



PIOTR UWIJAŁA

Polskie Towarzystwo Historyczne Oddział w Katowicach

ORCID: [0000-0001-7355-5494](https://orcid.org/0000-0001-7355-5494)

KOLEJOWE TRANSPORTY WOJSKOWE Z MATERIAŁEM WOJENNYM POZYSKANYM PRZEZ POLSKĄ WOJSKOWĄ MISJĘ ZAKUPÓW W PARYŻU W LATACH 1919–1920

RAILROAD MILITARY TRANSPORTS WITH WAR MATERIALS ACQUIRED BY POLISH MILITARY PURCHASE MISSION IN PARIS IN 1919–1920

ABSTRACT: The paper describes railroad military transports with war materials acquired by Polish Military Purchase Mission in Paris in 1919–1920. Until July 1920 railway was the most important and most efficient mode of transport which allowed Poland to maintain several independent supply chains for the army. The scale of those transport operations and the routes used were characterized.

KEYWORDS: Polish Military Purchase Mission, Paris, railway transport, shipments of weapons and ammunition

Działalność Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu stanowi istotny aspekt tworzenia się niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej oraz historii Wojska Polskiego¹. Odrodzona w 1918 r. Polska niezwłocznie rozpoczęła działania zmierzające do szybkiej rozbudowy własnych sił zbrojnych, które niezbędne były do wytyczenia nowych granic, obrony terytorium i swej niepodległości. Jest rzeczą zrozumiałą, że formowaną od podstaw armię należało odpowiednio uzbroić i wyposażać, aby mogła skutecznie realizować swoje zadanie. Tymczasem sprawa pozyskania broni, amunicji i niezbędnego wyposażenia napotykała olbrzymie

¹ Szerzej nt. działalności Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921: Piotr Uwijsła, *Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921. Pozyskiwanie i transport zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego w okresie wojny polsko-sockieckiej*, Grajewo 2021.

trudności, które wynikały przede wszystkim z braku własnego przemysłu zbrojeniowego oraz dużych zniszczeń w zakładach przemysłu cywilnego poczynionych w okresie czteroletniej Wielkiej Wojny². Odbudowa gospodarcza następowała powoli, a poziom krajowej produkcji rolniczej i przemysłowej nie pozwalał na pokrycie niezbędnego zapotrzebowania. Od listopada 1918 r. na potrzeby wojska wykorzystywano materiały pozostawione przez okupantów lub zdobyte w czasie przejmowania kontroli państwa nad poszczególnymi dzielnicami kraju. Ich ilość nie wystarczała jednak na utworzenie silnej i liczebnie dużej armii. Dlatego jedyną drogą do przeprowadzenia szybkiego i pomyślnego procesu pozyskania uzbrojenia i wyposażenia wojskowego dla żołnierzy było uzyskanie go od państw zachodnich, które wygrały Wielką Wojnę oraz posiadały duże zapasy wyprodukowanych materiałów wojskowych, broni i amunicji. Polska Wojskowa Misja Zakupów (PWMZ) w Paryżu wniosła ogromny wkład w proces odbudowy niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej, budowy sił zbrojnych oraz w zwycięstwo Polski w wojnie z sowiecką Rosją. Od momentu rozpoczęcia swojej działalności w marcu 1919 r., prowadzonej pod kierownictwem gen. Jana Romera, a następnie od listopada 1919 r. zarządzanej przez gen. Józefa Pomiankowskiego, skutecznie realizowała ona swoje zadania, pozyskując dla kraju duże ilości uzbrojenia, ekwipunku żołnierskiego oraz materiałów wojskowych.

Jako miejsce stałego przebywania Misji wyznaczony został Paryż, gdyż to Francja i jej przychylna postawa względem odradzającej się Rzeczypospolitej była postrzegana jako ten kraj, z którym współpraca zapewni największe możliwości w zakresie zdobycia dużych ilości broni, amunicji oraz wszelkiego materiału niezbędnego do formowania licznej i dobrze wyposażonej armii. Z perspektywy czasu decyzja ta okazała się słuszna, gdyż to właśnie Francja w latach 1919–1920 okazała się najistotniejszym dostawcą materiału wojennego dla polskiej armii. W zakresie zawierania umów i wydawania należytych zobowiązań finansowych Misja była upoważniona do zawierania w imieniu rządu polskiego porozumień z rządem francuskim, włoskim, belgijskim, angielskim i amerykańskim, jak również do delegowania swoich przedstawicieli do innych krajów, celem realizacji

² Szerzej nt. całokształtu zagadnienia gospodarki finansowej Rosji, Niemiec i Austro-Węgier na ziemiach polskich oraz prowadzenia przez te kraje bezwzględnej eksploatacji tych ziem w czasie Wielkiej Wojny, jak również nt. powstałych na ziemiach polskich zniszczeń i szkód spowodowanych działaniami wojennymi: *Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia finansowa*, red. Marcei Handelsman *et al.*, Oświęcim 2015; *Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia ekonomiczna*, red. Marcei Handelsman *et al.*, Oświęcim 2015.

zakupów materiału wojennego. W związku powyższym PWMZ w Paryżu utworzyła dodatkowe, zależne od swojej centrali submisje w Londynie, Salonikach oraz Nowym Jorku. Istotne zakupy przedstawiciele Misji poczynili również na rynku prywatnym we Francji, a także w Wielkiej Brytanii. Duże ilości materiału wojskowego nabyto w 1919 r. od rządu Stanów Zjednoczonych. Zakupy te realizowane były przede wszystkim w ramach kredytów Amerykańskiej Komisji Likwidacyjnej, zajmującej się likwidacją utworzonych na terenie Francji magazynów armii USA. Nie zdołano jednak zrealizować większych zakupów materiałów wojennych bezpośrednio w Stanach Zjednoczonych, na które bardzo w Polsce liczono, ani uzyskać wsparcia amerykańskich władz w tej kwestii. W o wiele mniejszym zakresie niż wstępnie planowano pozyskiwano materiał wojenny we Włoszech, w Wielkiej Brytanii oraz Belgii.

Artykuł niniejszy ma na celu przedstawienie charakterystyki kolejowych transportów wojskowych z materiałem wojennym pozyskanym przez Polską Wojskową Misję Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920, gdyż to właśnie kolej była do lipca 1920 r. najważniejszym i najsprawniejszym środkiem transportu, który pozwalał Polakom utrzymywać kilka niezależnych od siebie łańcuchów dostaw materiałów wojennych z zagranicy dla swojej armii. Tematyka transportu kolejowego oraz realizowanych za jego pomocą różnorodnych dostaw zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego była w historiografii zarówno II Rzeczypospolitej Polskiej, jak i Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, zaledwie wzmiankowana przy okazji omawiania wojny polsko-sowieckiej³. Ta niekorzystna z punktu widzenia potrzeb polskiej historiografii sytuacja wymagała więc zmiany oraz zintensyfikowania badań w tym zakresie. Podobne działania podjęto także w kierunku poszerzenia wiedzy o wojennym wysiłku całego polskiego kolejnictwa podczas działań wojennych w latach 1918–1921⁴. Zapewne sprzyjał temu fakt, że

³ Szerzej na temat organizacji i realizacji kolejowych transportów z zagranicznym materiałem wojskowym dla Wojska Polskiego w trakcie trwania wojny polsko-sowieckiej: Stanisław Rola-Arciszewski, *Polskie transporty zagraniczne podczas wojny*, „Bellona”, 14 (1933), s. 495–516; Krzysztof Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920*, „Wojskowy Przegląd Historyczny”, 1978, 4, s. 64–98; Mieczysław Wrzosek, Krzysztof Sandomirski, *Transport do kraju sprzętu wojennego przyznanego Polsce przez Wielką Brytanię w 1920 r.*, „Przegląd Historyczny”, 1962, 2 (53), s. 294–310.

⁴ Szerzej nt. wysiłku polskiego kolejnictwa podczas działań wojennych w latach 1918–1921: Janusz Odziemkowski, *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020; *Kolejnictwo polskie w okresie Bitwy Warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. Dariusz Rogut, Łódź–Warszawa 2021.

od 2018 do 2022 r. trwały i nadal trwają obchody 100-lecia odzyskania niepodległości przez Polskę oraz jej zwycięstwa w „wojnach o niepodległość i granice”. W tym miejscu należy zaznaczyć, że tematyka zakupu i transportu zagranicznego materiału wojennego do Polski w latach 1919–1921 jest obszarem szerszych badań naukowych autora, a przedstawione w przedmiotowym artykule informacje są ich wyszczególnioną częścią, ograniczoną ze względu na wymogi wydawnicze do określonej objętości artykułu.

Zasadniczą kwestią dotyczącą skutecznego dostarczenia pozyskiwanych przez PWMZ w Paryżu materiałów wojskowych do Polski było zapewnienie zorganizowanego i sprawnego transportu kolejowego przez poszczególne kraje europejskie. W marcu 1919 r. na konferencji w Wiedniu z inicjatywy płk. Georges’a Mauriera, szefa biura transportowego francuskiego Ministerstwa Wojny, uzgodniono trasę pociągów oznaczonych jako „Polonia”, które przez Włochy, Austrię i Czechy miały wiozić z Francji do Polski materiał wojenny⁵. Stacja początkowa miała się znajdować w miejscowości Ambronay we Francji, a stacja odbiorcza w Trzebini (później także

⁵ Pierwsze umowy na przejazd transportów „Polonia” podpisane zostały 26 III 1919 r. w Wiedniu pomiędzy przedstawicielami rządów Polski, Francji, Włoch, Austrii i Czechosłowacji. Umowy te regulowały przejazd transportów na trasie Francja – Włochy – Austria – Czechosłowacja – Polska i dotyczyły przejazdu 100 transportów kolejowych składających się z 40 wagonów każdy o łącznej ładowności 500 ton w jednym transporcie. Dodatkowo w ramach tej umowy uzgodniono również przejazd 32 transportów kolejowych z zakupionym włoskim materiałem artyleryjskim. W ramach tej oraz dodatkowej umowy zawartej w dniach 28 i 29 III 1919 r. pomiędzy przedstawicielami rządu polskiego i rządu austriackiego Polska zobowiązywała się do dostarczenia Austrii węgla potrzebnego do realizacji transportów do Polski oraz na drogę powrotną pociągów z wagonami, które wysyłało do Francji po dostarczeniu materiału do celu. Dostarczany węgiel miał być opłacany przez Austrię (koszty dostawy węgla z kopalni do Austrii pokrywała Polska), a Polska za każdy przejazd pociągu przez austriackie terytorium płaciła ryczałtem sumę 50 tys. koron. W wyniku dodatkowych polsko-austriackich porozumień międzyrządowych, poczynionych we wrześniu i październiku 1919 r., początkowa liczba 100 transportów została zwiększona do 200. Nowe porozumienie było korzystniejsze dla Polski, gdyż Austria zobowiązała się do zapłaty za polski węgiel kwotę 250 koron za tonę (w ramach wcześniejszych ustaleń koszt węgla nie był definitywnie ustalony) oraz wzięła na siebie koszty opłaty transportu węgla z kopalni w Polsce do Austrii. Dodatkowo koszty opłaty ryczałtowej za przejazd pociągu przez austriackie terytorium obniżone zostały o połowę – do kwoty 22 500 koron. Trzeci raz tę samą umowę z Austrią przedłużono 30 XII 1919 r. Zob.: Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie (dalej: CAW), Kierownictwo Transportów Wojskowych (dalej: KTW), sygn. I.300.71.25, Pismo do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie w sprawie transportów „Polonia”, nr pisma 773/II, b.p. Natomiast z Czechosłowacją zawarto porozumienie, w ramach którego, w zamian na przejazd polskich transportów przez terytorium czeskie, Polska zobowiązana była dostarczać Czechom naftę, benzynę oraz olej smolisty. W ramach poczynionych porozumień ustalono również, że żaden z polskich transportów wojskowych nie będzie wstrzymywany na terytorium czeskim z powodu ewentualnego braku węgla. Zob.: CAW, KTW, sygn. I.300.71.1, Organizacja drogi komunikacyjnej między Francją i Polską, b.p.

baza w Dziedzicach⁶) w Polsce. Pociągi wysyłane z Francji kierowano trasą Mandau – Touriss – Brześć (Břeclav, Lundenburg) – Bogumin (Bohumín, Oderberg) – Trzebinia, a także trasami Tarvis (Tarvisio) – Villach – Leoben – Wiedeń – Hohenau an der March – Brześć – Bogumin – Trzebinia (później Dziedzice) lub Trydent (Trento) – Franzensfeste – Toblach – Villach – Leoben – Wiedeń – Hohenau an der March – Brześć – Bogumin – Trzebinia. Dla tych pociągów wykorzystywana była również trasa Tarvis – Saint-Michel – Leoben – Bruck an der Mur – Wiedeń – Matzeinsdorf – Wiedeń-Nordbahnhof – Brześć – Bogumin – Trzebinia⁷. Oprócz tej drogi kolejowej prowadzącej przez Włochy, Austrię i Czechosłowację część materiałów planowano jeszcze wysłać koleją przez Niemcy, równoległe z przewozem Armii gen. Hallera, gdzie stacja początkowa miała znajdować się w miejscowości St. Dizier we Francji, a stacja odbiorcza w miejscowości Kąkolewo w Polsce⁸. Ostatecznie w pierwszej połowie 1919 r. w Polsce przyjęto następujący podział baz obsługujących nadsyłane wojskowe transporty zagraniczne:

1. Bazy pograniczne – tylko kontrolujące: Kąkolewo (Konkolewo) – dla transportów idących przez Niemcy oraz Piotrowice (koło Zebrzydowic) – dla transportów idących przez Austrię.
2. Bazy pograniczne kontrolujące i kierujące: Trzebinia – dla transportów idących przez Austrię oraz Skalmierzyce⁹ – dla transportów idących przez Niemcy.
3. Bazy sortownie i wyładowcze: Warszawa, Kraków, Poznań, Lublin, Dęblin, Modlin, Łódź, Kielce, Siedlce lub inne, jeżeli zachodziła taka potrzeba¹⁰.

⁶ Przeniesienie umiejscowienia bazy z Trzebini do Dziedzic nastąpiło w IV kwartale 1919 r. ze względów technicznych oraz znacznego obciążenia stacji w Trzebini innymi transportami kolejowymi. Ponadto stacja w Dziedzicach posiadała o wiele więcej dobrze wyposażonych pomieszczeń, które można było wykorzystywać do prowadzenia czynności administracyjno-biurowych. Zob.: CAW, Kontrola Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych (dalej: KTZ MSW), sygn. I.300.70.9, Pismo Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych do Kierownictwa Transportów Zagranicznych w Warszawie w sprawie przeniesienia bazy K.T.Z z Trzebini do Dziedzic z 30 IX 1919 r., nr dok. 7781, k. 230.

⁷ CAW, KTW, sygn. I.300.71.4, Trasa polskich pociągów kierowanych do stacji w Boguminie, b.p. Pociągi „Polonia” po dotarciu do czeskiego Bogumina kierowane były do Polski według następującego rozkładu jazdy: Bogumin – Oświęcim – Trzebinia – Szczakowa – Koluszki – Warszawa z rozgałęzieniami: Trzebinia – Kraków i Koluszki – Łódź. Zob. CAW, KTW, sygn. I.300.71.4, Rozkład jazdy pociągów „Polonia” z 19 VIII 1919 r., b.p.

⁸ Jan Romer, *Pamiętniki*, Warszawa 2011, s. 238.

⁹ W późniejszym okresie (1920 r.) funkcjonowała już Baza Kontroli Transportów Zagranicznych w Lesznie.

¹⁰ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.3, Instrukcja dla Komendantów baz i transportów zagranicznych na terenie Państwa Polskiego – wydana przez I Wiceministra Spraw Wojskowych Stefana Majewskiego, b.p.

W trakcie organizacji kolejowych łańcuchów dostaw materiałów wojennych z Francji do Polski, na podstawie decyzji kierownictwa PWMZ w Paryżu, tworzono na terenie Francji kolejowe bazy transportowe i bazy odbiorcze, które miały za zadanie obsługę wysyłki poszczególnych składów pociągów do Polski. W skład baz transportowych na terenie Francji wchodziły:

- Baza Transportowa w Ambronay dla pociągów „Polonia” jadących przez Włochy, która utworzona została w maju 1919 r., a jej likwidacja nastąpiła w marcu 1920 r.;
- Baza Transportowa w St. Dizier dla pociągów kierowanych przez Niemcy, która utworzona została w maju 1919 r., a jej likwidacja nastąpiła w sierpniu tego samego roku;
- Baza Transportowa w Is-sur-Tille, która utworzona została w listopadzie 1919 r. i działała do października 1920 r., a obsługiwała pociągi kierowane do Polski przez Niemcy, Włochy i Szwajcarię (pociągi pod nazwą „Helwecja”);
- Baza Transportowa w Koblencji, która utworzona została w listopadzie 1919 r. i do lipca 1920 r. obsługiwała pociągi jadące przez Niemcy (pociągi pod nazwą „Victoria”)¹¹.

Natomiast w skład baz odbiorczych Misji zorganizowanych na terenie Francji wchodziły:

- Baza w Gievres, która była bazą przejściową, formalnie utworzoną najprawdopodobniej pomiędzy majem a czerwcem 1919 r. w miejscu usytuowania olbrzymich składów wojskowych po armii amerykańskiej;
- Baza w St. Sulpice (Bordeaux), która była bazą przejściową i powstała przed październikiem 1919 r.¹²

Dodatkowo na przełomie września i października 1919 r., w związku z uruchamianiem pociągów „Bolonia” – wysyłanych bezpośrednio z Włoch – utworzono Bazę Transportową w Mediolanie, która działała do końca lutego 1920 r.¹³

Innych przejściowych baz załadunkowych, czynnych w okresie działania Misji, było bardzo wiele i powstawały one w trakcie przejmowania i wysyłania do Polski zakupionych materiałów. Baz samochodowych było sześć, baz intendentury 15, baz sanitariatu dziewięć, baz ze sprzętem lotniczym sześć, a liczba baz artylerii

¹¹ Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 68.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

w pewnym okresie dochodziła nawet do 150. Bazy załadunkowe kierowały wszystkie swoje materiały do wyznaczonego punktu zbornego, jakim były poszczególne bazy kolejowe, i tu dopiero formowane były pociągi, które następnie wysyłano do Polski pod nadzorem oficerów konwojentów i żołnierzy¹⁴. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że zarówno lokomotywy, jak i wagony towarowe wykorzystywane do konwojowania materiału wojennego z terenu Francji do Polski, dostarczane były przez rząd francuski. Zgodnie z zawartą umową Polska zobowiązana była do zapłaty za te transporty, a koszty w tym zakresie wliczone zostały w ogólną kwotę, udzieloną Polsce przez Francję, kredytu na zakup materiału wojennego. Francuskie lokomotywy, po dostarczeniu materiału do stacji odbiorczych w Polsce, powracały z tą samą liczbą podstawianych pustych wagonów do Francji. Najprawdopodobniej, tak samo jak w przypadku polskich transportów kolejowych wysyłanych z Wiednia, transporty „Polonia”, „Bolonja” i „Helwecja” po dotarciu do końcowej (na zagranicznym odcinku trasy) stacji kolejowej w czeskim Boguminie zgłaszane były telefonicznie przez dowódcę konwoju do polskiej załogi dworca w Piotrowicach (koło Zebrzydowic), która kierowała do Bogumina polską lokomotywę. Po dokonaniu podmiany lokomotywy transport docierał do stacji pogranicznej w Piotrowicach (koło Zebrzydowic), a następnie kierowany był do Trzebini¹⁵.

Przed organizacją transportu do Polski żołnierze Misji musieli przeprowadzić skuteczny odbiór materiałów od przedstawicieli rządów krajów, które materiały odstępowali, oraz – w mniejszym zakresie – od firm prywatnych. Odbiór materiałów od Amerykanów prowadzony był przez Komisje Odbiorcze, które udawały się w miejsce zmagazynowania materiału, przeprowadzając jego odbiór i sprawdzenie pod kątem ilościowym i jakościowym – zgodnie z wydaną wówczas instrukcją¹⁶.

Nieco inaczej wyglądał na początku odbiór materiału odstępowanego przez rząd francuski, który zgodnie z zawartym porozumieniem zaczął, od kwietnia

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.3, Instrukcje dla komendantów transportów ewakuacyjnych odchodzących z Wiednia, nr dok. L.772/P.K.S.G./1919, b.p. Podkreślenia wymaga fakt, że w zbadanych dotychczas dokumentach archiwalnych nie znaleziono informacji na temat ewentualnych podmian lokomotyw w trakcie realizacji przejazdów polskich transportów wojskowych z Francji i Włoch do Polski (tzn. transportów „Polonia”, „Bolonja”, „Helwecja” i „Victoria”).

¹⁶ CAW, Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu (dalej: Misja Zakupów), sygn. I.305.3.1, Memoriał Szefa Sekcji Finansowej PWMZ w Paryżu ppłk. Juliana Koźmińskiego na temat powstania i działalności Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu sporządzony 28 VI 1920 r. dla rewidentów Najwyższej Izby Kontroli Państwa, k. 236–237.

1919 r., wysyłać w ogromnych ilościach do Polski materiał artyleryjski, lotniczy i sanitarny, przeznaczony do uzbrojenia Wojska Polskiego. Misja nie była wówczas w stanie przeprowadzić należytego odbioru i kontroli materiału, gdyż nie była do tego jeszcze odpowiednio przygotowana. Przyjęcie materiału odbywało się na stacji koncentracyjnej, na której dowódca francuskiego konwoju i szef danej bazy podpisywali dokumenty wysyłkowe. Tak pospieszny odbiór materiału spowodowany był instrukcjami francuskimi oraz koniecznością natychmiastowego wysłania materiału, zwłaszcza artyleryjskiego, który oczekiwany był przez polskie dowództwo w kraju. W późniejszym czasie (od sierpnia 1919 r.) Misja uzyskała zgodę rządu francuskiego na przejmowanie oraz składowanie materiału w magazynach. W znaczący sposób usprawniono również sposób przejmowania francuskiego materiału artyleryjskiego. Misja dokonała znacznego zwiększenia swojego personelu, a materiał artyleryjski był już sprawdzany i wysyłany przez polskich oficerów, którzy podczas wysyłki podpisywali stosowne dokumenty ekspedycyjne¹⁷. Od firm prywatnych kupowano przeważnie materiał używany, ale nadający się do natychmiastowego użycia. Dokumentem odbiorczym, który zastępował protokół, było pokwitowanie odbioru podpisane przez oficera-odbiorcę i szefa danego wydziału Misji¹⁸.

Każdorazowo z wagonów przybywających do baz kolejowych formowany był pociąg, który oddawano pod opiekę oficera konwojującego i odpowiedniej liczby żołnierzy. W zależności od wielkości danego transportu oficer konwojujący otrzymywał od 10 do 20 żołnierzy. Ze względów politycznych w pierwszym okresie oficerami konwojów tych pociągów byli Francuzi, a dopiero później wysyłano oficerów polskich. Pociągi odchodzące do Polski miały określoną marszrutę, a od września 1919 r. na linii przejazdu organizowano bazy kontrolne, w których dokonywano sprawdzenia stanu zabezpieczeń wagonów oraz ogólnego stanu pociągu. Po wjechaniu na terytorium Polski transport przekazywany był władzom krajowym za pisemnym pokwitowaniem, w którym należało odnotować, że płomby i kłódki na wagonach przybyłych do Polski były w stanie nienaruszonym. Z chwilą przekazania wagonów odpowiednim służbom w Polsce Misja zdejmowała je z własnej ewidencji.

Personel Misji po przekazaniu transportu oczekiwał nadesłania protokołów sporządzonych przez krajowe Komisje Odbiorcze, które byłyby podstawą do

¹⁷ *Ibidem*, k. 237–238.

¹⁸ *Ibidem*, k. 238

składania ewentualnych reklamacji we Francji. Taki schemat działania ułatwiał obliczenia ostatecznego długu Polski względem krajów sprzedających materiał oraz należności za otrzymany konkretny materiał. Jednakże w praktyce Misja bardzo rzadko otrzymywała jakiegokolwiek protokoły odbiorcze, co utrudniało i wydłużało całą procedurę oraz rozliczenia z przedstawicielami francuskiego Ministerstwa Finansów¹⁹.

Jeżeli materiał po załadowaniu do wagonów wysyłany był bezpośrednio do Polski, to wówczas ewidencja Misji sprowadzała się do wykazów ładunkowych, a później do tzw. *feuille de chargement*²⁰, w których oznaczona była dokładnie ilość i rodzaj materiału. Dokumenty takie przekazywane były każdemu oficerowi konwojującemu pociąg, a ten zobowiązany był przekazać je komisjom odbierającym transport w Polsce. Duplikaty *feuille de chargement* były przesyłane do Misji, gdzie gromadzono je w poszczególnych wydziałach, a od 3 III 1920 r. już tylko w Wydziale Obrachunkowym Misji. Wydziały sporządzały sumaryczne wykazy odebranego i wysłanego materiału do odnośnych departamentów Ministerstwa Spraw Wojskowych. Na początku były to raporty sporządzane w cyklu miesięcznym, później tygodniowym, a ostatecznie przyjęto cykl dwutygodniowy. Wykazy zestawiane były na podstawie wspomnianych *feuille de chargement* oraz raportów oficerów-odbiorców. Po przejściu obowiązku kompletowania duplikatów *feuille de chargement* przez Wydział Obrachunkowy Misji, poszczególne wydziały Misji sporządzały wykazy za ubiegły tydzień i wraz z oryginalnymi załącznikami przesyłały je do Wydziału Obrachunkowego, który w specjalnych miesięcznych raportach, sporządzanych w dwóch egzemplarzach, przesyłał je do Ministerstwa Spraw Wojskowych²¹.

Do 20 IV 1919 r. PWMZ w Paryżu wysłała do Polski cztery pociągi „Polonia” z materiałami ze stoków demobilizacyjnych armii Stanów Zjednoczonych. Początkowo Misja miała ograniczone możliwości przetransportowania zakupionych towarów do Polski, gdyż z Francji wysyłano tylko jeden pociąg dziennie. Droga kolejowa przez Niemcy (ze stacją zbiorową w St. Dizier), którą można by wysłać drugi pociąg do Polski, nie była jeszcze uruchomiona. Na początku maja 1919 r. gen. Janowi Romerowi udało się zwiększyć liczbę pociągów „Polonia” wysyłanych

¹⁹ *Ibidem*, k. 239.

²⁰ W polskim tłumaczeniu *feuille de chargement* – arkusz załadunkowy.

²¹ CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.1, Memoriał Szefa Sekcji Finansowej PWMZ w Paryżu pplk. Juliana Koźmińskiego, k. 240.

przez Włochy z siedmiu do 11 pociągów tygodniowo²². Dodatkowo w kwietniu 1919 r., w ramach poufnych uzgodnień z rządem włoskim, wysłano do Polski z Włoch pociągi z materiałem artyleryjskim oraz amunicją do karabinów²³.

Wobec ogromnych ilości zgromadzonego materiału wojennego, który w maju i czerwcu 1919 r. planowano przewieźć z Francji do Polski, podjęto działania zmierzające do polepszenia sytuacji transportowej. Szef Misji rozpoczął starania o to, żeby marszałek Ferdinand Foch i polscy dyplomaci uzyskali zgodę rządu szwajcarskiego na przejazd przez swoje terytorium jednego lub dwóch polskich pociągów, stworzenie możliwości puszczania kilku pociągów drogą przez Niemcy oraz dodatkowego drugiego pociągu, który przepuszczany byłby regularnie przez Włochy. Starania te po części przyniosły efekty, gdyż dzięki wpływom marszałka Focha otrzymano możliwość wysyłania sześciu pociągów dziennie drogą kolejową przez Niemcy, uzasadniając to potrzebą realizacji dalszego ciągu transportu materiału Armii gen. Hallera. W tym czasie pociągom wysyłanym przez Niemcy nie nadawano specjalnej nazwy ani numeracji. Coraz bardziej zintensyfikowana wysyłka transportów kolejowych spowodowała potrzebę zwiększenia kontroli nad transportami kierowanymi z Francji do Polski. Dlatego też polecono założyć oddzielną ksiązkę faktur oraz ksiązkę specyfikacji wysłanych transportów. Dzięki temu na bieżąco można było kontrolować to, czy wszystkie zamówione przez Misję towary zostały wysłane do Polski. Dodatkowo zarządzono ścisłą kontrolę i specyfikację każdego pociągu przybyłego do kraju, celem wyłapywania wszelkich nieścisłości i ich ewentualnego szybkiego reklamowania przez personel Misji²⁴.

W czerwcu i lipcu 1919 r. sytuacja transportowa charakteryzowała się z jednej strony znacznym pomnożeniem środków transportowych, a z drugiej – wielką ich nieregularnością. Podczas gdy w kwietniu i maju 1919 r. odeszło do kraju 30 pociągów, to w czerwcu i lipcu 1919 r. było ich już 116, z czego 42 pociągi „Polonia” odeszły przez Ambronay (drogą przez Włochy, Austrię, Czechosłowację), a 74 dodatkowe pociągi przez St. Dizier (drogą przez Niemcy). Każda taka sytuacja zmuszała personel Misji do olbrzymiego wysiłku organizacyjnego i nakładu

²² Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (dalej: IJP), Kolekcje Archiwalne Online IJP, Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza,teczka 701/2/56, Raport Polskiej Misji Wojskowej w Paryżu do Naczelnego Dowództwa sporządzony 8 V 1919 r. przez gen. Jana Romera, nr dok. 825/T (<http://www.pilsudski.org/archiwa/dokument.php?nonav=1&nrar=701&nrzesp=2&sygn=56&handle=701.180/11847>, dostęp: 29 I 2017 r.).

²³ Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 90.

²⁴ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport Głównego Dyspozytora Bolesława Giersza do Centralnego Kierownictwa Transportów z 2 V 1919 r., nr dok. L.D.G. 78/19 K.T.Z., k. 45–47.

pracy. W tym czasie dochodziło również do nagłych przerw w wysyłaniu transportów. Na przykład do 20 VI 1919 r. przez St. Dizier odchodziło sześć pociągów dziennie, a od tego dnia puszczano już tylko pojedyncze pociągi i to nie w każdy dzień. Od 4 do 19 VII 1919 r. Włosi zamknęli ruch pociągów „Polonia” przez swoje terytorium, co spowodowało niemożność wysyłania pociągów przez Ambronay. Wywołało to ogromne komplikacje i zamieszanie na liniach kolejowych oraz w bazach transportowych na terenie Francji. Na domiar złego, w tym samym okresie nieoczekiwanie zamknięty został ruch kolejowy przez Niemcy, a wszystkie wypełnione materiałem wojennym wagony kolejowe ze stacji w St. Dizier (ponad 100 wagonów) trzeba było skierować do Ambronay. Następstwem takiego stanu rzeczy było to, że gdy 20 VII 1919 r. przywrócono ruch kolejowy przez Włochy, to aby zapewnić sprawny przepływ transportów, należało najpierw rozładować zapechane stacje i linie kolejowe. Normalne i systematyczne wysyłanie pociągów przez Ambronay zaczęło się ponownie dopiero od 10 VIII 1919 r.²⁵

Ogólnie w okresie od 28 V do 18 VI 1919 r. zorganizowanymi transportami wysłano do Polski olbrzymią część zakupionego od Francji materiału artyleryjskiego oraz ponad 100 tys. masek gazowych. PWMZ w Paryżu starała się wykorzystać wszystkie możliwości na wysłanie transportów, organizując nowe lotne komisje odbiorcze. W tym czasie Francuzi w bardzo szybkim tempie formowali w pociągi załadowane w bazach wagony i jako poszczególne konwoje wysyłali do Polski. W większości przypadków komisje odbiorcze nie były nawet w stanie sprawdzić stanu oraz dokładnej ilości materiału i zmuszone były opierać się tylko na informacjach przekazanych przez stronę francuską. Podejmowano jednak działania zmierzające do ewidencjonowania wysłanego materiału oraz dokumentowania liczby wagonów kolejowych wysłanych w składach poszczególnych transportów.

W sierpniu 1919 r. wystąpiły problemy z regularnym transportem polskich pociągów z Francji do Polski²⁶. Z uwagi na brak dostaw węgla dla Austrii wstrzymano przejazd pociągów „Polonia” przez ten kraj. W ramach organizacji transportów „Polonia” Polska zobowiązana była do regularnych dostaw węgla dla

²⁵ IJP, Kolekcje Archiwalne Online IJP, Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza, teczką 701/2/57, Memorandum gen. Jana Romera z 6 VIII 1919 r. (<http://www.pilsudski.org/archiwa/dokument.php?nrar=701&nrzesp=2&sygn=57&handle=701.180/12216>, dostęp: 31 I 2017 r.); Romer, *Pamiętniki*, s. 249.

²⁶ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 28 VIII 1919 r., nr dok. 3896, k. 128–130.

Austrii, który wykorzystywany był do obsługi parowozów polskich pociągów²⁷. Brak dostaw węgla spowodował, że na stacji w Ambronay zgromadziły się aż 324 wagony z załadowanym materiałem, a wiele innych pociągów czekało na innych stacjach na terenie Francji. Powodowało to również olbrzymie utrudnienia w pilnowaniu załadowanych składów oraz narażało Misję na dodatkowe koszty. Wysyłanie transportów przez Ambronay wznowiono 10 IX 1919 r.²⁸ W celu uruchomienia dodatkowych regularnych transportów wojskowych przez Szwajcarię na przełomie sierpnia i września 1919 r. Misja wysłała do Berna, Wiednia, Pragi i Warszawy inspektora Bolesława Giersza, którego zadaniem było rozeznanie nowych możliwości transportowych²⁹.

Co istotne, od sierpnia 1919 r. zaczęły dodatkowo występować utrudnienia transportowe na terenie Francji, gdyż zdarzało się, że Francuzi nie podstawiali lokomotyw pod polskie składy wagonów. Była to również jedna z istotnych przyczyn występowania opóźnień w wysyłce transportów. Utrudnienia pojawiły się także na trasach przejazdu pociągów „Polonia”, gdyż Czesi we wrześniu 1919 r. zaczęli wstrzymywać polskie transporty. Spowodowało to interwencję francuskich oficerów, którzy naciskając na Czechów, umożliwili realizację poszczególnych dostaw³⁰. Do zaostrenia stosunków między Polską i Czechosłowacją doszło ponownie w listopadzie 1919 r., co również spowodowane było utrudnieniami czynionymi przez władze czeskie. Na granicy czesko-austriackiej zatrzymany został pociąg „Polonia” nr 5133, który przewoził ciepłą odzież i artykuły spożywcze dla Wojska Polskiego. Dodatkowo Czesi opóźniali realizację dostaw polskiego węgla do Wiednia, który przeznaczony był dla zapewnienia ciągłości dostaw kolejowych do Polski. Wagony

²⁷ Zgodnie z zawartą umową Polska zobowiązana była dostarczać do Austrii węgiel na obsługę pociągów „Polonia”. W zależności od trasy kierowanego transportu było to 110 (przez Tarvis) lub 130 t (przez Toblach) od pociągu (transportu), z tym że umowa obejmowała przejazd pełnego pociągu z materiałem do Polski i powrót pociągu z pustymi wagonami do Francji (przejazd przez Austrię). Do sierpnia 1919 r. Polska dostarczyła do Austrii 15 412 t węgla z Zagłębia Dąbrowskiego. Za każdy przejazd transportu „Polonia” do Polski przez Austrię rząd polski płacił 50 tys. koron ryczałtem. Zob. CAW, KTW, sygn. I.300.71.1, Organizacja drogi komunikacyjnej między Francją i Polską, b.p.; Protokół z konferencji odbytej 6 VIII 1919 r. w Zamku pod Błachą w sprawie zapłaty Austriomcom za przewóz transportów „Polonia”, b.p.

²⁸ Uwijała, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 151.

²⁹ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 4 IX 1919 r., nr dok. 4138, k. 190–193.

³⁰ *Ibidem*, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 25 IX 1919 r., nr dok. 5027, k. 263–267; Raport attaché wojskowego Polski w Wiedniu dotyczący transportów wojskowych przez terytorium Czechosłowacji z 29 IX 1919 r., za: *Sąsiedzi wobec wojny 1920 roku: wybór dokumentów*, oprac. Janusz Cisek, Londyn 1990, s. 263.

z polskim węglem zatrzymane zostały na terytorium Czechosłowacji pod pretekstem braku lokomotyw oraz przepełnienia czeskiej stacji kolejowej w Brzeclawiu. Dopiero stanowcze żądanie szefa francuskiej misji wojskowej w Polsce, gen. Paula Henrysa, aby Czesi umożliwili regularną wysyłkę polskiego węgla do Austrii, spowodowało, że wagony z węglem zaczęły docierać do Wiednia³¹.

Z uwagi na utrudnienia transportowe powodowane przez Włochów oraz Czechów w skład konwojów kolejowych bardzo często włączano również oficerów francuskich. Ich obecność jako konwojentów przyczyniała się do przewycięzania kłopotów i nieporozumień powodowanych przez stronę włoską i czeską, ale z drugiej strony do Misji docierać zaczęły informacje świadczące o tym, że francuscy oficerowie pełniący funkcję konwojentów uprawiają paskarstwo. Działanie to polegało na tym, że do pociągów odchodzących do Polski przez Ambronay żołnierze francuscy doczepiali dodatkowe wagony załadowane winem, perfumami i innymi luksusowymi towarami przeznaczonymi na sprzedaż. Czyniło to uszczerbek co najmniej kilkunastu wagonów tygodniowo i powodowało, że do kraju docierało mniej materiałów wojennych, niż mogło docierać³². W związku z ujawnionym przez pracowników Misji procederem zalecano dokonywanie szczegółowych kontroli składów pociągów na polskiej granicy celem zabezpieczenia nielegalnych dostaw dołączanych do transportów wojskowych.

Bardzo powoli realizowany był transport zakupionego przez Misję sprzętu mechanicznego składowanego w bazach samochodowych na terenie Francji w miejscowościach: Bourg, Romorantin, Verneuil, St. Nazaire (Montoir) i Bordeaux. Od lipca do końca września 1919 r. z posiadanych w bazach samochodowych 1690 pojazdów wysłano do kraju jedynie 133 samochody. Do 16 X 1919 r. ostatecznie zwinięte zostały bazy samochodowe Misji w St. Nazaire i Bordeaux. W pozostałych na bieżąco doprowadzano zakupione pojazdy do porządku poprzez czyszczenie i odpowiednie smarowanie, a następnie przygotowywano je do wysyłki do Polski. Ponadto, wykorzystując posiadany czas, sporządzano inwentarze pojazdów

³¹ Marek Kazimierz Kamiński, *Konflikt polsko-czeski 1918–1921*, Warszawa 2001, s. 253–254. Konkretnym miejscem dostarczania polskiego węgla dla parowozów obsługujących polskie transporty wojskowe przejeżdżające przez terytorium Austrii była stacja kolejowa i magazyny węgla w miejscowości Strasshof (obecnie Strasshof an der Nordbahn) – położonej w odległości 25 km od Wiednia.

³² CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 25 IX 1919 r., nr dok. 5027, k. 263–267; Odpis raportu gen. Jana Romera nr 5292 z 2 X 1919 r., k. 275. O ujawnieniu przez stronę polską opisanego procederu wspomina również w swojej pracy Józef Kukułka: *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919–1922)*, Warszawa 1970, s. 68–69.

i materiałów samochodowych oraz zestawiano spisy i tablice, aby doprowadzić rachunkowość Wydziału Samochodowego do wzorowego porządku³³.

Od 12 do 27 XI 1919 r. wyprawiono do Polski drogą przez Niemcy dwa pociągi z bazy samochodowej w Verneuil i jeden pociąg z bazy samochodowej w Bourg. W pociągach tych znajdowało się 16 samochodów osobowych i 128 samochodów ciężarowych. W czasie przygotowywania pojazdów do transportu bardzo dużą wagę przywiązywano do prawidłowego ich zabezpieczenia, używając do tego sznurów oraz drewnianych elementów³⁴.

W październiku 1919 r., dzięki staraniom gen. Jana Romera i gen. Tadeusza Rozwadowskiego, Misja uzyskała zgodę na przejazd trzech próbnych pociągów przez Szwajcarię, przy czym gen. Rozwadowski wyraził konkretne życzenia co do rodzaju materiału, jaki miał być przewieziony. Ustalono, że pociągi wysyłane przez terytorium Szwajcarii będą oznaczane jako pociągi „Helwecja”. Dla pociągów tych jako trasę przejazdu ze Szwajcarii do Polski ustalono linię: Buchs – Feldkirch – Innsbruck – Salzburg – Linz – Wiedeń – Brześć³⁵. Również w pierwszej połowie października 1919 r. uruchomiono wysyłkę pociągów ze stacji w Mediolanie, które zawierały wyposażenie i amunicję artyleryjską. Pociągi wysyłane do Polski bezpośrednio z Włoch oznaczane były jako „Bolonja”. Od 22 X do 17 XI 1919 r. z powodu braku dostaw węgla dla Austrii ponownie wstrzymany został całkowity ruch pociągów „Polonia” przez Włochy oraz pociągów „Helwecja” przez Szwajcarię. Dodatkowo wystąpiło zagrożenie, że Niemcy uniemożliwią Polakom prowadzenie transportów morskich przez Gdańsk aż do czasu wejścia w życie traktatu wersalskiego³⁶. Dostawy węgla dla obsługi pociągów „Polonia” realizowane były z bogatego w węgiel Sosnowca. W okresie od 1 IX do 28 XI 1919 r. do Austrii wysłano na ten cel łącznie 766 wagonów z węglem. Łączna waga transportów dostarczonych wymienionymi wagonami wynosiła 10 570 t węgla, aczkolwiek

³³ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport nr 9 Naczelnika Wydziału Automobilowego Polskiej Misji Wojskowej Zakupów do Szefa Sekcji Samochodowej Ministerstwa Spraw Wojskowych z 19 X 1919 r., nr dok. 192/5895, k. 295–296.

³⁴ *Ibidem*, Raport Naczelnika Wydziału Samochodowego Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu płk. Józefa Lipkowskiego do Szefa Sekcji Samochodowej Ministerstwa Spraw Wojskowych z 27 XI 1919 r., nr dok. 8460, k. 411–412.

³⁵ CAW, KTW, sygn. I.300.71.25, Odpis umowy zawartej pomiędzy Polską i Austrią w sprawie warunków przejazdów polskich pociągów wojskowych z Francji i Włoch przez terytorium Austrii, nr dok. 773/II, b.p.

³⁶ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport gen. Jana Romera do Ministerstwa Spraw Wojskowych z 6 XI 1919 r., nr dok. 6999, k. 361–362.

w okresie od 10 X do 5 XI 1919 r. nastąpiło znaczne spowolnienie dostaw węgla z Polski do Austrii, gdyż w tym czasie wysłano tylko jeden transport składający się z 19 wagonów z zawartością 284 t węgla³⁷.

Dzięki staraniom marszałka Ferdynanda Focha w listopadzie 1919 r. uzyskało zgodę rządu niemieckiego na przejazd przez terytorium Niemiec polskich transportów w liczbie 15 pociągów z końmi³⁸, 105 pociągów z materiałem wojskowym i 50 pociągów z towarem dla ludności cywilnej³⁹. Pociągi te wysyłane były do Polski pod nazwą „Victoria”. Pierwszy pociąg „Victoria” kierowany przez Niemcy odszedł 12 XI 1919 r. ze stacji Ambronay w kierunku Is-sur-Tille, a pociągi z końmi odchodziły pojedynczo w odstępach trzy-, czterodniowych. Po ponownym uruchomieniu stałej linii komunikacyjnej przez Niemcy, do końca 1919 r., drogą tą wysłano co najmniej 26 pociągów „Victoria”. Wysyłka transportów napotykała jednak duże trudności z powodu dużego braku wagonów w całej Francji⁴⁰.

W listopadzie 1919 r., w związku z pilną potrzebą zapewnienia stałej ochrony konwojów kierowanych do Polski, na prośbę kierownictwa Misji, Ministerstwo Spraw Wojskowych przysłało do Paryża dodatkowo 60 polskich oficerów, którzy pełnić mieli funkcje konwojentów. Misja zatrzymała na stałe niektórych z nich jako referentów realizujących działania związane z pracami Misji⁴¹.

³⁷ *Ibidem*, Wykaz transportów węgla dla pociągów „Polonia” wysłanych z Sosnowca do Austrii w okresie 1 IX–28 XI 1919 r., k. 484.

³⁸ Transportem objęto 4 tys. sztuk koni zakupionych dodatkowo w Kolonii przez delegatów Wojsk Wielkopolskich w drugiej połowie 1919 r. PWMZ w Paryżu pośredniczyła tylko w tym zakupie oraz organizowała transport zwierząt do Polski.

³⁹ Porozumienie polsko-niemieckie w tej sprawie poprzedziły pertraktacje pomiędzy przedstawicielami polskiej i niemieckiej Komisji Gospodarczej, które prowadzone były w okresie od 11 do 24 X 1919 r. W ramach zawartego porozumienia rząd niemiecki zobowiązał się do zapewnienia węgla dla tych transportów na całej długości niemieckich linii kolejowych w czasie realizacji transportu z Francji do Polski. Węgiel wykorzystany do realizacji przedmiotowych transportów miał być zgodnie z zawartym porozumieniem odliczony od kwoty węgla, który Niemcy mieli przekazać Polsce w ramach odszkodowań. Zob.: CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Odpis pkt 16 z pertraktacji prowadzonych w okresie 11–24 X 1919 r. przez Komisję Gospodarczą polską i niemiecką, k. 4.

⁴⁰ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport płk. Wacława Bieczyńskiego do I-go Wiceministra Spraw Wojskowych i K.T.Z. z 13 XI 1919 r., nr dok. 7442, k. 364–366. W umowie gospodarczej polsko-niemieckiej z 22 X 1919 r. Niemcy zobowiązały się przepuścić przez swoje terytorium 105 pociągów z materiałem wojennym, a w wyniku pertraktacji francusko-niemieckich podwyższono limit pociągów do 155. Za: Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów*, s. 90. Zob.: Jerzy Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie 1919–1925*, Poznań 1962, s. 88.

⁴¹ CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.1, Protokół z kontroli faktycznej gospodarki Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli Państwa z 26 VII 1920 r., k. 119.

Realizując swoje zadania, PWMZ w Paryżu kontynuowała również zakupy na rzecz Armii gen. Hallera. W grudniu 1919 r. uzyskano i przewieziono z Marsylii do Ambronay, a następnie do Polski, pięć kompletnych szpitali polowych kupionych od Amerykanów, z czego każdy stanowił samodzielną jednostkę po 500 łóżek. Dodatkowo staraniem Misji wysłano do Polski pod koniec 1919 r. jeszcze kilka pociągów z wyposażeniem sanitarnym⁴².

W celu usprawnienia i ujednolicenia procedur związanych z organizacją transportu i eskorty pociągów wysyłanych przez Misję do Polski w październiku 1919 r. opracowano instrukcję dla oficerów konwojujących pociągi do kraju⁴³. Ustalono w niej, że oficer dowodzący eskortą wchodził w skład Podkomisji Odbiorczej i do chwili odjazdu pociągu podlegał przewodniczącemu Podkomisji. Bezpośrednio po załadowaniu i zamknięciu wagonów oficer konwojujący miał za zadanie zlecić obstawienie wagonów żołnierzami po obu stronach pociągu i od tej chwili odpowiadał on za całość składu pociągu. Do obowiązków oficera dowodzącego eskortą transportu należało uprzednie sprawdzenie stanu wagonów, zamknięcie okienek wagonowych, oplombowanie, zamknięcie wagonów na kłódki oraz opisanie i przechowywanie kluczy od wszystkich kłódek na wagonach. Oficer eskortujący miał obowiązek prowadzić ścisłą ewidencję wagonów, ich numerów, opisu plomb oraz zawartości każdego z wagonów. W czasie dłuższych postojów pociągu odbywających się w trakcie transportu dowódca eskorty odpowiadał za zabezpieczenie pociągu i jego obstawienie przez eskortujących żołnierzy po obu stronach pociągu celem niedopuszczenia do kradzieży materiału z wagonów. Do dodatkowych obowiązków eskorty należało kontrolne sprawdzanie stanu plomb podczas trwania transportu oraz sprawdzanie stanu smarowania wagonów. W przypadku wystąpienia awarii jednego z wagonów wchodzących w skład pociągu dowódca eskorty miał obowiązek osobiście obserwować przeładunek materiału do innego wagonu, nie zgadzając się na odjazd pociągu bez przeładunku, a w szczególnych przypadkach, gdyby zaistniała konieczność odpięcia wagonu z materiałem wojskowym ze składu pociągu, zobowiązany był do pozostawienia jednego żołnierza celem pilnowania wagonu na stacji lub szlaku kolejowym. W czasie całej drogi do kraju oficer eskortujący miał prawo zwracać się o pomoc do oficerów francuskich, którzy przebywali we wszystkich większych miastach na szlaku transportowym. Po przybyciu do Polski dowódca

⁴² CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Raport ppłk. dr. Edwarda Lotha z PWMZ do Departamentu Sanitarnego Ministerstwa Spraw Wojskowych z 27 XI 1919 r., nr dok. 8447, k. 419–420.

⁴³ *Ibidem*, Instrukcja dla oficerów konwojujących pociągi PWMZ do kraju, k. 435–436.

eskorty miał obowiązek pozostać na stanowisku aż do momentu sprawdzenia zawartości transportu i otrzymania pokwitowania odbioru ładunku przez komisje odbiorcze w kraju. Instrukcja ustanawiała również odpowiedzialność sądową dowódcy eskorty i pozostałych konwojentów za stwierdzone braki, które wynikałyby z zaniedbań eskorty. Po odprowadzeniu transportu do Polski oficer konwojujący miał obowiązek powrócić do Francji celem zgłoszenia się do dalszej służby na rzecz Misji.

W dniu 23 X 1919 r. została wydana dodatkowa instrukcja dotycząca konwojowania pociągów przez Szwajcarię⁴⁴. Instrukcja ta odnosiła się do wcześniejszej ogólnej instrukcji z tym zastrzeżeniem, że nakazywała konwojentom odrzucić wszystko to, co nadawało transportom charakter wojskowy. Wszelkie polskie transporty, które realizowane były przez terytorium Szwajcarii, mogły mieć tylko charakter całkowicie cywilny, gdyż Szwajcaria zakazała przewozu przez swoje terytorium jakiegokolwiek broni lub akcesoriów wojskowych. Z tego powodu polscy konwojenci mieli eskortować pociągi w ubraniu cywilnym lub w przypadku jego braku – w ubraniu pochodzącym z zapasów mundurów kanadyjskich, które w tym wypadku musiały być pozbawione wszelkich lampasów, znacniejszych kolorowych wypustek i wszelkich widocznych oznaczeń wojskowych. W przypadku płaszczy musiały być one pozbawione guzików wojskowych, które zastępowano zwykłymi guzikami. Konwojenci mogli nosić tylko czapki cywilne lub wyjątkowo czapki pochodzące z zapasów mundurów kanadyjskich, ale po odpowiednim przerobieniu i pozbawieniu widocznych otoków na czapkach. Za dostarczenie konwojentom ubrań cywilnych lub ubrań przerobionych z mundurów kanadyjskich odpowiedzialne było dowództwo bazy polskiej w Is-sur-Tille, na co otrzymywało ono odpowiednie środki pieniężne od PWMZ w Paryżu. Mundury wojskowe i broń konwojentów miały być schowane w bagażu podręcznym i użyte w dalszej eskorcie już poza terytorium Szwajcarii. W transportach kierowanych przez Szwajcarię wysyłano do Polski głównie samochody dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu, konie dla Ministerstwa Rolnictwa, żywność, sukno i odzież dla Ministerstwa Apropowiacji oraz wszelki materiał sanitarny dla Ministerstwa Zdrowia.

Wszystkie dokumenty niezbędne dla przejścia transportu przez terytorium danego kraju dowódca konwoju miał przedstawiać na pierwszej stacji granicznej, a opłata za przejazd danego pociągu miała być uiszczana przez niego w gotówce. Komendant transportu miał też obowiązek uzyskać zaświadczenie potwierdzające

⁴⁴ *Ibidem*, Dodatkowa Instrukcja dla oficerów konwojujących pociągi PWMZ do kraju przez terytorium Szwajcarii z 23 X 1919 r., k. 437.

dokonanie opłaty przejazdu transportu. Instrukcja z 23 X 1919 r. uszczegóławiała również sposób działania komendanta transportu w razie wystąpienia jakichkolwiek trudności w przepuszczeniu transportu na obszarze Szwajcarii, Austrii lub na terytorium czeskim. Obowiązkiem dowódcy transportu było wtedy pilne nadanie telegramu na wymienione w instrukcji adresy polskich lub francuskich instytucji.

Część transportów z Francji do Polski realizowana była bez udziału organów PWMZ w Paryżu, a jedynie na podstawie zarządzeń francuskich komisarzy. Odnosiło się to tylko do pociągów handlowych pod numeracją polskich pociągów wojskowych, wagonów przeznaczonych dla Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce, dla poszczególnych oficerów francuskich, Amerykańskiego Czerwonego Krzyża, amerykańskiego stowarzyszenia YMCA itp.⁴⁵

Natomiast tzw. kierunek szwajcarski (planowane pociągi „Helwecja”) ze stacją odprawiającą w Delle pozostawał w tamtej chwili niewykorzystany z uwagi na wysokie koszty związane z opłatami narzuconymi przez Szwajcarów⁴⁶. W tym czasie koszt transportu jednego pociągu przez Szwajcarię był aż trzy razy droższy od pociągu wysłanego przez teren Niemiec. Ponadto jedyny pociąg, jaki 16 XI 1919 r. został wysłany celem próbnego przejazdu przez Szwajcarię, stał na stacji w Delle do 22 XI 1919 r., a z uwagi na to, że Austriacy odmówili jego przyjęcia, cały transport trzeba było skierować do Koblencji⁴⁷.

Od momentu uruchomienia transportów do 31 XII 1919 r. ze stacji w Ambro-nay wysłano do Polski łącznie 156 pociągów „Polonia” z różnego rodzaju materia-łem wojennym. W grudniu 1919 r. transporty wychodziły regularnie i z dużą czę-stotliwością, co pozwoliło zaopatrzyć Wojsko Polskie w znaczną ilość nowego wyposażenia wojskowego, amunicji, mundurów, wszelkiego innego niezbędnego sprzętu wojskowego oraz materiału medycznego i sanitarnego.

Z bazy kolejowej w Koblencji również wysłano w grudniu 1919 r. kilka transportów kolejowych, w tym m.in. 10 XII 1919 r. pociąg nr 20 z ładunkiem 40 wagonów samochodów, jednym wagonem materiału artyleryjskiego (567 380 ładunków do karabinów maszynowych produkcji francuskiej), trzema wagonami

⁴⁵ Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów*, s. 70.

⁴⁶ Szwajcaria żądała zapłaty 415 franków od przejazdu jednego wagonu przez jej terytorium. Zob.: CAW, KTW, sygn. I.300.71.25, Pismo wraz z referatem w sprawie wdrożenia nowych pociągów dla przewozu materiałów wojennych z Francji do Polski z 5 XI 1919 r., nr dok. 1503/t-kol., b.p.

⁴⁷ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Wykaz pociągów wysłanych ze stacji Is-sur-Tille przez Niemcy, sporządzony przez Bolesława Giersza z 4 XII 1919 r.; Opis sytuacji transportowej sporządzonej przez Bolesława Giersza 4 XII 1919 r., k. 507.

z materiałami sanitarnymi i ośmioma wagonami z materiałem intendentury⁴⁸. W dniu 13 XII 1919 r. z tej samej stacji wysłano do Polski dwa pociągi „Victoria” oznaczone numerami 21 i 22, które łącznie zawierały 74 wagony materiałów sanitarnych oraz 25 wagonów z materiałem przeznaczonym dla wojsk lotniczych⁴⁹. W drugiej połowie grudnia 1919 r. ze stacji w Koblencji wysłano najprawdopodobniej nie więcej niż sześć pociągów wypełnionych materiałem przeznaczonym dla Wojska Polskiego. Były to m.in. pociąg wojskowy oznaczony nr 22 bis, odprawiony 19 XII 1919 r., który prowadził 45 wagonów materiałów sanitarnych, pięć wagonów z umundurowaniem i pięć wagonów z materiałem lotniczym oraz pociąg oznaczony nazwą „Koblencja 1” – odprawiony 21 XII 1919 r. z materiałem lotniczym załadowanym do 55 wagonów transportowych⁵⁰. Ostatnim pociągiem wysłanym w 1919 r. z Koblencji do Polski był pociąg oznaczony nr 26, który odszedł 29 XII 1919 r., a w swoim składzie na pewno zawierał liczne wagony z drewnianymi częściami do hangarów dla polskiego lotnictwa, zakupionymi jeszcze od Amerykanów⁵¹. Pozostałe trzy pociągi wysłane w drugiej połowie grudnia 1919 r. z Koblencji do Polski zawierały materiał przeznaczony dla lotnictwa, samochody i materiał sanitarny⁵². Tak więc po ponownym uruchomieniu stałej linii komunikacyjnej przez Niemcy, od listopada do końca grudnia 1919 r., drogą tą wysłano co najmniej 26 pociągów „Victoria”.

Jak już wcześniej wspomniano, z uwagi na dużą ilość materiału artyleryjskiego pozyskanego pośrednio przez Misję na terenie Włoch w październiku 1919 r. rozpoczęto również wysyłkę transportów „Bolonja”, bezpośrednio ze specjalnie utworzonej w Mediolanie przejściowej bazy transportowej. Transporty te wysyłane

⁴⁸ *Ibidem*, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 10–13 XII 1919 r., załącznik nr 2 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do I Wiceministra Stefana Majewskiego oraz do K.T.Z z 17 XII 1919 r., k. 520; CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.18, Wykaz materiału artyleryjskiego wysłanego przez Ambronay w okresie 6–13 XII 1919 r. sporządzony przez por. Zygmunta Lepperta 16 XII 1919 r., k. 522.

⁴⁹ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.2, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 10–13 XII 1919 r., załącznik nr 2 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do I Wiceministra Stefana Majewskiego oraz do K.T.Z z 17 XII 1919 r., k. 520.

⁵⁰ CAW, Oddział IV Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego z lat 1918–1920 (dalej: Oddział IV NDWP), sygn. I.301.10.15, Wykaz transportów wysłanych do Polski przez stację w Koblencji w okresie 19–21 XII 1919 r., załącznik nr 1 do raportu szefa PWMZ w Paryżu gen. Józefa Pomiankowskiego do Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego w Warszawie z 31 XII 1919 r., b.p.

⁵¹ CAW, Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.134, Wykaz wagonów z częściami składowymi do hangarów-namiatów przybyłych z Koblencji ze składów amerykańskich przez Koblencję–Warszawę do Lwowa, b.p.

⁵² CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.3, Protokół Komisji Rewizyjnej przeprowadzającej rewizję w PWMZ w Paryżu w sprawie działalności zakupowej Wydziału Awiacji z 8 II 1921 r. nr dok. 199/kom. rew., k. 192–193.

były drogą przez Brenner – Innsbruck —Linz – Wiedeń – Hohenau an der March – Brzeclaw – Bogumin – Dziedzice. W ramach zawartego porozumienia z przedstawicielami rządu włoskiego ustalono, że wysyłka pociągów będzie kredytowana na koszt polskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych – opłatę ustalono na 60 tys. koron od wysłanego pociągu. Polska była również zobowiązana do zapewnienia regularnych dostaw węgla w ilości 120 ton węgla dla każdego transportu (pociągu) – w dwie strony⁵³. Pierwszy transport z materiałem dla Wojska Polskiego bezpośrednio z mediolańskiej bazy wysłany został 7 X 1919 r. i prowadził 21 wagonów z zawartością 12 240 naboju artyleryjskich do armat kal. 75 mm, 15 012 naboju ze szrapnelami i tyle samo naboju z granatami do armat kal. 65 mm. Z bazy w Mediolanie planowano wysłać do Polski cztery pociągi tygodniowo. Duże trudności w realizacji tego planu następczo zdobywanie odpowiedniej liczby wagonów oraz sprawa zakwaterowania i żywienia 150-osobowego personelu bazy, który pozyskano spośród Polaków znajdujących się w obozach jenieckich na terenie Włoch⁵⁴. W celu uregulowania kwestii organizacji bazy oraz wysyłki transportów udali się do Rzymu z paryskiej centrali Misji – kpt. Eugeniusz Kątkowski i ppor. inż. Leonard Możdżeński⁵⁵. Poza wspomnianym pierwszym transportem z 7 X 1919 r. wysłano z Mediolanu do 4 XII 1919 r. jeszcze pięć dużych transportów (143 wagony)

⁵³ CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Pismo w sprawie przewozu Rusinów galicyjskich z Włoch i ustaleń z przedstawicielami Austrii i Włoch, k. 175–177.

⁵⁴ Istotną wiedzę na temat jeńców narodowości polskiej przebywających we włoskich obozach jenieckich po zakończeniu I wojny światowej wnoszą ustalenia przedstawione przez Stanisława Sierpowskiego. W jednym ze swych artykułów podaje on, że w wyniku przeprowadzonej akcji rejestracyjnej jeńców polskich we Włoszech ustalono, iż do kwietnia 1919 r. wydzielono z ogólnej liczby jeńców wojennych przebywających na terenie Włoch ponad 35 tys. Polaków, z czego 25 tys. przetransportowano do Francji celem włączenia ich do Armii Polskiej we Francji. W obozie w La Mandria di Chivasso oczekiwano na wysłanie do Polski dalszych 9 tys. zaciągniętych polskich żołnierzy. Ponadto w różnych innych obozach jenieckich (w Genui, Forte Regato, Recco, Nervi) przebywało ok. 14 tys. internowanych jeńców, którzy z różnych względów nie zostali zaciągnięci do armii polskiej. Dodając do powyższych 58 tys. jeńców i żołnierzy, około 4000–7000 nadal pozostających w różnych obozach dla jeńców armii austro-węgierskiej i niemieckiej uzyskamy liczbę ponad 60 tys. jeńców narodowości polskiej, przebywających w czasie Wielkiej Wojny we Włoszech. Ponadto do dnia 1 VI 1920 r. na terenie Włoch powstał legion polski uformowany z jeńców wojennych narodowości polskiej, który liczył 24 283 żołnierzy, w tym 450 oficerów i pięciu aspirantów, a dalsze 7 tys. objęto rekrutacją do Armii Polskiej we Francji. Według materiałów włoskiego Ministerstwa Wojny wśród ok. 38 tys. jeńców Polaków zrekrutowano ok. 32 tys. żołnierzy. Zob.: Stanisław Sierpowski, *Włoskie źródła Armii Hallera*, [w:] *Wojsko Polskie 1914–1922*, t. 1, Koszalin 1986, s. 215–216.

⁵⁵ CAW, Misja Zakupów, sygn. I.305.3.18, Sprawozdanie por. Zygmunta Lepperta z Wydziału Artyleryjskiego PWMZ w Paryżu z 16 X 1919 r., nr dok. 53/5891, k. 414; sygn. I.305.3.19, Pismo Szefa Polskiej Misji Wojskowej we Włoszech gen. Eugeniusza Kątkowskiego do Szefa Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu gen. Jana Romera z 21 X 1919 r., nr dok. 526/G, b.p.

z pociskami do armat kal. 75 mm⁵⁶. Łącznie w 1919 r. wysłano do Polski z Włoch osiem pociągów oznaczonych jako pociągi „Bolonia”.

Do 31 XII 1919 r. transporty wojskowe do Polski wysyłane z Francji przez Włochy lub Niemcy – z rozkazu marszałka F. Focha – odprawiano na podstawie francuskich dowodów wojskowych i do tej daty PWMZ za transporty nie płaćła gotówką, gdyż wysyłane były one na kredyt. Za transporty, które do dnia 31 XII 1919 r. przechodziły przez Szwajcarię, Misja płaćła gotówką tylko za przejazd przez terytorium tego kraju. Natomiast od początku 1920 r. wszystkie transporty odprawiano na podstawie normalnych dokumentów kolejowych, opłaćając ich przejazd. W dalszym ciągu na kredyt obsługiwany był transport kolejowy realizowany przez terytorium Francji i dotyczyło to tylko tych pociągów, które przewoziły materiał zakupiony od rządu francuskiego. Wszystkie inne transporty opłaćcano gotówką, również te realizowane na terenie Francji. Jeżeli chodzi o węgiel potrzebny dla lokomotyw ciągnących transporty na trasie z Francji do Polski, to był on dostarczany do Austrii, Czechosłowacji, Szwajcarii oraz Włoch bezpośrednio z Polski przez Państwowy Urząd Węglowy w Warszawie⁵⁷. Wagony wykorzystywane do przewozu materiału nabytego we Francji zapewniał, zgodnie z zawartymi porozumieniami, rząd francuski. Wagony te po rozładowaniu materiału w Polsce wysyłane były z powrotem do Francji. Podobne rozwiązanie zastosowano przy wysyłce materiału włoskiego, który przewożony był w wagonach dostarczanych przez Włochów⁵⁸. Po dotarciu transportów do Polski i rozładowaniu wagonów były one wysyłane z powrotem do Włoch. Co ciekawe, w większości przypadków składy wagonów powracające z Polski do Francji nie zawierały ładunku i wagony wracały puste. Podobnie było z wagonami należącymi do Włoch. Jednakże w tym przypadku zdarzało się, że ładowano do tych wagonów w drogę powrotną inny materiał pozyskany przez Włochów w Polsce, np. drewno⁵⁹.

⁵⁶ *Ibidem*, sygn. I.305.3.18, Wykaz materiału artyleryjskiego wysłanego z Mediolanu do Polski w okresie 7 X–4 XII 1919 r. sporządzony przez por. Zygmunta Lepperta 10 XII 1919 r., nr dok. 261, k. 508.

⁵⁷ *Ibidem*, sygn. I.305.3.1, Protokół z kontroli faktycznej z 26 VII 1920 r., k. 136–137.

⁵⁸ Rząd włoski wykorzystywał do tych transportów zdobyczne wagony austriackie.

⁵⁹ Od października 1919 r. powracające składy pustych wagonów z transportów „Polonia” i „Bolonia” wykorzystywane były również do przewożenia robotników sezonowych do Francji, zdemobilizowanych polskich żołnierzy z Armii Generala Hallera oraz emigrantów deklarujących chęć wyjazdu do Stanów Zjednoczonych Ameryki. Zob.: CAW, KTZ MSW, sygn. I.300.70.9, Pismo Pełnomocnika kolejowego Sztabu Generalnego Wojsk Polskich w Wiedniu do Departamentu X Wydziału Kontroli Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych z 7 X 1919 r., nr dok. L. 982/P.K.S.G./1919, k. 174.

Z uwagi na to, że przesyłka wagonów z załadowanym materiałem musiała być od 1 I 1920 r. opłacana według ogólnej taryfy handlowej, transporty wysyłane były już bez konwojentów. Podyktowane było to tym, że kompanie kolejowe, według przyjętych zasad ogólnych, odpowiadały za przekazany im w czasie transportu materiał.

O zakresie i intensywności działań PWMZ w Paryżu na rzecz Wojska Polskiego świadczyć może fakt, że pomimo olbrzymiej liczby transportów, jakie wyszły do Polski od kwietnia 1919 r., 1 I 1920 r. w bazach kolejowych Misji oraz w parkach artyleryjskich rozrzuconych po terytorium Francji znajdował się jeszcze materiał, który wymagał zakontraktowania ok. 1556 wagonów kolejowych. Pracownicy Misji borykali się z dużymi utrudnieniami w zakresie skutecznego i regularnego wysyłania konwojów ze stacji transportowych do Polski. Do najważniejszych z nich należały: brak i zły stan lokomotyw, brak wagonów oraz platform do ładowania materiału i niedostateczna liczba personelu w biurach kolejowych na stacjach.

Jak już wcześniej wspomniano, od stycznia 1920 r. Francuzi wprowadzili zmiany w zakresie wystawiania i obiegu dokumentacji przewozowej. Wszelkie transporty z zakupionym przez Polskę uzbrojeniem traktowane były już jak zwykłe transporty komercyjne, a nie jak uprzednio transporty wojskowe, do których wykorzystywano wojskowe dokumenty przewozowe. Spowodowało to znaczne wydłużenie obsługi urzędniczej organizowanego transportu, gdyż dla wagonów PWMZ wymagano stosowania wszystkich przepisów dotyczących zwykłych ładunków komercyjnych. Po terytorium Francji polskie transporty przewożono bez gotówkowych rozliczeń finansowych, gdyż transport wliczano w kwotę kredytu udzielonego przez francuski rząd⁶⁰.

W wyniku działań dyplomatycznych podjętych przez gen. Józefa Pomiankowskiego i marszałka Ferdynanda Focha 7 II 1920 r. w Is-sur-Tille odbyła się konferencja, w której udział wzięli delegaci francuskiego Ministerstwa Wojny (Ministère de la Guerre), francuskich władz kolei żelaznych oraz przedstawiciel polskiej bazy transportowej w Is-sur-Tille. W trakcie spotkania Francuzi zobowiązali się do regularnego dostarczania sprawnych lokomotyw do bazy w Is-sur-Tille, zwiększenia liczby personelu na stacjach oraz podjęcia starań o ułatwienie ponownego uruchomienia dodatkowych transportów przez Szwajcarię. W znaczący sposób poprawiło

⁶⁰ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych 1920–1921 (dalej: Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji), sygn. I.300.10.10, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 5 II 1920 r. za okres 28 I–31 I 1920 r., nr dok. 13378, k. 198–206.

to sytuację transportową na szlaku kolejowym przez Niemcy, gdyż pozwoliło na wysyłanie kilku dużych składów pociągów tygodniowo – ze stacji Is-sur-Tille⁶¹. Również sytuacja ładunkowa w poszczególnych polskich bazach materiałowych na terenie Francji zaczęła się poprawiać. Po długich pertraktacjach Francuzi pozwolili na zwiększenie liczby wagonów i platform wykorzystywanych do załadunku samochodów – do 20 dziennie⁶².

W dniu 14 II 1920 r. zlikwidowana została baza samochodowa w Verneuil, a jej personel skierowano do służby w bazie transportowej w Is-sur-Tille. Do końca lutego 1920 r. zlikwidowano również bazę artyleryjską w Mediolanie. Jej dowódca bazy, ppor. Robert Laurent, wraz z jednym sekretarzem powrócił do Paryża, a pozostały personel został wysłany do Polski. Z mediolańskiej bazy do lutego 1920 r. wysłano do Polski łącznie co najmniej 14 transportów oznaczanych jako pociągi „Bolonia”, a ostatni z nich zawierał 32 wagony materiału artyleryjskiego⁶³. Według wykazu sporządzonego przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, w okresie od 1 I do 1 VII 1920 r. wysłano z Włoch do Polski łącznie 26 pociągów „Bolonia”⁶⁴. W pierwszych dniach lutego 1920 r. Włosi powiadomili przebywającego w Rzymie gen. Eugeniusza Kątkowskiego, że wszelkie opłaty za przejazd pociągów „Polonia” – kierowanych przez terytorium Włoch – muszą być wnoszone wyłącznie w formie gotówkowej. Wobec bardzo wysokich włoskich stawek za opłaty transportowe PWMZ musiała zaprzestać wysyłania pociągów z bazy kolejowej w Ambronay i kierować wszystkie transporty drogą przez Niemcy – z bazy kolejowej w Is-sur-Tille przez Koblencję⁶⁵. Z uwagi na powyższe kierownictwo Misji podjęło decyzję o zredukowaniu personelu bazy kolejowej w Ambronay do jednego oficera i dwóch podoficerów oraz wyprawieniu pozostałych załadowanych wagonów do bazy transportowej w Is-sur-Tille. Stamtąd wagony miały zostać wysłane do Polski drogą przez Niemcy.

⁶¹ *Ibidem*, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 13 II 1920 r. za okres 1–7 II 1920 r., nr dok. 13829, k. 229–231.

⁶² *Ibidem*, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 18 II 1920 r. za okres 8–14 II 1920 r., nr dok. 14216, k. 185–186.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk. dla armji w polu za czas od 1/I do 20/VIII 1920 r.*, Warszawa 1920, s. 48. W dniu 19 III 1920 r. pociągi „Bolonia” zatrzymane zostały przez Czechosłowaków, którzy odmówili przepuszczania ich przez swoje terytorium.

⁶⁵ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.10, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 18 II 1920 r. za okres 8–14 II 1920 r., nr dok. 14216, k. 185–186.

Opierając się na danych opracowanych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, a zawartych w wykazie transportów zagranicznych i nadzwyczajnych za okres od I I do I VII 1920 r., ustalono, że w ramach realizowanych w 1920 r. transportów „Polonia” wysłano z Francji do Polski łącznie 11 takich pociągów (597 osi). W ten sposób przewieźć miano do Polski około 280 wagonów z zawartością dział, karabinów, amunicji, siodeł, uzd i pasów oraz jeden włoski pociąg szpitalny⁶⁶. Jednakże w tygodniowych i dwutygodniowych raportach z działalności PWMZ za okres od 29 I 1920 r. do końca grudnia 1920 r., jak również w innej badanej dokumentacji archiwalnej, nie ujawniono w ogóle informacji o wysyłce transportów „Polonia”. Zatem można wysnuć wniosek, że 11 pociągów opisanych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, jako transporty „Polonia”, wchodziło faktycznie w ogólną liczbę 26 transportów „Bolonia” wysłanych z Włoch albo pociągi „Polonia” wysłane zostały do Polski w okresie 1–28 I 1920 r. Jednakże najprawdopodobniej w liczbę 11 pociągów „Polonia” wliczono te, które po prostu dotarły do Polski w 1920 r., a faktycznie wysłane były z Francji jeszcze w drugiej połowie grudnia 1919 r.

Przy dużej pomocy Francuzów zdołano do 19 II 1920 r. uruchomić ponownie wysyłkę transportów drogą kolejową przez terytorium Szwajcarii. W tym dniu wysłano bowiem ze stacji w Delle pierwszy pociąg złożony z 21 wagonów załadowanych pojazdami mechanicznymi. Kolejny transport wysłano 28 II 1920 r. i składał się on z 14 wagonów załadowanych owsem i samochodami⁶⁷. Szwajcaria nadal nie zezwalała na przewóz przez swoje terytorium broni palnej, amunicji i materiału artyleryjskiego, ale przepuszczała transporty z zawartością sprzętu mechanicznego, mundurów oraz żywnością.

Pomimo licznych przeszkód natury formalnej, kierownictwo Misji nadal czyniło intensywne i skuteczne starania o uzyskanie zgody rządu szwajcarskiego na przepuszczanie przez swoje terytorium polskich transportów. W okresie od 25 do 27 III 1920 r. z pewnością wysłano sześć pociągów oznaczonych jako transporty

⁶⁶ *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48. W badanych przez autora dokumentach archiwalnych, w tym okresowych raportach z działalności PWMZ za 1920 r., nie ujawniono informacji o wysyłce tych transportów. Natomiast wymieniony w transportach włoski pociąg sanitarny zakupiony został prawdopodobnie przez Polską Misję Wojskową w Rzymie.

⁶⁷ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.9, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 25 II 1920 r. za okres 15–21 II 1920 r., nr dok. 14654, b.p.

„Helwecja”⁶⁸ nr 3, 4, 5, 6, 7 i 8, które składały się łącznie ze 138 wagonów z materiałem samochodowym, artyleryjskim, sanitarnym i ładunkiem owsa⁶⁹. Polskie pociągi zostały jednak zatrzymane przez Szwajcarów na stacjach w Weesen i Zurychu z uwagi na rzekome niedostarczenie przez Polskę węgla do Austrii. Misja podjęła niezwłocznie działania, które doprowadziły do wyjaśnienia zaistniałej sytuacji i kontynuowania biegu polskich transportów. Ostatni pociąg z tej grupy przekroczył granicę szwajcarsko-austriacką 10 IV 1920 r. Dalsza wysyłka zaplanowanych transportów została wstrzymana przez władze Szwajcarii, które nie wyraziły zgody na przepuszczanie przez swoje terytorium kolejnych polskich pociągów. W ten sposób od kwietnia aż do lipca 1920 r. wszelkie transporty kolejowe wysyłane z terenu Francji do Polski realizowane były głównie szlakiem przez Niemcy.

W okresie od 1 I do 28 I 1920 r. z bazy kolejowej w Koblencji wysłano do Polski pięć pociągów „Victoria” (oznaczonych numerami: 27, 28, 29, 30 oraz nr 31). Nie udało się ustalić dokładnej liczby wagonów wchodzących w skład tych pociągów, ale mogło być ich łącznie ok. 240⁷⁰. Załadowano je samochodami, częściami do hangarów dla polskiego lotnictwa i innym materiałem lotniczym⁷¹. Dążąc do pogłębienia powyższych danych ustalono, że w okresie od 29 I do 3 III 1920 r. PWMZ w Paryżu zorganizowała wysyłkę do Polski – drogą przez Niemcy i Szwajcarię – nie mniej niż 26 transportów kolejowych z łącznym ładunkiem 966 wagonów (plus ok. 240 wagonów wysłanych od 1 I do 28 I 1920 r., co łącznie dałoby liczbę 1206 wagonów), na które składało się:

- 441 wagonów z zawartością sprzętu samochodowego,
- 301 wagonów z zawartością materiału artyleryjskiego,

⁶⁸ W według wykazów sporządzonych przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, w r. roku wysłano do Polski łącznie 10 pociągów „Helwecja”, którymi przywieziono głównie materiał samochodowy i sanitarny. Zob.: *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48. Nie można wykluczyć, że wysłane w trzeciej dekadzie marca 1920 r. sześć pociągów „Helwecja” rozdzielono w trakcie postojów na granicy szwajcarsko-austriackiej lub w czasie dalszej drogi przez Austrię i Czechosłowację, tworząc dwa dodatkowe mniejsze pociągi. W ten sposób w wykazie sporządzonym przez Ministerstwo Spraw Wojskowych wykazano dziesięć pociągów zamiast ośmiu.

⁶⁹ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.14, Wykaz pociągów wysłanych przez PWMZ w Paryżu drogą przez Szwajcarię w okresie 25–27 III 1920 r., k. 166.

⁷⁰ Do wyliczenia tej liczby wagonów przyjęto założenie, że każdy pociąg mógł zabrać 48 wagonów.

⁷¹ CAW, Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.134, Wykaz wagonów z częściami składowymi do hangarów-namiatów przybyłych z Koblencji ze składów amerykańskich przez Koblencję – Warszawę do Lwowa, b.p. W powyższym wykazie odnotowane jest również odejście z Koblencji pociągu oznaczonego jako „P.5001”.

- 112 wagonów z zawartością materiału intendentury,
- 39 wagonów z zawartością materiału sanitarnego i lekarstw,
- 34 wagony z zawartością materiału lotniczego,
- 20 wagonów z końmi,
- 5 wagonów z materiałem dla kolejnictwa,
- 3 wagony z tytoniem,
- 11 wagonów z innym materiałem, w tym jedna pusta cysterna.

Pomimo wysłania w okresie od 29 I do 3 III 1919 r. ok. 1200 wagonów z wszelkim rodzajem materiału wojskowego, liczba ładunków przeznaczonych do wysłania do Polski nie malała. Według obliczeń pracowników Misji na dzień 11 III 1920 r. do wysłania pozyskanego materiału wojennego należało przygotować 2169 wagonów kolejowych⁷².

W pierwszym kwartale 1920 r. wysłano do Polski dużą liczbę wagonów załadowanych samochodami i częściami samochodowymi. Łącznie od momentu rozpoczęcia (w sierpniu 1919 r.) ekspedycji kupowanych we Francji samochodów do kraju dostarczono – do dnia 20 II 1920 r. – 1076 pojazdów, a w tym: 195 samochodów osobowych, 715 samochodów ciężarowych i 166 samochodów sanitarnych. Z podanej liczby maszyn tylko niewielka część trafiła do oddziałów frontowych, gdyż było to: 26 samochodów osobowych (13,3%), 126 samochodów ciężarowych (17,5%) i 54 samochody sanitarne (32,5%)⁷³. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy był fakt, że przybywające transportami samochody znajdowały się w złym stanie technicznym i wymagały gruntownego remontu, którego dokonywano głównie w Centralnych Warsztatach Samochodowych w Warszawie. Prowadzona akcja transportowa materiału samochodowego z zagranicy spowodowała, że do 17 IV 1920 r. dostarczono do Polski łącznie 1652 pojazdy, a w tym: 338 samochodów osobowych, 1130 samochodów ciężarowych i 186 samochodów sanitarnych⁷⁴.

W trakcie organizacji w pierwszej połowie 1920 r. transportu ogromnych ilości materiału z Francji do Polski kierownictwo Misji musiało nadal borykać się

⁷² CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.11, Raport tygodniowy PWMZ w Paryżu z 11 III 1920 r. za okres 29 II–6 III 1920 r., nr dok. 15564, k. 186.

⁷³ CAW, Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.41.30, Pismo Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego gen. ppor. Stanisława Hallera do Wiceministra Spraw Wojskowych z 24 III 1920 r., nr dok. 10640/IV, b.p. W liczbie tej ujęte mogło być też kilkadziesiąt samochodów sprowadzonych z Austrii.

⁷⁴ *Ibidem*, Pismo Szefa Sekcji Wojsk Samochodowych Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych do Departamentu II Ministerstwa Spraw Wojskowych z 21 IV 1920 r., nr dok. 1887/II, b.p. W liczbie tej ujęte mogło być też kilkadziesiąt samochodów sprowadzonych z Austrii.

z licznymi utrudnieniami. Wynikały one głównie z ciągłych braku wagonów kolejowych oraz okresowych strajków francuskich kolejarzy, co powodowało znaczne opóźnienia w realizacji planów wysyłki polskich transportów wojskowych do kraju. Dodatkowo w marcu 1920 r., w wyniku nieudanej próby dokonania przewrotu w republice weimarskiej, doszło do wybuchu rewolucji w robotniczym Zagłębiu Ruhry. Wydarzenia te spowodowały dwutygodniowe zamknięcie jedynej pewnej i wydajnej drogi transportowej prowadzącej przez teren Niemiec⁷⁵.

W pierwszym kwartale 1920 r., a dokładnie w marcu tego roku, po długich naleganiach i interwencjach ze strony polskiej, rząd francuski zgodził się odstąpić Polsce – w ramach pomocy wojskowej – 100 parowozów i 3 tys. wagonów z puli taboru kolejowego należącego się Francji z tytułu rekompensat od pokonanych Niemiec⁷⁶. Pozwoliło to na istotne zwiększenie polskich możliwości transportowych w kolejnych miesiącach 1920 r.⁷⁷ Od 4 III do 22 VII 1920 r. PWMZ wysłała do Polski drogą przez Niemcy nie mniej niż 38 transportów kolejowych, w skład których weszło 1668 wagonów z zawartością materiału artyleryjskiego, samochodowego, lotniczego, sanitarnego, kolejowego, umundurowania, karabinów, amunicji, owsa oraz koni i innych towarów⁷⁸.

⁷⁵ Był to tzw. czterodniowy pucz Kappa-Lüttwitza trwający od 13 do 17 III 1920 r. Na jego czele stanęli niemiecki generał Walther von Lüttwitz oraz niemiecki polityk Wolfgang Kapp – powiązani z utworzonym w Niemczech Zjednoczeniem Narodowym (Nationale Vereinigung). W obronie republiki wystąpiły niemieckie partie lewicy (SPD i USPD) oraz związki zawodowe, które ogłosiły strajk generalny. Strajk trwał pomimo załamania się puczu, a w Zagłębiu Ruhry przerodził się w powstanie robotnicze – krwawo stłumione przez freikorpsy i oddziały rządowe na początku kwietnia 1920 r. Szerzej na ten temat patrz chociażby: Tadeusz Kotłowski, *Niemcy. Dzieje państwa i społeczeństwa 1890–1945*, Kraków 2008, s. 89–101.

⁷⁶ Kukułka, *Francja a Polska*, s. 54. Po raz pierwszy przekazanie Polsce dodatkowego taboru kolejowego uzyskano od Francji w połowie 1919 r. Rząd francuski zobowiązał się przekazać Polsce 19 parowozów osobowych produkcji niemieckiej P8, 80 parowozów towarowych serii G8 i 1 parowóz osobowy typu „Pacific”, ostatni był wzięty jako wzór, według którego miano później budować w kraju parowozy pospieszne. Otrzymało wówczas również z Francji 2 tys. wagonów towarowych rozejmowych tzw. „Armistice”. Tabor ten zaliczono później do należnej nam ilości z tytułu repartycji niemieckiej. Za: Stanisław Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918 r.–1928 r.*, „Inżynier Kolejowy”, 1928, 11, s. 407.

⁷⁷ W tym miejscu warto wspomnieć również o zakupach taboru kolejowego dokonanego w tym czasie w Stanach Zjednoczonych Ameryki. W 1919 r. Ministerstw Kolei Żelaznych zakupiło w zakładach „Baldwin Works” w Filadelfii 150 parowozów towarowych typu 1-4-0 „Consolidation”, o znacznych przebiegach bez nawadniania i nawęglania. Poza tym zakupiono od rządu Stanów Zjednoczonych (Departamentu Wojny) ze stoków demobilizacyjnych 4600 wagonów towarowych, mianowicie: 2500 węglarek 30-tonowych i 2100 platform, również o nośności 30 t. Zob.: Wasilewski, *Powstanie i rozwój taboru*, s. 408.

⁷⁸ W wykazie zagranicznych i nadzwyczajnych transportów wojskowych wysłanych do Polski, sporządzonym przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw

Istotny wpływ na sytuację transportową PWMZ miał fakt, że 20 VII 1920 r. Niemcy ogłosiły neutralność wobec wojny polsko-sowieckiej, deklarując przy tym, że zaangażowanie w działania wojenne z sowiecką Rosją nie leży w ich interesie⁷⁹. W związku z powyższym w kolejnych dniach Niemcy zablokowały możliwość przepuszczania przez swoje terytorium polskich transportów wojskowych z bronią, mimo że wcześniej, kiedy Polska znajdowała się już w stanie wojny z sowiecką Rosją, ale była w lepszym położeniu, zezwalały na ich przejazd do Polski⁸⁰. Postępowanie rządu niemieckiego wpisywało się w 1920 r. w szerszy plan niemiecki związany z wykorzystaniem wojny polsko-sowieckiej⁸¹. Wspólnym dążeniem władz niemieckich, nacjonalistycznej prawicy i socjaldemokratów było szkoderstwo Polsce. W Berlinie oczekiwano upadku Polski lub uzależnienia jej od Niemiec, które oczywiście wiązałyby się z rewizją granicy polsko-niemieckiej. Taki przebieg wydarzeń doprowadziłby do upadku postanowień traktatu wersalskiego. Niemcy realnie liczyli na to, że zwycięstwa sowieckiej Rosji pozwolą im ponownie zająć, przyznane na mocy postanowień traktatu wersalskiego Polsce, tereny Prus Zachodnich oraz Prowincji Poznańskiej⁸². Realnym zagrożeniem dla Polski była możliwość niemieckiej

Wojskowych, za okres 1 I–20 VIII 1920 r. podano: 11 pociągów z Francji pod nazwą „Polonia” (597 osi) – kierowanych drogą przez Włochy, Austrię i Czechosłowację, 26 pociągów z Włoch pod nazwą „Bolonia” (1586 osi) – kierowanych drogą przez Austrię i Czechosłowację, 10 pociągów z Francji pod nazwą „Helwecja” (553 osie) – kierowanych drogą przez Szwajcarię, Austrię i Czechosłowację, 69 pociągów z Francji pod nazwą „Victoria” (6055 osi) – kierowanych drogą przez Niemcy. Zob.: *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. 3, red. Natalia Gąsiorowska-Grabowska, Warszawa 1964, s. 385–387.

⁷⁹ Pismo gen. dyw. Hansa von Seecka do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy informujące o neutralności Niemiec wobec wojny polsko-bolszewickiej z 21 VII 1920 r., za: *Dwa Bratanki. Dokumenty i materiały do stosunków polsko-węgierskich 1918–1920*, oprac. Endre László Varga, red. Grzegorz Nowik, Warszawa 2016, s. 429–430; Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie*, s. 88.

⁸⁰ Telegram chargé d'affaires Poselstwa Niemieckiego w Warszawie Alfreda von Oberdorffa do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy relacjonujący rozmowę z ministrem spraw zagranicznych ks. Eustachym Sapięhą z 6 VIII 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 486–487; Poufny telegram niemieckiego chargé d'affaires w Warszawie do Auswärtiges Amt o zarzutach polskiego ministra spraw zagranicznych ks. Eustachego Sapięhy wobec Niemiec w „ciężkiej godzinie dla Polski” z 6 VIII 1920 r., za: Karol Jonca, *Wojna polsko-sowiecka 1920 roku w dokumentach niemieckiej dyplomacji*, Wrocław 2002, s. 299.

⁸¹ Szerzej nt. stanowiska i postępowania Niemiec wobec wojny polsko-sowieckiej w latach 1919–1920 zob.: Wolfgang Petter, *Niemcy i Reichswehr w wojnie polsko-sowieckiej w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 243–265; Przemysław Hauser, *Niemcy a konflikt polsko-radziecki w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920*, s. 256–261; Janusz Szczepański, *Niemcy wobec najazdu bolszewickiego na Polskę w 1920 roku*, „Res Historica”, 31 (2011), s. 76–81; Gerhard Wagner, *Deutschland und der polnisch-sowjetische Krieg 1920*, Wiesbaden 1979.

⁸² Informacje na ten temat można odnaleźć, m.in. w dokumentach niemieckiej dyplomacji z okresu lipiec–sierpień 1920 r. Zob.: Pismo Wydziału Handlowego Auswärtiges Amt w Hamburgu

agresji powiązanej z nieformalną niemiecko-sowiecką współpracą wojskową. Temu jednak zapobiegła Francja deklarująca, że w przypadku realizacji niemieckiego ataku wojska francuskie wkroczą do Zagłębia Ruhry⁸³.

Należy zaznaczyć, że w 1920 r. aż do trzeciej dekady lipca tegoż roku droga kolejowa przez Niemcy była najważniejszym i najszybszym szlakiem transportowym z Francji do Polski, jaki wykorzystywała PWMZ w Paryżu. Pociągi wysyłane z przez Niemcy docierały do Polski zazwyczaj w ciągu kilku dni, co w porównaniu z pociągami wysyłanymi przez południe Europy (pociągi „Polonia”, „Bolonia”, „Helwecja”), które niejednokrotnie z różnych przyczyn miały znacznie wydłużony czas przejazdu – nawet do kilku tygodni, potwierdzało istotne znaczenie kierunku niemieckiego dla zapewnienia ciągłości dostaw broni i amunicji. O tym, że zamknięcie przepływu polskich pociągów przez Niemcy byłoby zerwaniem jedynej wówczas pewnej drogi dostarczania materiału wojennego do Polski, informował wiceministra spraw wojskowych w Warszawie szef PWMZ w Paryżu. Generał Józef Pomiankowski, zgodnie z opinią miarodajnych czynników francuskich, prosił polskie władze w kraju o przedsięwzięcie wszelkich możliwych kroków w celu zaspokojenia ewentualnych żądań niemieckich i absolutnego unikania wszystkiego, co mogłoby drażnić stronę niemiecką. Powyższa prośba wystosowana została w związku z obawami o możliwość zamknięcia przez rząd niemiecki granic dla przejazdu polskich transportów⁸⁴.

Już po ogłoszeniu niemieckiej decyzji w sprawie neutralności wysłano 22 VII 1920 r. z bazy kolejowej w Koblencji (drogą przez Niemcy) transport nr 79 bis z dużą ilością karabinów i amunicji, a 24 VII 1920 r. transport nr 80. Ostatni transport, składający się z 35 wagonów z zawartością materiału lotniczego, samochodów oraz francuskich karabinów i dużej ilości angielskiej amunicji, został zatrzymany przez niemieckich urzędników kolejowych na stacji kolejowej

do dyrektora Adolfa Maltzahna w Auswärtiges Amt o rosyjskich propozycjach pokojowych, dotyczących m.in. wytyczenia wspólnej granicy niemiecko-rosyjskiej i likwidacji polskiego korytarza z 30 VII 1920 r., za: Jonca, *Wojna polsko-sowiecka*, s. 258; Pismo Szefa Heeresleitung gen. Hansa von Seeckt o sytuacji wojskowo-politycznej na wschodzie i wpływającej z niej wniosków, m.in. o zbliżaniu się północnego skrzydła Rosjan do granic Niemiec, możliwościach walk w Prusach i Poznaniu, niemieckich roszczeniach do Poznania i Prus Zachodnich i dopuszczeniu Niemiec do udziału w konferencji pokojowej z 31 VII 1920 r., za: Jonca, *Wojna polsko-sowiecka*, s. 265–270.

⁸³ Kukułka, *Francja a Polska*, s. 247–248.

⁸⁴ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.17, Depesza nr 2453 z 6 VII 1920 r. gen. Józefa Pomiankowskiego do Wiceministra Spraw Wojskowych z prośbą o nieprovokowanie w żaden sposób władz Niemiec celem utrzymania połączenia kolejowego, b.p.

w Marburgu. W czasie postoju pociągu doszło do częściowego rozgrabienia 12 wagonów przez miejscową, wrogo nastawioną do polskiej eskorty ludność niemiecką⁸⁵. W dniu 26 VII 1920 r. władze niemieckie odmówiły dalszego przejazdu pociągu nr 80 w kierunku Polski i poleciły odesłać go z powrotem do Koblencki, gdzie ostatecznie transport powrócił 27 VII 1920 r.⁸⁶

Zerwanie połączenia kolejowego z Polską przez Niemcy spowodowało, że cała uwaga i energia kierownictwa Misji skierowana została na szybkie zorganizowanie i uruchomienie drogi morskiej, z której pomocą możliwe było utrzymanie ciągłości dostaw.

Z wykazów transportów zagranicznych obejmujących okres od 1 I do 20 VIII 1920 r., które sporządzone zostały przez Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych Ministerstwa Spraw Wojskowych, wynika, że drogą przez Niemcy wysłano w tym czasie z Francji w sumie 69 pociągów „Victoria” (łącznie 6055 osi)⁸⁷. Natomiast w trakcie szczegółowej analizy raportów tygodniowych i dwutygodniowych PMWZ w Paryżu za okres od 1 I do 28 VIII 1920 r. ujawniono zapisy dotyczące tylko 56 pociągów „Victoria” z łącznym ładunkiem ok. 2700 wagonów towarowych. Bardzo możliwe, że w styczniu 1920 r. wysłano przez Niemcy jeszcze pewną ilość pociągów o numerach już nadanych pociągom, ale z dopiskiem „bis”. Jednakże biorąc pod uwagę podaną w wykazie Oddziału Kierownictwa Transportów Wojskowych łączną liczbę osi przybyłych pociągów, tj. 6055 osi, a następnie dzieląc ją przez liczbę osi towarowych wagonów dwuosioowych⁸⁸, okazuje się, że łącznie wszystkich wagonów przybyłych pociągami „Victoria” nie mogło być więcej niż 3027.

Od maja 1920 r. większość zamówionego przez Polskę sprzętu wysłanego z Francji drogą przez Austrię i Czechy albo nie docierała wcale do kraju, albo dostawy przybywały z opóźnieniem. Do wiosny 1920 r. polskie transporty, które wysyłano drogą przez Szwajcarię i Włochy, przepuszczane były przez terytorium Czechosłowacji na podstawie polsko-czeskiej umowy zawartej 26 III 1919 r.

⁸⁵ W czasie tego incydentu skradzionych zostało 113 sztuk francuskich karabinów Lebel wraz z bagnetami oraz 26 skrzyń drewnianych z zawartością około 26 tys. naboju kal. 7,7 mm do karabinów angielskich Enfield wz. 1914.

⁸⁶ CAW, Oddział IV NDWP, sygn. I.301.10.43, Raport komendanta pociągu nr 80 por. Lucjana Tubelewicza do Dowódcy Polskiej Wojskowej Bazy Transportowej w Koblencki z 28 VII 1920 r., k. 324–325.

⁸⁷ *Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk.*, s. 48.

⁸⁸ Do przedmiotowych wycień przyjęto, że były to wagony dwuosioowe, jednak należy pamiętać, że stosowano już wówczas również wagony trzyosioowe.

w Wiedniu. W ramach zawartego porozumienia w zamian Polska zobowiązana była dostarczać Czechom naftę, benzynę oraz olej smolisty. Transporty przez terytorium Czechosłowacji były realizowane pomimo okresowych utrudnień ze strony czeskiej. Jednak w kwietniu i w maju 1920 r., w czasie polskiej ofensywy na Ukrainie, Czesi zaczęli zatrzymywać polskie transporty i nie udzielali zgody na ich przejazd do Polski⁸⁹. W dniu 21 V 1920 r. czescy kolejarze pod wpływem agitacji bolszewickiej uchwalili rezolucję zapowiadającą bojkot przewozu materiałów wojennych do Polski przez Czechosłowację, a wszystko to działo się przy cichym przyzwoleniu władz czeskich, które zasłaniając się brakiem możliwości przeciwdziałania dywersyjnej akcji kolejarzy, chciały po prostu Polskę osłabić i zmniejszyć jej szanse na odzyskanie zamieszkanego przez Polaków obszaru Śląska Cieszyńskiego, Spiszu i Orawy⁹⁰. Z powodu postawy Czechosłowacji Polacy zmuszeni zostali do wstrzymania kierowania przez Czechy transportów „Polonia”, „Bolonia” i „Helwecja”, którymi dostarczano do Polski broń, amunicję i wszelkiego rodzaju inny, zakupiony we Francji i Włoszech materiał wojenny⁹¹.

Wobec takiej postawy Czechosłowacji pociągi z zaopatrzeniem wojskowym podążały do kraju drogą przez Austrię, Węgry i Rumunię. Pociągi wysyłane tą trasą docierały do Polski przez Pokucie, najpierw do Lwowa, a stamtąd kierowane były do Krakowa. Podkreślenia wymaga fakt, że poza Węgrami przychylna Polsce była również Rumunia, która sama będąc zagrożona najazdem bolszewickim, pomimo zachowania neutralności, przepuszczała przez swoje terytorium pociągi z polskim zaopatrzeniem⁹².

Dodatkowo już od maja 1920 r. sytuację zaopatrzeniową Polski komplikowały strajki omamionych bolszewicką propagandą robotników pracujących przy przewozie i ekspedycji ładunków z polskim zaopatrzeniem⁹³. Do takich strajków

⁸⁹ Mečislav Borák, *Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919–1920*, [w:] *Śląsk Cieszyński u zarania polskiej i czechosłowackiej niepodległości 1918–1920*, red. Krzysztof Nowak, Cieszyn 1999, s. 87–88.

⁹⁰ Kamiński, *Konflikt polsko-czeski*, s. 324–325; Andrzej Essen, *Polityka Czechosłowacji w Europie Środkowej w latach 1918–1932*, Kraków 2006, s. 45.

⁹¹ CAW, Oddział II Sztabu Głównego (Generalnego) z lat 1921–1939 (dalej: Oddział II SG), sygn. I.303.4.7760, Depesza gen. Niesiołowskiego z Oddziału IV Ministerstwa Spraw Wojskowych do polskiego attaché wojskowego w Wiedniu z 30 V 1920 r., k. 62.

⁹² Szerzej: Aleksander Smoliński, *Rumunia wobec wojny polsko-bolszewickiej w świetle wybranych polskich dokumentów politycznych z zimy i wiosny 1920 r. Kwestia przyczyn zawarcia oraz postanowień i celów polsko-rumuńskiej konwencji wojskowo-politycznej*, [w:] *Ze wspólnej przeszłości. Studia z dziejów stosunków polsko-rumuńskich*, red. *id em*, Toruń 2017, s. 25–57;

⁹³ Louis Villat, *Rola Węgier w wojnie polsko-bolszewickiej*, Warszawa 1931, s. 2.

dochodziło między innymi we Francji, w Austrii i Czechosłowacji, czyli w państwach, przez które prowadziła linia dostaw dla polskich transportów „Polonia”, „Bolonia” i „Helwecja”⁹⁴. Tak więc w lipcu i sierpniu 1920 r. istotna trasa komunikacyjna dla przewozu sprzętu wojennego oraz broni i amunicji przez Włochy, Austrię i Czechosłowację pozostawała zamknięta⁹⁵. Jedyna bezpieczna i dostępna droga do Polski od południa prowadziła już tylko przez Węgry i Rumunię, jednakże była to trasa okrężna i czasochłonna⁹⁶.

Od 22 VI 1920 r. pod wpływem agitacji komunistycznej oraz w wyniku apelu Federacji Międzynarodowych Związków Zawodowych z siedzibą w Amsterdamie robotnicy i kolejarze austriaccy przystąpili do bojkotu Węgier i nie przepuszczali transportów z polską amunicją, które mogłyby być przewożone przez terytorium węgierskie. Głównym powodem i zamiarem bojkotu było udaremnienie dostaw broni do Polski. Dlatego też transporty wojskowe pochodzące z Francji nie były kierowane przez Austrię, ale przez terytorium Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców (SHS) oraz Węgry i Rumunię⁹⁷.

Z uwagi na wspomniane utrudnienia transportowe w Austrii pracownicy polskiego Oddziału Kierownictwa Transportu Wojskowego (OKTW) działającego w Wiedniu czynili starania, aby je usunąć lub ominąć. W porozumieniu

⁹⁴ Akcja strajkowa związków komunistycznych wycelowana w blokowanie jakiejkolwiek transportowej pomocy dla Polski objęła również Anglię, Belgię i Skandynawię. Takie same strajki zaczęły występować też w Gdańsku, gdzie 24 VII 1920 r. dokerzy portowi definitywnie odmówili rozładowania przybyłego z Salonik parowca „Triton Amsterdam”, na którego pokładzie znajdowała się zakupiona przez Polskę broń i amunicja pochodząca z francuskich składów wojskowych.

⁹⁵ Norman Davies, *Orzeł biały, czerwona gwiazda. Wojna polsko-bolszewicka 1919–1920*, Kraków 2011, s. 234; Pismo gen. dyw. Hansa von Seecka do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Rzeszy informujące o neutralności Niemiec wobec wojny polsko-bolszewickiej z 21 VII 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 429–430.

⁹⁶ Przykładowo pociąg z transportem węgierskiej amunicji wysłany do Polski 10 VII 1920 r. drogą przez Rumunię dotarł do Skierniewic dopiero 12 VIII 1920 r.

⁹⁷ Endre László Varga, *Węgry a wojna polsko-rosyjska 1919–1920 roku*, [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. Jeremiasz Śliwiec, Tomasz Kośmider, Warszawa 2010, s. 370. Jeszcze bardziej drastyczną i nieprzyjazną dla Polaków decyzję podjął rząd Belgii, który zakazał wywozu broni i żywności dla Polski. Również w Skandynawii lewicowe robotnicze związki zawodowe ogłosiły sabotaż wszelkiego transportu wojskowego do Polski, gdyby taki transport miał być organizowany drogą morską. Nastąpiła zorganizowana blokada większości dotychczasowych dróg, którymi transportowano broń i amunicję, w tym przede wszystkim dróg kolejowych. Zob.: Pismo wiceministra spraw wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego do szefa Francuskiej Misji Wojskowej w Warszawie gen. Paula Henrysa w sprawie zaopatrzenia Wojska Polskiego w materiał wojenny, z 22 VI 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 354–355; Endre László Varga, *Czy wiesz, kim był Nándor Taróczy?*, <http://www.deon.pl/inteligentne-zycie/obiektyw/art,214,czy-wiesz-kim-byl-nndor-taroczy.html>, (dostęp: 5 XII 2013 r.).

z kompetentnymi władzami austriackimi podejmowano skuteczne próby przechytrzenia rad robotniczych. Transporty kolejowe wysyłano, opatrując je fałszywymi deklaracjami co do zawartości wagonów, gdyż w tym czasie wysyłka innych materiałów poza bronią i amunicją odbywała się bez przeszkód⁹⁸.

Pomimo częściowej skuteczności działań OKTW w Wiedniu, która dzięki swoim wysiłkom kierowała do Polski nieliczne misyjne transporty z materiałem wojskowym i gospodarczym, konieczne stało się wytyczenie nowej, stałej drogi prowadzącej poprzez Rumunię. Dlatego też na polecenie Ministerstwa Spraw Wojskowych w czerwcu 1920 r. z zadaniem podjęcia działań dyplomatycznych mających na celu uregulowanie sprawy polskich transportów wojskowych przez terytorium Węgier i Rumunii, udał się do Budapesztu i Bukaresztu por. Jerzy Hahn⁹⁹. Już 30 VI 1920 r., będąc w Budapeszcie, informował on polskiego attaché i OKTW w Wiedniu o uregulowaniu sprawy wysyłania transportów przez terytorium węgierskie¹⁰⁰. Trzy dni później, tj. 3 VII 1920 r., polski attaché wojskowy w Bukareszcie informował OKTW w Wiedniu o tym, że Rumuni wyrazili zgodę na przejazd polskich transportów wojskowych przez swoje terytorium. Zgoda dotyczyła również planowanych transportów drogą kolejową z terenu greckiej Macedonii (Saloniki) do Polski¹⁰¹.

Pierwszy pociąg z transportowaną amunicją i materiałem wojennym, stojący od dłuższego czasu w Wiedniu, wyruszył do Polski 14 VII 1920 r. Oznaczony został jako pociąg „Lux nr 1”. Był to jeden z pociągów „Polonia” z amunicją zakupioną we Francji, zatrzymany swego czasu przez Czechów w Przerowie (Přerov, Prerau)

⁹⁸ CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7755, Raport tygodniowy z czynności Biura OKTW w Wiedniu za okres 9–15 VIII 1920 r. dla attaché wojskowego RP w Wiedniu, k. 1; Depesza Attachatu Wojskowego RP w Wiedniu do Sekcji Komunikacji Oddziału IV Ministerstwa Spraw Wojskowych dotycząca utrudnień w przeprowadzaniu transportów na granicy węgiersko-austriackiej z 22 VI 1920 r., za: *Dwa Bratanki*, s. 336–337.

⁹⁹ CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7760, Polecenie wyjazdu służbowego nr 2071/I/Kom/IV z 15 VI 1920 r. dla por. Jerzego Hahna wydane przez wiceministra spraw wojskowych, k. 95.

¹⁰⁰ *Ibidem*, Depesza por. Hahna przebywającego w Budapeszcie do attaché wojskowego RP w Wiedniu z 30 VI 1920 r., k. 87.

¹⁰¹ *Ibidem*, Depesza attaché wojskowego RP w Bukareszcie do attaché wojskowego RP w Wiedniu z 3 VII 1920 r., k. 158. Mowa tutaj o materiale wojennym z zapasów francuskiej Armii Wschodniej (Armée d’Orient), który PWMZ w Paryżu zakupiła w pierwszej połowie 1920 r. Materiał ten początkowo planowano wysłać do Polski koleją. Ostatecznie jednak materiał salonicki został przetransportowany do Polski w całości drogą morską. Szerzej na temat transportu materiału salonickiego w 1920 r. do Polski zob. chociażby: Piotr Uwijała, *Transport do kraju salonickiego materiału wojennego zakupionego przez Polskę od Francji w 1920 r.*, [w:] *Środkowa i wschodnia Europa w zwierni historyi: wielkiej oraz codziennej. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Sylwestrowi Fertaczowi*, Bielsko-Biała 2021, s. 57–83.

i cofnięty do Austrii. Transport ten składał się z 11 wagonów amunicji, 23 wagonów puszek blaszanych do wyrobu granatów ręcznych, dwóch wagonów plecaków oraz dwóch wagonów z maszynami. Z uwagi na fakt, że starania polskie o uchylenie bojkotu Węgier nie przyniosły żadnego rezultatu, OKTW w Wiedniu postanowiło wysłać powyższy transport przez terytorium SHS, linią Spielfeld – Belgrad – Segedyn. W tym celu przeprowadzono pertraktacje z przedstawicielami austriackiego, jugosłowiańskiego i rumuńskiego kolejnictwa. Austria zgodziła się na przeprowadzenie polskich transportów do Spielfeld na granicy Królestwa SHS, kredytując koszty przewozu na warunkach ustalonych nowym układem „Polonia”, obowiązującym od lipca 1920 r. Również przedstawiciele SHS i Rumunii zobowiązali się do sprawnego przeprowadzenia transportów przez swoje terytoria. Polska zapewniła pokrycie kosztów przejazdu transportu, wpłacając jako depozyt w Comité de Circulation w Wiedniu po 5 mln koron austriackich u delegatów Rumunii i SHS¹⁰².

W czasie zorganizowanej komunistycznej blokady transportowej w Austrii oraz utrudnień powodowanych przez Czechów przez terytorium Węgier przejechało wiele polskich pociągów, które następnie przez Rumunię kierowane były do Lwowa. Od 30 VI 1920 r. węgierski minister wojny zezwolił na to, aby na Węgry przybywały grupy polskich konwojentów celem eskortowania pociągów w drodze przez Węgry i Rumunię¹⁰³. Wszystkie dostawy materiału wojennego pozyskanego przez PWMZ w Paryżu realizowane od drugiej połowy sierpnia 1920 r. kierowane były już tylko drogą morską – przez port w Gdańsku¹⁰⁴.

W okresie od kwietnia 1919 r. do lipca 1920 r. PWMZ wysłała do Polski z pewnością co najmniej 270 składów pociągów towarowych ewidencjonowanych jako pociągi „Polonia”, „Victoria”, „Helwecja” oraz „Bolonja”. Oprócz tego w okresie od maja do lipca 1919 r., Misja wykorzystując nadarzające się możliwości kierowania transportu drogą kolejową przez Niemcy, wysłała do Polski dodatkowe 74 nieewidencjonowane pociągi z materiałem wojennym, których ekspedycję realizowano pod pretekstem wysyłki materiału należącego jeszcze do Armii gen. Hallera.

Ponadto w 1920 r. wraz z ekspedycją własnych transportów wojskowych PWMZ w Paryżu współorganizowała i pośredniczyła w wysyłce co najmniej

¹⁰² CAW, Oddział II SG, sygn. I.303.4.7760, Odpis depezy L.29/T z 15 VII 1920 r. OKTW w Wiedniu do attaché wojskowego RP w Wiedniu, k. 262.

¹⁰³ Szerzej nt. pomocy Węgier dla Polski w czasie wojny polsko-sowieckiej: Piotr Uwijała, *Pomoc państwa węgierskiego dla Polski w 1920 roku*, „Wieki Stare i Nowe”, 13 (2018), s. 184–205.

¹⁰⁴ Szerzej nt. transportów materiału wojennego do Polski drogą morską od sierpnia 1920 r.: *idem*, *Polska Wojskowa Misja Zakupów*, s. 289–305.

150 wagonów z materiałem przekazany przez Amerykański Czerwony Krzyż. Były to m.in. leki, ubrania, koce, obuwie i żywność dla ludności cywilnej¹⁰⁵.

W ciągu 15 miesięcy dostarczono do Polski kolejną m.in. następujący materiał wojenny: 350 tys. szt. karabinów i karabinków, 2420 szt. karabinów maszynowych, 7500 szt. broni krótkiej, ok. 1150 dział artyleryjskich (plus dodatkowo 150 dział zakupionych od rządu włoskiego w 1919 r., który to zakup nie był ewidencjonowany przez PWMZ w Paryżu), 230 mln szt. naboji do karabinów i karabinków powtarzalnych, 80 mln szt. naboji do karabinów maszynowych, 650 tys. kompletów umundurowania, 590 tys. płaszczy, 1,4 mln par butów, 1,8 mln par skarpet, 1,85 mln par kałesonów, 120 tys. hełmów francuskich, 200 tys. koców dla żołnierzy, 448 motocykli, 1025 rowerów, 4625 koni, 775 mułów, 30 tys. siodeł, 27 500 szabli, 13 700 lanc kawaleryjskich, 287 tys. masek gazowych, 45 samolotów oraz 25 balonów obserwacyjnych. Ponadto do Polski przewieziono z Francji kolejną co najmniej 2 tys. samochodów zakupionych od Amerykanów (tylko do kwietnia 1920 r. dostarczono: 1652 pojazdy, w tym: 338 samochodów osobowych, 1130 samochodów ciężarowych i 186 samochodów sanitarnych).

Powyższe dostawy pozwoliły na systematyczne zwiększanie stanu etatowego polskiej armii, najpierw do siły 584 tys. w sierpniu 1919 r., następnie do 750 tys. w kwietniu 1920 r., a ostatecznie (wraz z napływającymi w lipcu i sierpniu 1920 r. dostawami morskimi) do stanu 950 tys. żołnierzy we wrześniu 1920 r. Dostarczanie kolejną broni i amunicji, umundurowania, ekwipunku oraz sprzętu wojskowego umożliwiło na bieżąco realizować proces formowania i dozbrajania Wojska Polskiego, które dzięki temu stanowiło realną siłę militarną, gotową przeciwstawić się Armii Czerwonej, siłą zdolną wywalczyć niepodległość oraz rozszerzyć i utrzymać granice odrodzonej Rzeczypospolitej.

BIBLIOGRAFIA

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie

Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.38.

Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.41.

Kontrola Transportów Zagranicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych, sygn. I.300.70.

¹⁰⁵ CAW, Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji, sygn. I.300.10.15, Raport tygodniowy gen. J. Pomiankowskiego dla Ministerstwa Spraw Wojskowych z 14 IV 1920 r. za okres 4–10 IV 1920 r., nr dok. 17668, k. 209–210.

- Kierownictwo Transportów Wojskowych, sygn. I.300.71.
Oddział IV Zaopatrzenia i Komunikacji Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych 1920–1921, sygn. I.300.10.
Oddział IV Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego z lat 1918–1920, sygn. I.301.10.
Oddział II Sztabu Głównego (Generalnego) z lat 1921–1939, sygn. I.303.4
Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu, sygn. I.305.3.
- Institut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (Kolekcje Archiwalne Online)
Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza, teczka 701/2/56, 701/2/57.
- Sąsiedzi wobec wojny 1920 roku: wybór dokumentów*, oprac. Janusz Cisek, Londyn 1990.
- Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. 3, red. Natalia Gąsiorowska-Grabowska, Warszawa 1964.
- Dwa Bratanki. Dokumenty i materiały do stosunków polsko-węgierskich 1918–1920*, oprac. Endre László Varga, red. Grzegorz Nowik, Warszawa 2016.
- Romer Jan, *Pamiętniki*, Warszawa 2011.
- Zestawienie działalności resortów M.S. Wojsk. dla armji w polu za czas od 1/I do 20/VIII 1920 r.*, Warszawa 1920.
- Borák Mečislav, *Zadržování přepravy válečného materiálu přes Československo do Polska v letech 1919–1920*, [w:] *Śląsk Cieszyński u zarania polskiej i czechosłowackiej niepodległości 1918–1920*, red. Krzysztof Nowak, Cieszyn 1999, s. 86–95.
- Davies Norman, *Orzeł biały, czerwona gwiazda. Wojna polsko-bolszewicka 1919–1920*, Kraków 2011.
- Essen Andrzej, *Polityka Czechosłowacji w Europie Środkowej w latach 1918–1932*, Kraków 2006.
- Hauser Przemysław, *Niemcy a konflikt polsko-radziecki w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 256–261.
- Jonca Karol, *Wojna polsko-sowiecka 1920 roku w dokumentach niemieckiej dyplomacji*, Wrocław 2002.
- Kamiński Marek Kazimierz, *Konflikt polsko-czeski 1918–1921*, Warszawa 2001.
- Kolejnictwo polskie w okresie Bitwy Warszawskiej 1920 roku i w pierwszych latach odbudowy II Rzeczypospolitej*, red. Dariusz Rogut, Łódź–Warszawa 2021.
- Kotłowski Tadeusz, *Niemcy. Dzieje państwa i społeczeństwa 1890–1945*, Kraków 2008.
- Krasuski Jerzy, *Stosunki polsko-niemieckie 1919–1925*, Poznań 1962.
- Kukułka Józef, *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919–1922)*, Warszawa 1970.
- Odziemkowski Janusz, *Kolejnictwo polskie w transporcie wojskowym i operacjach wojennych na froncie polsko-ukraińskim i polsko-rosyjskim 1918–1920 r.*, Warszawa 2020.

- Petter Wolfgang, *Niemcy i Reichswehra w wojnie polsko-sowieckiej w latach 1919–1920*, [w:] *Rok 1920. Z perspektywy osiemdziesięciolecia*, red. Andrzej Ajnenkiel, Warszawa 2001, s. 243–265.
- Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia finansowa*, red. Marcelli Handelsman et al., Oświęcim 2015.
- Polska w czasie Wielkiej Wojny (1914–1918). Historia ekonomiczna*, red. Marcelli Handelsman et al., Oświęcim 2015.
- Rola-Arciszewski Stanisław, *Polskie transporty zagraniczne podczas wojny*, „*Bellona*”, 14 (1933), s. 495–516.
- Sandomirski Krzysztof, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920*, „*Wojskowy Przegląd Historyczny*”, 1978, 4, s. 64–98.
- Sierpowski Stanisław, *Włoskie źródła Armii Hallera*, [w:] *Wojsko Polskie 1914–1922*, t. 1, Koszalin 1986, s. 195–223.
- Smoliński Aleksander, *Rumunia wobec wojny polsko-bolszewickiej w świetle wybranych polskich dokumentów politycznych z zimy i wiosny 1920 r. Kwestia przyczyn zawarcia oraz postanowień i celów polsko-rumuńskiej konwencji wojskowo-politycznej*, [w:] *Ze wspólnej przeszłości. Studia z dziejów stosunków polsko-rumuńskich*, red. Aleksander Smoliński, Toruń 2017, s. 25–57.
- Szczepański Janusz, *Niemcy wobec najazdu bolszewickiego na Polskę w 1920 roku*, „*Res Historica*”, 31 (2011), s. 76–81.
- Uwijała Piotr, *Polska Wojskowa Misja Zakupów w Paryżu w latach 1919–1921. Pozytkowanie i transport zagranicznego materiału wojennego dla Wojska Polskiego w okresie wojny polsko-sowieckiej*, Grajewo 2021.
- Uwijała Piotr, *Transport do kraju salonickiego materiału wojennego zakupionego przez Polskę od Francji w 1920 r.*, [w:] *Środkowa i wschodnia Europa w zwierciadle historii: wielkiej oraz codziennej. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Sylwestrowi Fertaczowi*, Bielsko-Biała 2021, s. 57–83.
- Uwijała Piotr, *Pomoc państwa węgierskiego dla Polski w 1920 roku*, „*Wiek Stary i Nowy*”, 13 (2018), s. 184–205.
- Varga Endre László, *Węgry a wojna polsko-rosyjska 1919–1920 roku*, [w:] *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920 i jej międzynarodowe odniesienia z perspektywy 90-lecia*, red. Jeremiasz Ślipiec, Tomasz Kośmider, Warszawa 2010, s. 369–376.
- Varga Endre László., *Czy wiesz, kim był Nándor Taróczy?*, <http://www.deon.pl/inteligentne-zycie/obiektyw/art,214,czy-wiesz-kim-byl-nndor-taroczy.html>.
- Villat Louis, *Rola Węgier w wojnie polsko-bolszewickiej*, Warszawa 1931.
- Wagner Gerhard, *Deutschland und der polnisch-sowjetische Krieg 1920*, Wiesbaden 1979.
- Wasilewski Stanisław, *Powstanie i rozwój taboru kolejowego w okresie 1918 r.–1928 r.*, „*Inżynier Kolejowy*”, 1928, 11, s. 407–413.
- Wrzosek Mieczysław, Sandomirski Krzysztof, *Transport do kraju sprzętu wojennego przyznanego Polsce przez Wielką Brytanię w 1920 r.*, „*Przegląd Historyczny*”, 1962, 2 (53), s. 294–310.

SUMMARY

The paper describes railroad military transports with war materials acquired by Polish Military Purchase Mission in Paris in 1919–1920, because until July 1920 the railway was certainly the most important and most efficient mode of transport which allowed Poland to maintain several independent supply chains for the army. Those shipments of war materials consisted largely of weapons and ammunition, as well as uniform, motor vehicles and airplanes (together with spare parts, fuel, etc.) – everything that Poland needed for maintaining hostilities in 1919 and 1920. Fulfilling its task, Polish Military Purchase Mission in Paris acquired many goods and materials which had to be promptly and efficiently delivered to Poland. Preparing the shipments to Poland required organizing railway transport through several European countries, obtaining and preparing operational rolling stock and amassing large amounts of coal as fuel for steam engines. All the above required extraordinarily effective diplomatic and organizational work. The article presents the most recent findings pertaining the number of arranged railway transports to Poland from abroad. Moreover, the publication contains calculations concerning amounts of different war materials delivered during these operations for the Polish Army; the routes used for these shipments in 1919–1920 were also characterized. The described railroad military transports with war materials obtained in foreign countries allowed Poland to systematically expand its army, first to 584,000 soldiers in August 1919, then to 750,000 in April 1920, and finally (thanks to maritime deliveries in July and August 1920) to 950,000 soldiers in September 1920. Delivering by railway weapons and ammunition, as well as uniform, gear and other equipment let Poland constantly form and arm new units and provide new weapons for the already existing ones; in consequence, Polish Army constituted a real military force, ready to confront the Red Army, capable to fight for independent homeland and win, as well as broaden and defend the borders of the reborn Poland.

O AUTORZE

dr Piotr Uwijała, historyk, oficer Policji. W swoich badaniach koncentruje się na historii wojny polsko-sowieckiej 1919–1921, polskiej Policji Państwowej i wojskowych transportów kolejowych oraz morskich. Adres e-mail: tingart1@wp.pl.