


**Andrzej Wojtaszak**

Uniwersytet Szczeciński / University of Szczecin

 <https://orcid.org/0000-0002-5615-9438>

## Przygotowanie kolei polskich do mobilizacji i wojny w 1939 roku Rola gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego

### Summary

#### Preparing the Polish railways for mobilization and war in the year 1939 The role of Brigadier General Aleksander Szychowski

Among the many problems related to the functioning of the state that the Republic of Poland was faced with after World War I, one of the most important was the need to rebuild and develop transport, an important element of which was the railway. The railway infrastructure inherited from the invaders and its level of development significantly differed from each other. In contrast to the Prussian and Austrian Partitions, the railways of the Russian Partition were less developed. The war damage was visible, both in the railway equipment, as well as railway lines, bridges, viaducts, depots and railway stations, which showed the enormity of the undertakings facing the reborn state. The importance of railway connections was important not only for the development of the economy, but also important for its security and defense due to the geopolitical location of Poland. From the beginning of military planning in the General Staff (Main), the General Inspectorate of the Armed Forces or the Ministry of Military Affairs, it was assumed that it was necessary to create the possibility of rapid movement of military transports to the necessary regions of the country. In the period preceding the outbreak of World War II, war plans were drawn up, also regarding military communications (emergency and general mobilization, war transports), taking into account the conflict with Germany or the USSR. A group of the Chief of Military Communications of the Commander-in-Chief, headed by the

Minister of Communication Juliusz Urlich, worked on these plans. In this group, the chief of Eszelon I, Brig. Aleksander Szychowski. The subject of the analyzes in the presented article is its assessment of work on the preparation of transport plans (as part of the war plan „Z”) and the effectiveness of its implementation.

**Keywords:** Chief of Military Communications of the Commander-in-Chief, war plans, general Aleksander Szychowski, defense war of Poland, World War II, railways

### Streszczenie

Wśród wielu problemów związanych z funkcjonowaniem państwa, przed którymi stanęła powstała po I wojnie światowej Rzeczpospolita Polska, jednym z ważniejszych była konieczność odbudowy i rozwoju transportu, którego ważnym elementem było kolejnictwo. Odziedziczona po zaborcach infrastruktura kolejowa oraz jej poziom rozwoju w znaczny sposób różniły się od siebie. W odróżnieniu od zaboru pruskiego i austriackiego słabiej rozwinięte było kolejnictwo zaboru rosyjskiego. Zniszczenia wojenne były widoczne, zarówno w sprzęcie kolejowym, jak i liniach kolejowych, mostach, wiaduktach, składnicach czy dworcach kolejowych, co pokazywało ogrom przedsięwzięć, przed którymi stało odradzające się państwo. Rozwój połączeń kolejowych był ważny nie tylko dla gospodarki, ale ze względu na geopolityczne położenie Polski, jej bezpieczeństwo i obronność. Od początku planowania wojskowego w Sztabie Generalnym (Głównym), Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych czy Ministerstwie Spraw Wojskowych zakładano konieczność stworzenia możliwości szybkiego przemieszczania się transportów wojskowych w potrzebne rejony kraju. W okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej powstawały plany wojenne, dotyczące również komunikacji wojskowych (mobilizacja alarmowa i powszechna, transporty wojenne), uwzględniające konflikt z Niemcami lub ZSRS. W pracach nad tymi planami brała udział grupa Szefostwa Komunikacji Wojskowych Naczelnego Wodza, kierowana przez ministra komunikacji Juliusza Urlicha. W gronie tym ważną rolę odegrał szef Eszelonu I, gen. bryg. Aleksander Szychowski. Przedmiotem analiz w prezentowanym artykule jest jego ocena prac nad przygotowaniem planów transportowych (w ramach planu wojennego „Z”) oraz skuteczności ich wykonania.

**Słowa kluczowe:** Szefostwo Komunikacji Wojskowych Naczelnego Wodza, plany wojenne, generał Aleksander Szychowski, wojna obronna Polski 1939 r., II wojna światowa, kolej

**P**owrotowi Polski na mapy Europy po I wojnie światowej towarzyszyły problemy związane ze scalaniem ziem polskich, które przez ponad 123 lata znajdowały się pod trzema różnymi zaborami. Władze odrodzonej Rzeczypospolitej stanęły przed kolosalnym wyzwaniem, które dotyczyło niemal każdej dziedziny życia. Bardzo istotne były kwestie związane z obszarem komunikacji drogowej, wodnej, a szczególnie kolejowej. Charakterystyczny wyznacznik różnic

odziedziczonych po zaborcach stanowił różnorodny kształt sieci kolejowej. W byłych zaborach pruskim i austriackim sieć była dość gęsta, a w zaborze rosyjskim uboga. Problemy stwarzał różny rozstaw torów kolejowych, a także duże braki w połączeniach kolejowych sieci dwutorowych. Znaczne obszary kraju były pozbawione sieci kolejowej. Rozbudowa poszczególnych części linii kolejowych przed 1918 r. zależała od planów strategicznych państw zaborczych na wypadek wojny. O ile w przypadku zaboru pruskiego i austriackiego sieć kolejowa była dostosowana do potrzeb transportów koncentrycznych i operacyjnych z głębi Austrii i Niemiec, o tyle w centralnej Polsce została rozmyślnie źle rozbudowana przez Rosjan na lewym brzegu Wisły i na Lubelszczyźnie<sup>1</sup>. W chwili wybuchu wojny na ziemiach należących po I wojnie światowej do państwa polskiego znajdowało się ogółem 15 900 km kolei normalnotorowych (szerokości toru 1,435 i 1,529 m), z tego w zaborze austriackim było 4400 km; w zaborze pruskim 5000 km oraz 6400 km w zaborze rosyjskim<sup>2</sup>.

Tabor kolejowy w powojennej Polsce był jednym z najbardziej zniszczonych w Europie (z wyjątkiem Rumunii). Odsetek parowozów wymagających naprawy wynosił 19%, wagonów osobowych 35%, wagonów towarowych 12%<sup>3</sup>. W 1919 r. czynnych było 1080 parowozów i 35 770 wagonów towarowych, a wyłączone z ruchu były 853 parowozy i 3981 wagonów towarowych. W 1921 r. użytkowano 2169 parowozów i 75 064 wagonów (z czego 6298 to wagony osobowe)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> W. Stachiewicz, *Pisma*, t. I (*Przygotowania wojenne w Polsce w 1935–1939*), „Zeszyty Historyczne” 1977, nr 40, s. 148.

<sup>2</sup> J. Eberhardt, *Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 236. Według danych statystycznych z 1913 r. długość linii kolejowych na ziemiach polskich wynosiła 12 477,3 km (z czego w zaborze rosyjskim 3240, austriackim 4131 i pruskim 5106,3 km). *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1920/22*, Warszawa 1923, tabela 1: *Rozwój kolei na ziemiach polskich*, s. 166. Z kolei Sztolcman w przypadku zaboru rosyjskiego podaje liczbę 6599 km linii normalnotorowych, z czego linii dwutorowych było 2896 km. S. Sztolcman, *Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 373. W przypadku zaboru austriackiego Krüger podał wyższą liczbę: 4495 km. A.W. Krüger, *Rys historyczny przejścia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez władze polskie*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 339. Na terenach przyznanych Polsce obszarów Górnego Śląska, długość linii kolei górnośląskich wynosiła: 620,563 km, z czego normalnotorowych 515,098 km (w tym na odcinakach połączeń głównych 331,250 km) oraz 105,465 km linii wąskotorowych. B. Dobrzycki, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 354.

<sup>3</sup> A. Krzyżanowski, *Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, nr 3–4, s. 108; I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniewicz, t. I, cz. 1 (*Opracowania i dokumenty*), Warszawa 2011, s. 20.

<sup>4</sup> *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1920/22...*, tabela 2: *Długość eksploatacyjna linii oraz tabor czynny*; tabela 3: *Tabor wyłączony z ruchu*, s. 167.

W 1921 r. dysponowaliśmy także taborem wąskotorowym (państwowym, prywatnym i miejskim), który składał się z 449 parowozów, 7178 wagonów (w tym 609 wagonów wąskotorowych)<sup>5</sup>. Ze względu na specyfikę organizacji kolei zależną od funkcjonowania sieci kolejowej zaborców, brak było krótkich połączeń, niezbędnych dla właściwego funkcjonowania państwa. Dotyczyło to nie tylko połączeń Warszawy z Poznaniem, Krakowem, Lwowem czy miastami śląskimi, ale także połączenia ze Śląska do Gdyni. Skala zniszczeń infrastruktury kolejowej i niekompatybilność tras kolejowych wymagała dużych nakładów finansowych oraz inwestycji w ten rodzaj transportu<sup>6</sup>.

Ze względu na strategiczno-militarne znaczenie komunikacji od początku kwestie te w znacznej mierze znajdowały się pod nadzorem wojska. Newralgicznym problemem była sieć komunikacyjna w centrum kraju. Od początku 1919 r. podjęto budowę nowych linii kolejowych. Ministerstwo Kolejnictwa opracowało program rozszerzenia sieci kolejowej. W ciągu 10 lat zakładano powstanie 3500 km linii kolejowych.

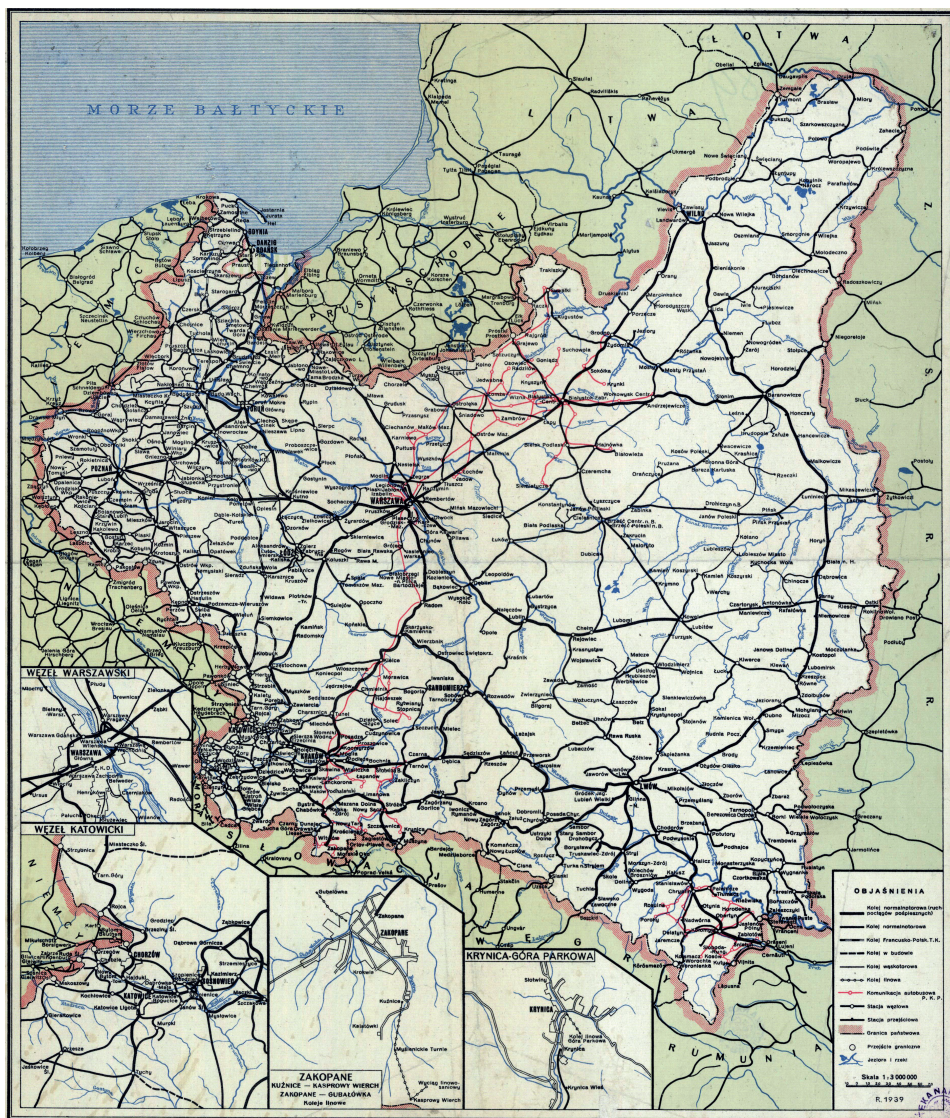
Rozpoczęto przebudowę węzła Warszawskiego, budowę linii Kutno–Strzałków i przebudowę linii Nasielsk–Lubicz z wąskiego toru na szeroki (i dalej do Sierpca). W latach 1920–1938 uruchomiono 2137,7 km linii kolejowych (z tego 63 km zbudowano w wersji dwutorowej, a 367,2 km to linie wąskotorowe). Powstały kolejne połączenia na ważnych odcinkach linii normalnotorowych (w latach dwudziestych o długości 589 km): Kutno–Płock, Puck–Hel, Kutno–Zgierz, Kalety–Podzamcze, Łuck–Stojanów, Czersk–Bąk–Kościerzyna, Herby Nowe–Karsznice–Zduńska Wola, oraz (w latach trzydziestych o długości 840 km): Maksymilianowo–Bąk, Kościerzyna–Gdynia, Woropajewo–Druja, Karsznice–Inowrocław, Płock Sierpc, Warszawa–Radom, Kraków–Miechów, Sierpc–Toruń, Sierpc–Brodnica, Żory–Pszczyna. W 1938 r. dysponowaliśmy 5176 parowozami na liniach normalnotorowych oraz 163 205 wagonami (z czego 10 543 to wagony osobowe). Na liniach wąskotorowych mieliśmy 321 parowozów oraz 7364 wagony (w tym 308 osobowych). W 1938 r. było w Polsce 5697 km linii motorowych, a elektryfikowano 85 km linii kolejowych.

Celem prezentowanego artykułu jest przedstawienie procesu opracowywania planów mobilizacyjnych i wojennych w 1939 r. w obszarze kolejnictwa oraz przyjętych zasad funkcjonowania komunikacji kolejowej. Całość analiz związana jest

<sup>5</sup> *Ibidem*, tabela 11: *Kolejki wąskotorowe*, s. 173.

<sup>6</sup> Warto zauważyć, że problem dotyczył również urządzeń stałych (podtorza, nawierzchni kolejowej, urządzeń stacyjnych, warsztatów itd.). *Ibidem*, s. 20–21. *Vide*: A. Miszke, *Przyszłość i rozwój kolei polskich na tle ogólnego stanu nowoczesnych środków komunikacyjnych*, „Inżynier Kolejnictwa” 1939, nr 6, s. 15–27.





Mapa Polskich Kolei Państwowych i prywatnych oraz linii samochodowych P.K.P., Bydgoszcz 1939  
 (Źródło: <https://polona.pl/item/mapa-polskich-kolei-panstwowych-i-prywatnych-oraz-linii-samochodowych-p-k-p,Njk1MDY5Njg/0/#info>,  
 dostęp: 20 V 2021)

z osobą gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego, który w pracach tych uczestniczył (służąc w departamencie komunikacji wojennych oddziału IV Sztabu Głównego, pełniąc funkcje szefa Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego czy szefa I Eszelonu i szefa Komunikacji Wojskowych Naczelnego Wodza). Na ten temat powstało już kilka analiz i opracowań autorstwa samego Szychowskiego<sup>7</sup>. Dostępne są także materiały i dokumenty dotyczące tych działań, znajdujące się w zbiorach archiwalnych (głównie w Centralnym Archiwum Wojskowym Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie<sup>8</sup> oraz w Instytucie Polskim i Muzeum im. gen. Sikorskiego)<sup>9</sup>. Ważnym źródłem jest również zbiór dokumentów (opracowanie zbiorowe) *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*<sup>10</sup>.

### Udział kolei w planach przyszłej wojny

W latach trzydziestych przystąpiono do przygotowań planów wojennych na wypadek przyszłej wojny. W odróżnieniu od starego planu „S”, który przewidywał możliwość prowadzenia działań militarnych z dwoma sąsiadami Polski, koncentrowano się na opracowaniu dwóch wariantów „W” i „Z”. Generalnie pierwszym kierunkiem spodziewanej wojny był konflikt ze wschodnim sąsiadem Polski, czyli ZSRS. Również Szefostwo Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego (dalej: SKW SG) w pierwszej kolejności zajęło się przygotowaniem planów na wypadek uruchomienia wariantu „W”. Prace trwały od lutego do grudnia 1938 r., a ich korekta została zakończona 15 maja 1939 r.<sup>11</sup> W trakcie tej korekty pojawił się pilny

<sup>7</sup> A. Szychowski, *Charakterystyka planu transportowego. Wypadek „Z” i jego przygotowanie*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniwicz, t. I, cz. 2 (*Relacje*), Warszawa 2011; *Przygotowania komunikacji wojskowej do wojny w 1939 roku. Relacja gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego*, oprac. W. Rawski, Z. Wojciechowski, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2005, R. VI, nr 4 (opracowanie oparte o zespół dokumentów znajdujący się w Centralnym Archiwum Wojskowym Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie – dalej: CAW WBH); *Przygotowania kolejnictwa w Polsce do potrzeb mobilizacji i wojny w latach 1929–1939 oraz kampanii wrześniowej 1939 r.*, CAW WBH, sygn. I/2/16).

<sup>8</sup> *Kolekcja generałów i wyższych osobistości. Akta personalne gen. Aleksandra Szychowskiego*, CAW WBH, sygn. I.480.596.

<sup>9</sup> Instytut Polski i Muzeum im. Gen. Sikorskiego w Londynie [dalej: IPMS], *Relacje z Kampanii 1939 roku. Szef Komunikacji NW – relacja gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego*, sygn. B.I.10a. Znacznym fragmentem tego zbioru, istotnym dla przeprowadzonych przez autora analiz (sygn. B.I.10a), został opublikowany w materiałach źródłowych: A. Szychowski, *op. cit.*, s. 10–100.

<sup>10</sup> *Vide: przyp. 7; Kolejnictwo...*, cz. 1–2.

<sup>11</sup> A. Szychowski, *op. cit.*, s. 10–11.

problem podjęcia prac nad wariantem „Z”. W stosunku do planu sprzed 1926 r.<sup>12</sup> tym razem należało przewidzieć mobilizację alarmową, która miałaby obejmować  $\frac{2}{3}$  całego *ordre de bataille* Polski<sup>13</sup>. Gen. Waław Stachiewicz zakładał konieczność elastyczności planów transportowych. Szef SG zdawał sobie sprawę z problemów wynikających z możliwości sieci kolejowej w kraju:

Rzadkość linii kolejowych miała, oczywiście, bardzo ujemny wpływ tak na możliwości transportów kolejowych, jak i operacyjnych. Poza tym zwiększała ogromnie wrażliwość kolei na działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego. Możliwości wariantowania transportów w razie zniszczenia lub poważnego uszkodzenia węzła czy szlaku na jednej linii transportowej były bardzo małe. Wystarczyło lotnictwu nieprzyjacielskiemu zbombardować skutecznie kilka zaledwie węzłów lub szlaków, ażeby unieruchomić dalekobieżne transporty w olbrzymiej części, jeżeli nie całości kraju<sup>14</sup>.

Ze względu na rosnące zagrożenie konfliktem z Niemcami podjęto decyzje o przygotowaniu w pierwszej kolejności tzw. wariantu „Z” II (wojennego). Zakładano, że w ten sposób można będzie przygotować plany transportowe zarówno dla jednostek mobilizacji alarmowej, jak i powszechnej<sup>15</sup>.

Podjęte prace nad planem transportowym musiały zapewnić odpowiedni przewóz wojsk mobilizowanych na wypadek wojny (mobilizacja powszechna). W przypadku planu „Z” brakowało jednak wielu informacji, np. dotyczących skali mobilizacyjnej. Ostatecznie zdecydowano o konieczności przetransportowania 24 dywizji piechoty i siedmiu brygad kawalerii. Przyjęto, że dla wykonania tych planów należy zaplanować 3000 kolejowych składów transportowych. Ze względu na przewagę militarną, jaką posiadali Niemcy, decydujące znaczenie miała szybkość wykonywanych działań. Plan powinien być szybki, elastyczny i tajny. Polska miała w tym okresie 5200 parowozów, 50 000 wagonów kolejowych krytych oraz 21 000 platform. Analiza możliwości transportu kolejowego potwierdzała konieczność złożenia od 800 do 1000 składów transportowych, co oznaczało, że każdy skład transportowy powinien być wykorzystany trzy-, czterokrotnie<sup>16</sup>. Był to efekt

<sup>12</sup> Plany mobilizacyjne gen. dyw. Stanisława Hallera (1924), gen. bryg. Józefa Zajęca (1925) czy ppłk. Jana Sadowskiego (1926). T. Kośmider, *Planowanie wojenne w Polsce w latach 1921–1926*, Toruń 2001.

<sup>13</sup> A. Szychowski, *op. cit.*, s. 11.

<sup>14</sup> W. Stachiewicz, *Wolności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu naczelnego Wódza*, Warszawa 1998, s. 327.

<sup>15</sup> A. Szychowski, *op. cit.*, s. 30–31.

<sup>16</sup> *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I (*Kampania wrześniowa 1939*), cz. 1 (*Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*), Londyn 1951, s. 316.



niedoinwestowania kolei. Środki finansowe na rozbudowę kolei Ministerstwo Skarbu ograniczało, odpowiadając na inne potrzeby kraju.

W pracach nad planem transportowym, przygotowywanym pod kierunkiem gen. Szychowskiego, brały udział cztery grupy planistyczne. Pierwszą stanowiło siedmiu oficerów z Samodzielnego Referatu Operacyjno-Transportowego. Do ich zadań należało wstępne planowanie, podział zadań dla pozostałych grup do opracowania, opracowanie zasadniczych studiów, referatów, organizacja i sformułowanie wskazówek do planu, przekazanie materiałów do szefa SG, dowódców armii, Dowództw Okręgów Korpusu (dalej: DOK), Rejonowych Komend Uzupełnień oraz raportów do Naczelnego Wodza (dalej: NW) o stanie prac, a także współpraca z innymi Oddziałami SG i Departamentami MSWojsk. Grupa druga złożona z 11 oficerów zajmowała się organizacją dokumentów transportowych dla władz wojskowych wszystkich szczebli (z wyjątkiem wskazówek transportowych dla dowódców armii) oraz przygotowaniem dokumentów pomocniczych dla innych grup. Trzecią z grup tworzyło dziewięciu oficerów liniowych zajmujących się budową linii transportowych, wdrażaniem transportów oraz stosownej dokumentacji pomocniczej dla innych grup, a także ostatecznych dokumentów dla komendantów załadowniczych i wyładowniczych poszczególnych transportów. Ostatnia grupa z Ministerstwa Komunikacji (dalej: MK), składała się z pracowników kolei (jeden oficer i około 100 pracowników kolei), głównie z MK oraz dziewięciu osób z Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (dalej: DOKP). Zadaniem grupy było przygotowanie dokumentów pomocniczych (wewnętrznych) do prac dla grupy oficerów liniowych, przewozowych dla referatu operacyjnotransportowego, wdrożenie transportów mobilizacyjnych i wycofania oraz sporządzenie części technicznej planu oraz ostatecznych wersji dokumentów transportowych dla Szefostwa Komunikacji i dla władz kolejowych<sup>17</sup>.

Brano pod uwagę „przelotowość” linii i węzłów kolejowych, która przez okres dwudziestolecia międzywojennego uległa istotnej poprawie (tabela).

Poprawa przelotowości węzłów i linii kolejowych była efektem ich modernizacji oraz budowy nowych połączeń. Kluczowymi były linie kolejowe Sierpc–Toruń, Kutno–Toruń, Warszawa–Kutno, a także łącznica Tłuszcz–Zegrze–Nasielsk. Wybudowano nowy most przez Wisłę w Płocku. Do 1939 r. ukończono budowę ośmiu mostów na Wiśle i dwóch na Pilicy<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> A. Szychowski, *op. cit.*, s. 26–27.

<sup>18</sup> I. Bujnowicz, *op. cit.*, s. 119.

Przelotowość linii i węzłów kolejowych na dobę w latach 1921 i 1939

Rejon państwa	Po 1921 roku		1939 rok	
	linie dwutorowe	linie jednotorowe	linie dwutorowe	linie jednotorowe*
Kresy wschodnie	18–24 pary pociągów	12–18 par pociągów	48–72 pary pociągów	24 pary pociągów
Kongresówka	48 par pociągów	24 pary pociągów	72 pary pociągów	24 pary pociągów
Były zabór niemiecki	72 pary pociągów	24 pary pociągów	72 pary pociągów	24 pary pociągów
Były zabór austriacki	72 pary pociągów	18–24 pary pociągów	72 pary pociągów	24 pary pociągów

\* Gen. Stachiewicz (*op. cit.*, s. 328) podaje, że niektóre z linii jednotorowych miały przelotowość 36 par pociągów na dobę.

Źródło: oprac. własne na podstawie W. Stachiewicz, *Wolności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu Naczelnego Wódza*, Warszawa 1998, s. 328.

### Zaangażowanie płk/gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego w organizację Służby Komunikacji Wojskowych

Aleksander Szychowski zajmował się problemami funkcjonowania i organizacją wojskowego transportu kolejowego od początku służby w WP. W latach 1922–1923 na łamach „Bellony” ukazał się cykl artykułów jego autorstwa, w których podjął tematykę znaczenia wojsk kolejowych oraz pociągów pancernych na współczesnym polu walki. Opisując rolę kolejnictwa, jako przykład do analiz przedstawił sytuację kolejnictwa w Rosji Sowieckiej. Zauważając gwałtowny wzrost liczby pracowników kolejowych z 815 000 (1915) w czasie I wojny światowej do 1725 w 1921 r., podkreślał, że Rosjanie wyciągnęli właściwe wnioski, stawiając na wzrost połączeń transportowych<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> A. Szychowski, *Koleje Rosji Sowieckiej*, „Bellona” 1923, R. VI, t. IX, s. 69 i nn.

Gen. Szychowski zauważał: „Państwa posiadające lepiej zorganizowane i wyposażone kolejnictwo, bezsprzecznie szybciej prowadzi mobilizację i koncentrację swych armii, to zaś umożliwi im rozpoczęcie działań wojennych i wzięcie inicjatywy w swoje ręce”<sup>20</sup>. Natomiast pisząc o pociągach pancernych, podkreślał, że ich przydział do wojsk kolejowych jest niewłaściwy:

[...] pociągi pancerne, jako formacje wyłącznie bojowe, poza tym, że jeżdżą wyłącznie po szynach kolejowych i walczą w opancerzonych wagonach, nie mają nic wspólnego z wojskami kolejowymi<sup>21</sup>.

Popierał koncepcję przydziału pociągów pancernych do artylerii, „jako ruchome baterie artylerii, zabezpieczające ogniem c.k.m przed bezpośrednim atakiem piechoty i jazdy nieprzyjaciela”<sup>22</sup>.

Generał dokonał również oceny umiejętności żołnierzy wojsk kolejowych wywodzących się z różnych armii państw zaborczych, podkreślając dobre przygotowanie techniczne wojskowych o rodowodzie z byłej armii austrowęgierskiej. Obawiał się trudności z wyszkoleniem kadry wojskowej dla tego rodzaju wojsk. Popierał konieczność budowy nowych połączeń kolejowych, niezbędnych ze względu na zadania obronne wojska<sup>23</sup>.

Objęty 2 grudnia 1929 r stanowisko szefa SKW SG – Oddział IV Sztabu Głównego, ówczesny płk Aleksander Szychowski zauważał nieefektywność koncepcji systemu zarządzania w warunkach wojennych. Problemem było wyodrębnienie dwóch komórek zajmujących się kolejnictwem wojskowym; pierwsza w ramach SKW SG, druga to Wydział Komunikacyjny (dalej: WK). Obie komórki podlegały szefowi Oddziału IV. Przy czym SKW SG zajmowała się jedynie kolejnictwem a WK żegluga śródlądową, drogami publicznymi, łącznością i również sprawami wojskowo-kolejowymi. Organizacja dwutorowa powodowała wiele sprzeczności i nieporozumień<sup>24</sup>. Płk Szychowski przedstawił szefowi Sztabu Głównego, gen. Tadeuszowi Piskorowi, plan reform organizacyjnych kolejnictwa, który został zaakceptowany. Wprowadzono trzy zasadnicze zmiany:

1. Organem pracy i doradcą fachowym szefa Sztabu Głównego stawał się wyspecjalizowany w wojskowej służbie komunikacyjnej wyższy oficer sztabu lub generał, noszący tytuł „Szefa Komunikacji Wojskowych”. W związku z tym Szefostwo Komunikacji

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 50.

<sup>21</sup> A. Szychowski, *Pociągi pancerne*, „Bellona” 1923, R. VI, t. IX, s. 12.

<sup>22</sup> *Ibidem*, s. 12 i nn.

<sup>23</sup> A. Szychowski, *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920 r.)*, „Bellona” 1922, R. V, z. 1, s. 166.

<sup>24</sup> *Przygotowania komunikacji wojskowej do wojny w 1939 roku...*, s. 171.



Wojskowych zostało usamodzielnione na prawach Oddziału Sztabu Głównego i podlegało odąd bezpośrednio szefowi Sztabu Głównego.

2. Wydział Komunikacyjny w Oddziale IV został zlikwidowany.

3. Sprawy komunikacyjne (kolej, żegluga śródlądowa, drogi publiczne i łączność) przeszły z Oddziału IV do kompetencji szefa komunikacji wojskowych<sup>25</sup>.

Przy DOKP funkcjonowali delegaci Sztabu Głównego podlegający szefowi Komunikacji Wojskowych SG. Zadaniem SKW SG było m.in. przygotowanie komunikacji kolejowej, żegluga śródlądowej, dróg publicznych oraz początkowo łączność do potrzeb mobilizacji i wojny oraz kontrola tych przygotowań we wszystkich placówkach komunikacyjnych<sup>26</sup>.

Na początku lat trzydziestych Szychowski opracował własny projekt organizacji wojennej, wzorowany na rozwiązaniach niemieckich. Biorąc pod uwagę nierównomierny charakter rozbudowy sieci kolejowej w Polsce, szczególnie na terenach tzw. kresów wschodnich, zaproponował przekazanie części uprawnień w zakresie transportów taktycznych, zaopatrzenia i ewakuacji dowódcom frontów i armii na obszarach ich działania. Projekt nie został jednak zatwierdzony przez szefa Sztabu Głównego<sup>27</sup>. Okazało się, że w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych (dalej: GISZ) powstał projekt przygotowany pod nadzorem ministra komunikacji i marszałka Józefa Piłsudskiego, który różnił się od koncepcji gen. Szychowskiego co do przewidywanej roli służb cywilnych. Plan analizowany w GISZ został opracowany przy udziale wiceministra komunikacji, mjr. dypl. inż. Juliana Piaseckiego, i zakładał m.in.:

[...] połączenie placówek służby transportowokolejowej z placówkami cywilnokolejowymi odpowiedniego szczebla służbowego w jedną całość pod dowództwem kierownika danej placówki cywilnej (ministra komunikacji, dyrektora Okręgu Kolei Państwowych i naczelnika Oddziału Ruchu) z dodaniem mu do pomocy dla spraw wojskowych i operacyjno-transportowych oficera dyplomowanego wyspecjalizowanego w kolejnictwie z ukończonym w Sztabie Głównym kursem transportowym<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Oddział IV miał zająć się sprawami zaopatrzenia materiałowego wojska i etapowymi. Następnie unormowano kwestie łączności, tworząc osobne stanowisko szefa łączności. *Ibidem*, s. 171–172.

<sup>26</sup> Jak podaje gen. Szychowski, stan liczebny Szefostwa Komunikacji Wojskowych wynosił około 35 osób, a w delegaturach w DOKP około czterech osób. *Ibidem*, s. 172.

<sup>27</sup> W tym samym czasie trwały prace dotyczące wojennej komunikacji wojskowej w GISZ. Gen. Szychowski dowiedział się o tych pracach dopiero po objęciu funkcji szefa SG przez gen. Stachiewicza. *Przygotowania...*, s. 172–173.

<sup>28</sup> Szychowski był zdania, że takie połączenie placówek cywilnych i wojskowych „nie zagra w rzeczywistości wojennej”. *Ibidem*, s. 173. Biorąc pod uwagę swoje wcześniejsze analizy,

Z chwilą ogłoszenia mobilizacji szefem Komunikacji Wojskowych Naczelnego Wodza zostawał MK<sup>29</sup> (od 2 września 1939 r. był nim płk Juliusz Ulrych<sup>30</sup>). Ulrych sam przyznawał, że na technice się nie zna. Pracą nad planami komunikacyjnymi na kolei dodawał rangi swym autorytetem, wskazując jedynie kierunkowe ramy działania. Zdawał też sobie sprawę z roli Szychowskiego. Na jednej z konferencji, kilka dni przed wybuchem wojny, miał powiedzieć (w obecności najbliższych sobie podwładnych): „my wszyscy, łącznie ze mną – ministrem, jesteśmy waszymi podkomendnymi i wykonawcami; mówcie tylko, co mamy robić, by przewozy zapewnić jak najlepsze”<sup>31</sup>.

Przeciwnikiem istotnej roli wojska w tworzeniu koncepcji funkcjonowania kolejnictwa wojskowego i jego planów był (wspomniany już) mjr dypl. inż. Julian Piasecki. Gdy zatwierdzono zasady wojennej organizacji służby transportowej, miał się zwrócić do szefa Sztabu Głównego: „więc teraz Szefostwo Komunikacji w Sztabie jest niepotrzebne”. Gen. Stachewicz w odpowiedzi stwierdził, że „o organizacji Sztabu decyzja należy wyłącznie do niego”<sup>32</sup>. Przy nowej organizacji służby

---

prowadzone wspólnie z Januarem Ehrlichem, był zdania, że całkowita kontrola nad kolejnictwem w czasie wojny powinna pozostawać w rękach dowództwa wojskowego. A. Szychowski, J. Ehrlich, *Studium organizacji kolejnictwa wojskowego w wojnach: światowej (1914–1918) i polsko-rosyjskiej (1918–1920)*, „Bellona” 1931, R. XIII, z. 2. Autorzy piszą o wręcz dyktatorskich uprawnieniach szefów kolejnictwa (którymi byli wojskowi) w okresie I wojny światowej w Niemczech i Austro-Węgrzech. *Ibidem*, s. 385, 390.

<sup>29</sup> Koncentrowano się głównie na kolejnictwie. D. Koreś, *Wpływ Oddziału III Operacyjnego Sztabu Głównego Wojska Polskiego na rozwój komunikacji drogowej w Polsce w latach 1935–1939. Przyczynek do zagadnienia*, „UR Journal of Humanities and Social Sciences” 2018, nr 4(9), s. 8.

<sup>30</sup> Juliusz August Ulrych (1883–1959) – płk dypl. piechoty, ps. „Jeżowiec”. Przed I wojną światową działacz niepodległościowy, członek „Pet”-u, NZR, „Zarzewia”, „Zet”-u, PDS, „Sokoła” i PON. W okresie I wojny służył w I Brygadzie LP. Po odzyskaniu niepodległości szef wydz. organizacyjnego Oddz. II SG, następnie w Dep. VII MSWojsk., był kierownikiem referatu Dep. Piechoty MSWojsk. Po przewrocie majowym 1926 r. został szefem biura do prac GISZ, a następnie szefem sztabu KOP. Od 1927 r. był dyrektorem Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przeposobienia Wojskowego. Od 1934 r. szef Oddziału IV SG, następnie zastępca szefa Administracji Armii. W okresie 13 X 1935 – 30 IX 1939 r. był Ministrem Komunikacji. W latach 1938–1939 został posłem na sejm. Od 1938 r. został Komendantem Naczelny Związku Legionistów. Po klęsce wrześniowej internowany w Rumunii, zbiegł do Turcji, a następnie na Cypr. Po wojnie na emigracji w Londynie, gdzie zmarł w 1959 r.

<sup>31</sup> *Mjr dypl. Leon Nowosiński, kierownik Samodzielnego Referatu Planów Komunikacji Wojskowych, szef Wydziału Operacyjno-Transportowego Szefostwa Komunikacji Wojskowych Sztabu Naczelnego Wodza. Spostrzeżenia dotyczące przygotowań i działań wojennych w zakresie komunikacji. Sables d’Or, 23 marca 1940 r.*, [w:] *Kolejnictwo...*, t. I, cz. 2, s. 123.

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 124.

transportowej, wyodrębniono trzy eszelony<sup>33</sup>. Pierwszy był kierowany przez szefa Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego (gen. bryg. Aleksander Szychowski) i zorganizowany w oparciu o personel wojskowy. Zadaniem tego eszelonu było prowadzenie odpowiednich planów transportowych, organizacja transportów operacyjnych NW, wdrażanie transportów Głównego Kwatermistrza, czuwanie nad realizacją planów transportowych, zbierania informacji i opracowywania meldunków sytuacyjnych dla NW, jego szefa Sztabu oraz oddziałów III i IV. Eszelon ten tworzył Sztab Szefa Komunikacji (schemat). Drugi z eszelonów, oparty o personel cywilny, uzupełniony oficerami biura wojskowego MK, zajmował się wykonaniem pozostałych transportów wojskowych oraz kierowaniem i wykonaniem transportów o charakterze niewojskowym<sup>34</sup>. Powstał także eszelon trzeci, przeznaczony do załatwiania wszelkich spraw wchodzących w dotychczasowy zakres prac departamentów i samodzielnych biur MK, z uwzględnieniem zmian, jakich wymagała sytuacja wojenna<sup>35</sup>.

Sztab Główny przedstawił plan, na którym ma być oparta mobilizacja sieci kolejowej państwa. Prace mobilizacyjne obejmowały:

1. Opracowanie instrukcji różnego rodzaju, obejmujących wszystkich kolejarzy lub tylko poszczególne służby,
2. Kontrolę znajomości tych instrukcji u pracowników kolejowych przez mieszane komisje wojskowo-kolejowe,
3. Likwidację pokojowego ruchu osobowego i towarowego<sup>36</sup>,
4. Opracowanie i wprowadzenie w życie w razie potrzeby specjalnego wykresu „PW” ruchu pociągów<sup>37</sup>,
5. Opracowanie i wprowadzenie w życie wykresu wojennego „W” w ruchu pociągów po ogłoszenie rozkazu o powszechnej mobilizacji<sup>38</sup>,

<sup>33</sup> Szefostwo Komunikacji Wojskowych Naczelnego Wodza: szef komunikacji NW – minister komunikacji – Juliusz Ulrych (płk dypl.); Eszelon I Szefostwa Komunikacji NW w siedzibie SG WP; szef Eszelonu I – gen. bryg. Aleksander Szychowski; Eszelon II w Ministerstwie Komunikacji; szef Eszelonu II – I wiceminister komunikacji – inż. Julian Piasecki (mjr dypl. sap.); Eszelon III w Ministerstwie Komunikacji; szef Eszelonu III – II wiceminister komunikacji – inż. Aleksander Bobkowski (płk dypl.); Dowództwo Wojsk Kolejowych w polu – dowódca Wojsk Kolejowych.

<sup>34</sup> W. Stachiewicz, *Wolności dochować...*, s. 331.

<sup>35</sup> *Przygotowania...*, s. 174.

<sup>36</sup> W chwili ogłoszenia mobilizacji pociągi osobowe i towarowe dojeżdżały do stacji końcowych i tam rozwiązywały się.

<sup>37</sup> Wykres „PW” polegał na zastąpieniu ruchu towarowego maksymalną liczbą transportów wojskowych. „PW” oznaczało wariant „względnie pokojowy”.

<sup>38</sup> Wykres ten wzorowany na rozwiązaniach z okresu I wojny światowej państw zaborczych oraz Francji. Wszystkimi trasami dysponował szef komunikacji Naczelnego Wodza.

6. Przygotowanie do otwarcia na wypadek wprowadzenia w życie wykresu „W” posterunków dostępowych na liniach dwutorowych i mijanek na liniach jednotorowych, łącznie z przygotowaniem z przygotowaniem potrzebnych do tego celu narzędzi i materiałów,
7. Przygotowanie do otwarcia, stacji wyżywienia ludzi i pojenia koni, łącznie z przygotowaniem potrzebnych narzędzi, urządzeń i materiałów,
8. Szkolenie pracowników kolejowych w zakresie biernej obrony przeciwlotniczej i przeciw gazowej, łącznie z przygotowaniem pomocy szkolnych, masek itd.,
9. Przesunięcia personelu, parowozów, taboru kolejowego, ramp przenośnych a– i wyładowniczych na miejsca wyznaczone w planie transportowym,
10. Akcję formowania pociągów różnych typów dla transportów wojskowych łącznie z wyposażeniem wagonów w urządzenia dla ludzi i koni,
11. Akcję przesunięcia sformowanych składów pociągów z węzłowych stacji zestawienia do stacji na stacje załadowania jednostek wojskowych,
12. Wskazówki do obrotu typowych składów wojskowych po wyładowaniu jednostek,
13. Wyszczególnienie linii transportowych z podaniem biegu głównego, dopływów, odpływów, nakazanej na linii przelotowości, rejonów załadowniczych, wyładowniczych, stacji wyżywienia ludzi i pojenia koni, siedzib komendantów załadowniczych i wyładowniczych wielkich jednostek i zgrupowań poza dywizyjnych, stacji zaopatrzenia armii i wielkich jednostek itd.,
14. Tabele transportowe, które zawierały wszystkie dane, ruchów przewożonych jednostek wojskowych, począwszy od stacji załadowania i skończywszy na stacji wyładowania,
15. Łączność przewodową i radiową,
16. Ochronę linii kolejowej przed sabotażem<sup>39</sup>.

Podczas mobilizacji powszechnej dla wojennej obsługi komunikacji kolejowej zamierzano zmobilizować: sześć kompanii drogowo-kolejowych, osiem kompanii ruchowo-kolejowych, 16 kompanii robót drogowo-kolejowych, trzy plutony kolei wąskotorowej, dwie składnice sprzętu materiału kolejowego i jeden ośrodek zapasowy wojsk kolejowych, co dawało 32 kampanie roboczo-ruchowe. Miano również zmobilizować 30 kompanii mostów kolejowych<sup>40</sup>. Aleksander Szychowski

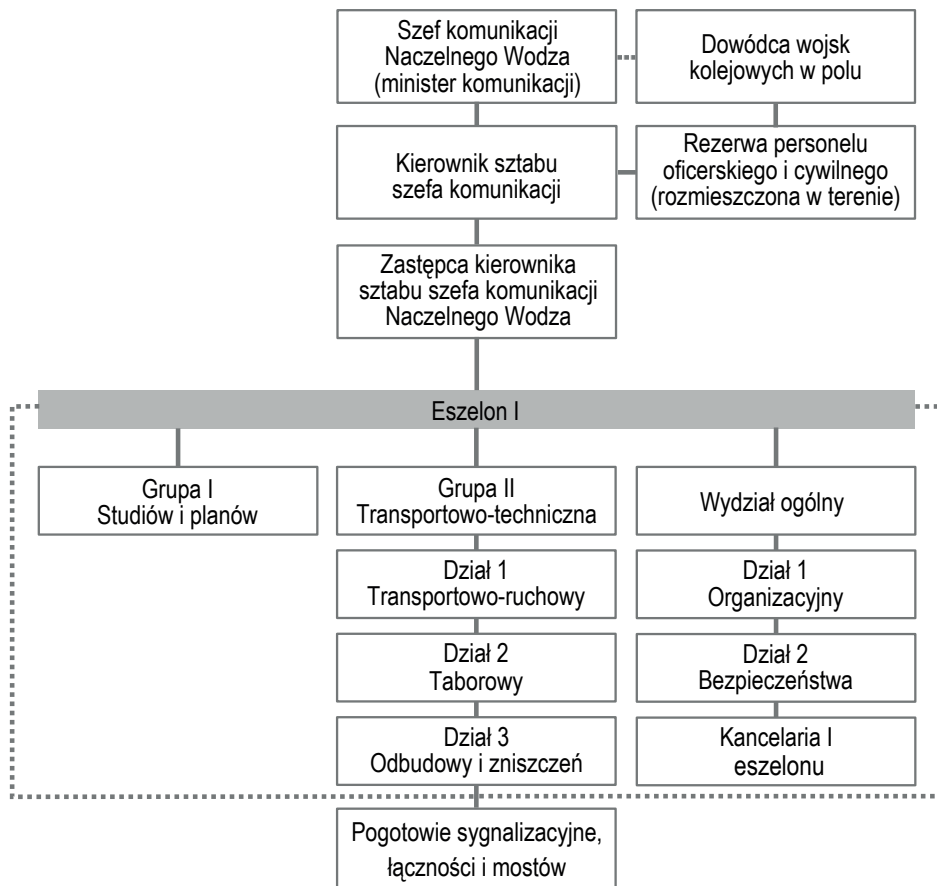
---

W porozumieniu z MSWojsk. wyznaczono specjalne połączenia dla transportów i personelu wojskowego. Oznaczenie „W” oznacza – „wojenny”.

<sup>39</sup> *Przygotowania...*, s. 176–180.

<sup>40</sup> W planach na lata 1935–1941 zakładano gotowość mobilizacyjną dla 54 kompanii, sześciu plutonów, ośmiu składnic sprzętu kolejowego oraz dwóch ośrodków zapasowych. I. Bujniwicz, *op. cit.*, s. 74–75, *Polskie Siły Zbrojne...*, s. 325.

Struktura Organizacyjna Eszelonu I Szefa Komunikacji Naczelnego Wodza  
we wrześniu 1939 r.



Źródło: *Przygotowania komunikacji wojskowej do wojny w 1939 roku. Relacja gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego*, oprac. W. Rawski, Z. Wojciechowski, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2005, R. VI, nr 4, s. 168.

zauważał, że jedynie połowa jednostek wojsk kolejowych była mobilizowana w sierpniu 1939 r., reszta miała być zmobilizowana w czasie mobilizacji powszechnej<sup>41</sup>.

Biorąc pod uwagę zagrożenie ze strony Niemiec, już w latach dwudziestych inwestowano w zabezpieczenie przed atakiem z północy (Prusy Wschodnie i Pomorze Przednie). Linie południowozachodnie były mniej rozbudowane. Niewiele

<sup>41</sup> *Przygotowania...*, s. 175.

zrobiono dla przystosowania węzłów kolejowych do ówczesnych wymogów wojennych, co było widoczne szczególnie w dziedzinie przeciwlotniczej<sup>42</sup>.

Zdając sobie sprawę z zagrożeń wynikających z przygranicznego położenia niektórych miejscowości czy powiatów, podjęto decyzje na wypadek realizacji wariantu „Z”. Obszar ten obejmował: „strefę wycofania” i „ewentualnego wycofania”. Pierwszy z obszarów („strefa wycofania), najbardziej zagrożony w przypadku wybuchu wojny, był położony pomiędzy:

[...] granicą Państwa i linią biegnącą wschodnią granica województwa śląskiego do miasta Oświęcim (włącznie), linią kolejowa Oświęcim–Trzebinia (włącznie), szosa Trzebinia–Olkusz (włącznie), stąd linia prosta do przecięcia się granicy powiatu olkuskiego z rzeką Biała Przemsza, dalej zachodnią granicą powiatu włoszczowskiego i radomskiego do przecięcia się linii kolejowej Częstochowy do Piotrkowa rzeką Widawką, stąd rzeką Widawką i Wartą do miasta Warta, dalej wschodnią granicą powiatu wrzesińskiego i gnieźnieńskiego, i dalej linia kolejowa Barcin–Mogilno–Orchowo (Mogilno wył.), południową granicą powiatu bydgoskiego do styku tej granicy z Wisłą, stąd linia prosta do rozwidlenia linii kolejowej w Chełmży do Torunia i Kowalewa, dalej linią kolejową Chełmża–Kowalewo, południowo zachodnią linią powiatu rypińskiego, linią kolejową Toruń–Sierpc–Nasielsk (m. Sierpc włącznie), południowa granica powiatu sierpeckiego, ciechanowskiego i makowskiego do rzeki Narew, dalej rzeka Biebrza oraz południową i wschodnią granicą powiatu augustowskiego<sup>43</sup>.

Obszar ten miał być objęty ewakuacją ze względu na zagrożenie wojenne. W Biurze Wojskowym MK zakładano, że „dla przeprowadzenia całej akcji wycofania potrzebnych byłoby około 4000 wagonów dla ewakuowania władz administracyjnych, do 6000 wagonów dla „wycofania kolejowego”, około 8000 wagonów na potrzeby ewakuacji przemysłu wojennego oraz około 4000 wagonów dla wycofania wojskowego”<sup>44</sup>. Wycofanie dotyczyło całych urzędów, najcenniejszego mienia wojskowego, państwowego (z samorządami) i kolejowego oraz części przemysłu wojskowego,

<sup>42</sup> Referat I gen. Szychowskiego (1 III 1940) dotyczący przygotowania kolejnictwa do wojny. E. Kwiatkowski, *Dziennik lipiec 1939 – sierpień 1940*, oprac. M.M. Drozdowski, Rzeszów 2003, s. 302.

<sup>43</sup> *Cit. per*: I. Bujniewicz, *op. cit.*, s. 103.

<sup>44</sup> *Mjr dypl. Leon Nowosiński...*, s. 173; *Mjr dypl. Józef Klepaczek, oficer transportowy Szefostwa Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego. Protokół przesłuchania, Londyn, 30 listopada 1943 r.*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych...*, t. I, cz. 2, s. 253. *Vide*: P. Sękowski, *Akcja „wycofania”. Ewakuacja wybranych grup Polaków z polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w 1939 roku*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka” 2017, nr 1, s. 214.



a w miarę możliwości ogólnego. Dowódcy armii mieli (już w okresie pokoju) u swoich szefów kolejnictwa zdeponowane szczegółowe dane dotyczące wykazu transportów<sup>45</sup>. Planowano także przewozy mobilizacyjne, kwaternistrzowskie oraz koncentryczne. Te ostatnie związane były z przemieszczaniem, np. jednostek „nadgranicznych” (14, 15, 16, 23 Dywizje Piechoty – dalej: DP czy Poznańska Brygada Kawalerii, itp.). Zakładano zakończenie planowanych masowych transportów do 14–16 września 1939 r.<sup>46</sup>

### Wykonanie planu funkcjonowania sieci komunikacji kolejowej w okresie wojny obronnej Polski w 1939 r.

Krytykując realizację działań związanych z zadaniami stawianymi poszczególnym eszelonom, gen. Szychowski dostrzegał braki porozumienia pomiędzy nimi, zwłaszcza w okresie wojny, co było rezultatem błyskawicznego tempa prowadzenia działań militarnych. Podkreślał rolę eszelonu I, który był w otoczeniu NW i działał zupełnie samodzielnie. Krytycznie odniósł się do rozwiązania stanowiącego szefem komunikacji NW czynnego w pracach rządu ministra komunikacji, który nie dysponował wystarczająco czasem dla realizacji i kontroli zadań o Szychowski miał również pretensje dotyczące trybu prac nad planem. Generał postulował (na etapie opracowywania wariantu „Z”) udział w pracach osób, które ze strony MK w okresie wojny miały czuwać nad jego wykonaniem (dyrektor Biura Wojskowego MK oraz dyrektora Departamentu Ruchu Kolejowego). W efekcie interwencji wiceministra Piaseckiego szef SG wyraził zgodę na udział ich zastępców. Zdaniem Szychowskiego prowadziło to do pewnych opóźnień transportowych już w sierpniu (24–27), które wynikały z niedopilnowania terminów realizacji działań oraz niewłaściwego informowania marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza i gen. bryg. Wacława Stachewicza<sup>47</sup>.

Mimo zbliżającego się wybuchu wojny w sierpniu 1939 r. służby pracowały jak w okresie dotychczasowej organizacji pokojowej, realizowano dodatkowe transporty koncentracyjnych jednostek alarmowych<sup>48</sup>. Od 24 sierpnia 1939 r. (wprowadzenie mobilizacji alarmowej) rozpoczął się exodus jednostek wojskowych, dotyczył on 24 dywizji piechoty, całej kawalerii, całego lotnictwa, i wielu służb. Pamiętajmy, że przewóz odbywał się według schematu PW (wariant „względnie pokojowy”)<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> A. Szychowski, *op. cit.*, s. 16–18.

<sup>46</sup> *Ibidem*, s. 20, 22.

<sup>47</sup> *Przygotowania...*, s. 174.

<sup>48</sup> A. Szychowski (*op. cit.*, s. 36) szacował, że do 1 IX 1939 r. było ich 1400–1500.

<sup>49</sup> I. Bujniewicz, *op. cit.*, s. 180–182.

W dniu 1 września 1939 r. SKW na polecenie szefa SG przeniosło się do nowego budynku przy ul. Rakowieckiej<sup>50</sup>. W okresie do 17 września 1939 r. możemy wyodrębnić trzy etapy służby Komunikacji Wojskowych NW<sup>51</sup>. Wszystkie ruchy odbywały się na rozkaz szefa Sztabu NW gen. Stachewicza<sup>52</sup>.

Pierwszy etap (1–8 września) polegał na pracy w schronach. We wspomnianym okresie przeprowadzono pilne transporty zmobilizowanych żołnierzy na linii Przeworsk–Skarżysko–Koluszki. Na prośbę szefa SG zorganizowano transport operacyjny w rejon Gdańska, przerzucając 13 i 27 DP do rejonu Koluszki–Skarżysko<sup>53</sup>. Sieć transportowa działała dość sprawnie, pierwsze większe opóźnienia pojawiły się 4–6 września na południu kraju, na odcinkach przyfrontowych: Katowice–Kraków–Tarnów–Strzemieszyce (Dąbrowa Górnicza) –Tunel. Na wschód od Wisły i Sanu do dziesiątego dnia wojny transport funkcjonował dość dobrze, a na linii Czeremcha Brześć –Kowel–Lwów, dobrze. Na skutek bombardowań utworzył się zator na linii Warszawa–Siedlce. Od 8–12 września trwał drugi etap: Sztab Ścisły Naczelnego Wodza (dalej: SŚNW) przemieścił się samochodami do Brześcia na Bugiem, pracując przez kilka dni w twierdzy. W tym okresie następuje korkowanie się tras komunikacyjnych oraz węzłów kolejowych. Dochodzi do zawieszenia ruchu kolejowego, np. na trasie Siedlce–Łuków–Brześć, Siedlce–Czeremcha–stacja Czeremcha. Regularny ruch jest możliwy jedynie wzdłuż pasa wschodniej granicy polsko-sowieckiej, na odcinku Wilno–Lida–Baranowicze–Łuniniec–Równe–Krasne–Tarnopol–Stanisławów. Wykonywane są improwizowane transporty, jak np. 13, 22, 24 DP czy 35 DP Rezerwowej. Etap trzeci miał miejsce 12–17 września. W nocy z 12/13 września przeniesiono SŚNW do Włodzimierza Wołyńskiego, a następnie do Kołomyi. W zasadzie w obu tych etapach nie istniała możliwość pełnej kontroli nad transportem kolejowym i sposobem jego realizacji. Od 14–15 września następował ogólny paraliż sieci kolejowej. Od 16 września utracono kontrolę nad wszelką komunikacją dalekobieżną. Odbywały się jedynie przesunięcia lokalne.

Ważnym elementem wpływającym na realizację założeń transportowych były niemieckie naloty, głównie na większe węzły kolejowe, większe stacje pośrednie, pociągi znajdujące się na szlakach oraz większe obiekty kolejowe. Niemcy przyjęli taktykę ponownego bombardowania wcześniej ostrzelanych obiektów, co utrudniało naprawy. Zniżając lot do kilku metrów, niemieccy lotnicy nie tylko

<sup>50</sup> *Ibidem*, s. 188.

<sup>51</sup> Szerszy opis sytuacyjny: A. Szychowski, *op. cit.*, s. 39–42.

<sup>52</sup> Referat III (3 III). E. Kwiatkowski, *op. cit.*, s. 305.

<sup>53</sup> I. Bujniewicz, *op. cit.*, s. 184–185.

skutecznie niszczyli infrastrukturę kolejową, ale i na nowo organizowane działania remontowe. Brak pomocy ze strony lotnictwa polskiego sytuację tę coraz bardziej utrudniał<sup>54</sup>. Szwankowały również próby organizacji połączeń między poszczególnymi armiami z pomocą sieci kolejowej. W momencie podjęcia decyzji o wycofaniu WP na wchód, gen. Stachiewicz wydał rozkaz przygotowania transportów w kierunku: Czeremcha–Wołkowysk, Brześć–Baranowicze, Brześć–Łuniniec, Kowel–Sarny, Kowel–Równe, Lwów–Zdołbunów, Lwów–Krasne–Tarnopol. W czasie pobytu w Brześciu decyzję tę zmieniono, wysyłając transporty na południe za rzekę Dniestr<sup>55</sup>.

Szychowski podkreślał, że do 1 września przewieziono większość jednostek zmobilizowanych do miejsc koncentracji – 2/3 piechoty, 4/5 kawalerii oraz całą broń pancerną. Wykonano około 1400 transportów z zaplanowanych około 1800. Zadania mobilizacyjne miały niewielkie opóźnienia (do 4 września). Problemem było jedynie niewykonanie zadań mobilizacyjnych przez 11 DP, która w ramach Armii „Karpaty” miała wesprzeć stan bojowy Korpusu Ochrony Pogranicza. Została zatrzymana w rejonie Rzeszowa przez oddziały nieprzyjaciela. Szychowski, zdając sobie sprawę z trudności transportowych przy wycofywaniu się oddziałów wojskowych z korpusów zachodnich, proponował podjęcie takich działań jeszcze przed wprowadzeniem mobilizacji alarmowej już 20 sierpnia<sup>56</sup>. Pierwsze transporty wycofujące oddziały wojskowe z zachodniej i północnej Polski ruszyły 1 września. Szychowski starał się przejąć cały transport kolejowy na potrzeby wojska. Blokada transportowa była wyraźnie widoczna od 10 września, co stanowiło efekt m.in. skutecznych nalotów lotnictwa niemieckiego na polskie szlaki transportowe i chaosu migracji ludności cywilnej. Istniały nawet kłopoty z dostarczeniem meldunków sytuacyjnych i rozkazów. Przepływ informacji i planowanie działań transportowych stawały się niewydolne<sup>57</sup>.

Szef SG zauważał, że organizacja wojskowego transportu kolejowego, funkcjonowała do momentu przeniesienia Kwatery Głównej Naczelnego Wodza do Brześcia, a Rządu do Łucka<sup>58</sup>. W dniu 18 września przez most w Kutach nad Czeremoszem personel pierwszego eszelonu przekroczył granicę i udał się do Rumunii, gdzie został internowany.

<sup>54</sup> IPMS, sygn. B.I.10a, s. 36.

<sup>55</sup> I. Bujniewicz, *op. cit.*, s. 186–187.

<sup>56</sup> E. Kwiatkowski, *op. cit.*, s. 305.

<sup>57</sup> *Ibidem*, s. 304.

<sup>58</sup> W. Stachiewicz, *Pisma...*, s. 153.

## Zakończenie

Położenie geopolityczne Polski, słabo zorganizowana sieć kolejowa, słabe w stosunku do nieprzyjaciela lotnictwo oraz błyskawiczny charakter wojny i zbyt gwałtowny odwrót polskich wojsk uniemożliwiły wojskom komunikacyjnym (w tym kolejowym) podjęcie odpowiednich działań w okresie wojny obronnej Polski.

Błędem było nieprzeprowadzenie pełnej mobilizacji i koncentracji polskich wojsk jeszcze w okresie pokoju, przed rozpoczęciem działań militarnych. Przyjęty system mobilizacji i koncentracji wojska, uwzględniający niejawni i poufny sposób działania tzw. alarmu ogólnego (24–31 sierpnia) powinien dotyczyć mobilizacji powszechnej.

Przyjmując hipotetyczną sytuację mobilizacji armii w dwóch kolejnych rzutach, zaczynając od jednostek alarmu ogólnego, a następnie reszty armii, należało jednostki alarmu ogólnego zmobilizować w całości. Trzeba było zastanowić się nad sposobem organizacji koncentracji armii.

W przypadku obrony szczególnie uderzał brak lotniczych eskadr ochronnych oraz odpowiedniej liczby wojsk czynnej obrony przeciwlotniczej. Wojska kolejowe powinny dysponować odpowiednią siłą do obrony i odbudowy zniszczonych szlaków kolejowych. Ich odpowiednia ilość, wyposażenie, a szczególnie pełne zmotoryzowanie, umożliwiałyby lepsze przeprowadzanie różnych form transportu wojskowego przewidywanych w ramach alarmu ogólnego, alarmu powszechnego, szybkiego przemieszczania się czy planowanego wycofania się ludzi, sprzętu i koni. Dramatyczna (i nie dotyczy to jedynie kolejnictwa) była kwestia łączności, oparta przeważnie na sieci drutowej, zainstalowanej w pobliżu trakcji kolejowej, co w przypadku bombardowań lub ostrzału artyleryjskiego oznaczało częste zrywanie połączeń telegraficznych i telefonicznych.

Proponowana przez gen. Szychowskiego koncepcja podporządkowania komunikacji (w tym kolejowej) w czasie wojny dowództwu wojskowemu wydaje się dziś bardziej odpowiadająca ówczesnym realiom wojennym. W sytuacji wojny na dwa fronty, którą przyszło prowadzić Polsce w 1939 r. i takie rozwiązanie nie dałoby szansy na ostateczne zwycięstwo, było ono nierealne. Liczba wojsk kolejowych, odpowiednio wyszkolonych i przygotowanych w czasie pokoju, powinna wystarczać na obsadę linii transportowych wykorzystywanych do celów koncentracji armii na całej przestrzeni państwa.

## ANEKS

**Generał brygady Aleksander Henryk Szychowski**<sup>59</sup> urodził się 25 września 1890 r. w Piotrkowie. Był synem Konstantego – lekarza wojskowego i Aliny Marii Izabeli z Zengtellerów. Edukację rozpoczął w Radomiu (cztery klasy szkoły realnej) – wydalony ze szkoły za organizację strajku patriotycznego i udział w nim. Następnie uczęszczał do gimnazjum w Brześciu nad Bugiem – należał do grupy młodzieży niepodległościowej. W 1909 r. ukończył gimnazjum filologiczne (ośmioklasowe – ze srebrnym medalem), następnie został słuchaczem (dwa semestry) Akademii Lekarskiej w Petersburgu – do 1910 r. – podejrzewany i przesłuchiwany przez policję carską o działalność niepodległościową, został powołany do służby wojskowej. Ukończył dwuletni kurs oficerski w Pawłowskiej Wojskowej Szkole Inżynieryjnej w Petersburgu. Od września 1912 r. służył w armii rosyjskiej – pełnił służbę w 3 batalionie kolejowym saperów na stanowisku dowódcy plutonu i w 10 grenadierskim batalionie saperów kolejowych jako dowódca plutonu, awansowany do stopnia podporucznika (sierpień 1912), porucznika (1915) i podkapitana (1917); w okresie 1916 – październik 1917 r. był dowódcą kompanii i adiutantem pułku. W czasie służby wspierał rodaków, będąc obserwowanym przez władze rosyjskie, wysyłał Polaków do powstających wojskowych formacji polskich na terenie Rosji (do Rohaczewa)<sup>60</sup>. Brał udział w I wojnie światowej

<sup>59</sup> Tekst biogramu jest rozszerzoną i poprawioną wersją części artykułu autora pt. *Generałowie Aleksander Litwinowicz i Aleksander Szychowski oraz ich związki ze Szczecinem*, [w:] „*Pomorzanie Militarne III<sup>P</sup>: Generałowie i wybrani dowódcy Wojska Polskiego związani z Pomorzem Zachodnim*”, red. K. Kozłowski, A. Wojtaszak, Szczecin 2009, s. 20–27. Na temat gen. Szychowskiego autor pisał także w pracy: *Generalicja Wojska Polskiego w latach 1935–1939. (Analiza grupy funkcjonalno-decyzyjnej)*, Szczecin 2018, s. 306–307 (biogram). Biogram powstał na podstawie materiałów źródłowych i opracowań, m.in. CAW WBH, *Kolekcja generałów...*, *Akta personalne generała Aleksandra Henryka Szychowskiego*, I. 480.596; IPMS, sygn. B.I.10a, s. 4–6; „*Dziennik Rozkazów MSWojsk.*” z 13 II 1919, nr 16, poz. 550; 18 II 1919, nr 18, poz. 586; 26 VI 1919, nr 70; „*Dziennik Personalny MSWojsk.*” z 1920, nr 30; 1922, nr 13; 1924, nr 44; 1926, nr 12 i 18; 1928, nr 12; 1929, nr 3, 15 i 20; 1930, nr 9 i 15; 1934, nr 9; 1937, nr 18; „*Tajny Dziennik Personalny MSWojsk.*” z 19 III 1939, nr 2; *Rocznik Oficerski z 1923, 1924, 1928, 1932, 1939*; R. Rybka, K. Stepan, *Rocznik Oficerski 1939. Stan na dzień 23 marca 1939*, Kraków 2006, s. 6, 425; T. Kryśka-Karski, S. Żurakowski, *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991, s. 152; A. Jaskuła, J.A. Radomski, *Aleksander Szychowski*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. XLIX, Warszawa–Kraków 2014, s. 524–526; *Czy wiesz, kto to jest?*, red. S. Łoza, Warszawa 1983, s. 730; Z. Barszczewski, *Sylwetki saperów*, Warszawa 2001, s. 405 i nn.; P. Stawecki, *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918–1939*, Warszawa 1994, s. 325; *Oficerowie dyplomowani Wojska Polskiego Drugiej Rzeczypospolitej*, Wrocław–Warszawa 1997, s. 229; *Generałowie polscy w wojnie obronnej 1939 roku i dalsze losy wojenne*, cz. 2, „*Przegląd Historyczno-Wojskowy*” 2015, nr 66, s. 93–94.

<sup>60</sup> W marcu 1914 r. został przeniesiony (z innymi Polakami) do 10 baonu saperów za niewyrażenie zgody na przyjęcie prawosławia.

(VIII 1914 – VI 1917). Za udział w walkach na froncie zachodnim został sześciokrotnie odznaczony rosyjskimi orderami bojowymi. W czerwcu 1917 r. znalazł się w organizacji niepodległościowej 20 polskich oficerów w Mińsku Litewskim (Związek Wojskowy Polaków Frontu Zachodniego). Od 20 grudnia 1917 do 1 czerwca 1918 r. służył w 1 Dywizji Polskich – został zaliczony do I Legii Oficerskiej – 1 Korpus Polski w Rosji (na Wschodzie). Potem od 12 stycznia 1918 r. został wyznaczony do służby w kompanii technicznej 3 pułku saperów, a następnie został szefem sztabu grupy gen. Daniela Konarzewskiego – walczył z bolszewikami pod Toszczycą, Starym Siołem, Szczybrynem, potem pod Mohylewem (był m.in. adiutantem warowni Rohaczew i st. adiutantem warowni Mohylew), Broniom, Tichniczem, Stryjenką, Dubnikami.

Po powrocie do kraju (w lipcu 1918 r. razem z pułkiem – 25 oficerów i 600 żołnierzy), uczestniczył w wyzwolaniu Warszawy<sup>61</sup> i Lublina (współpracował z generałem Kajetanem Olszewskim) – w akcji rozbrajania Niemców. W Wojsku Polskim służył od 1 listopada 1918 r.<sup>62</sup>

Początkowo, od 1 do 17 listopada 1918 r., służył w 1 lubelskim pułku piechoty (23 pp), współpracując (w sztabie gen. Edwarda Śmigłego-Rydza) nad organizowaniem oddziałów polskich, jako adiutant pułku (w stopniu kapitana). Następnie od 17 listopada 1918 r. do stycznia 1919 r. był szefem Oddziału I (Organizacyjnego) w Dowództwie Okręgu Generalnego, nr II (Lublin). Od 14 stycznia 1919 r. w Naczelnym Dowództwie WP objął funkcję szefa Sekcji (II) Kolei Wojskowych i Pociągów Pancernych w Oddziale III Inżynierskim (kierowanym przez płk. Jana Halucha-Brzozowskiego) – major 1920 r., następnie w 1923 r. – szef sekcji Ogólnej – nr I w Szefostwie Kolejnictwa Polowego Sztabu Generalnego (dawny Oddział IV B)<sup>63</sup> – dowodzonego przez płk. Brzozowskiego – mianowany w sierpniu podpułkownikiem Sztabu Generalnego.

Następnie podjął służbę w Ministerstwie Spraw Wojskowych jako szef sekcji Ekspozytury do spraw demobilizacyjnych i (od 11 VII) w Sztabie Generalnym na stanowisku Wojskowego Komendanta Kolei (Oddział IV) w Dyrekcji Kolei Radom oraz na stanowiskach szefa Sekcji Saperów, eksperta w sprawach kolei<sup>64</sup>. W okresie od 1 listopada 1923 r. – 1 listopada 1924 r. ukończył kurs doskonalenia Wyższej Szkoły Wojennej. Od października 1924 r. do grudnia 1925 r. był szefem Oddziału Organizacyjnego DOK V i p.o. szefa Wydziału

<sup>61</sup> Związek Dowoborczyków wyznaczył go na przewodnika milicji obywatelskiej w Warszawie – wobec groźby aresztowania przez Niemców, wysłany do Lublina.

<sup>62</sup> Dekret 2247 – „Dziennik Rozkazów” 1919, nr 70 oraz Dekret 740 – „Dziennik Personalny” 1920, nr 30.

<sup>63</sup> W dniu 17 III 1923 r. ukazało się rozporządzenie ministra spraw wojskowych i ministra kolei żelaznych, dotyczące służby transportowo-kolejowej czasu pokoju. „Dodatek Tajny” nr 10 do „Dziennika Rozkazów” 1923, nr 14, poz. 41. *Vide*: R. Czarnecka, *Organizacja oraz zadania Oddziału IV i Wojskowej Służby Komunikacyjnej Sztabu Głównego (Generalnego) WP w latach 1921–1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej” 2001, nr 24, s. 11 i nn.

<sup>64</sup> „Dziennik Personalny” 1922, nr 13.



Saperów w Departamencie Inżynieryjnym i Saperów (Wojsk Technicznych) Ministerstwa Spraw Wojskowych (w stopniu podpułkownika sztabu generalnego – starszeństwo z 1 lipca 1925 r.); następnie od grudnia 1925 r. do września 1926 r. został Generalnym Wojskowym Komisarzem Kolejowym w Oddziale IV Sztabu Generalnego<sup>65</sup>. Od 2 września 1926 r. do 9 maja 1929 r. został dowódcą 37 pułku saperów w Poznaniu, 3 maja 1926 r. został mianowany pułkownikiem SG ze starszeństwem z 1925 r.<sup>66</sup> Od 2 lipca 1927 r. do 9 maja 1929 r. był szefem Departamentu VII – Saperów (równolegle dowódcą 37 pułku saperów), następnie przydzielony do IV Oddziału Sztabu Głównego – do 1 grudnia 1929 r. w dyspozycji szefa Sztabu Głównego<sup>67</sup>. W zachowanej opinii na temat płk. Szychowskiego z 1928 r., ówczesny gen. dyw. Edward Śmigły-Rydz napisał: „Bardzo pracowity, zdobywa sobie saperską wiedzę praktyczną. Na piechocie się nie zna. Umysł dość ciasny. Do użycia tam, gdzie z techniką ma się do czynienia”<sup>68</sup>. W dniu 2 grudnia 1929 r. został szefem SKW SG – Oddział IV SG – odpowiadając za przygotowania komunikacyjne dla celów obrony państwa<sup>69</sup>, a 18 kwietnia 1930 r. został szefem Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego<sup>70</sup>. W 1931 r. opinie na temat Szychowskiego napisał szef SG, gen. dyw. Tadeusz Piskor: „Pułkownik Szychowski wyróżnia się energią i surowością, zarówno dla siebie, jak i podwładnych. Niesłychanie wymagający i skrupulatny w pracy. Nie znam innego oficera, który by tak miał silną rękę. Za to go specjalnie cenię. W sprawach kolejowotransportowych jest najlepiej wyszkolonym oficerem, mającym też dużą praktykę i zmysł realizowania raz powziętych decyzji. Potrafi kontrolować pracę do szczegółów, co dla planów transportowych jest b.[ardzo] cenną zaletą. Umie bronić swego zdania. W stosunkach dość oschły, dlatego nielubiany, ale podkomendni się go boją – Wybitny”<sup>71</sup>.

W dniu 19 marca 1939 r. Szychowski został mianowany generałem brygady<sup>72</sup>. Był uczestnikiem kampanii wrześniowej – szefem Eszelonu I SKW NW.

<sup>65</sup> „Dziennik Personalny” 1926, nr 18.

<sup>66</sup> „Dziennik Personalny” 1927, nr 130.

<sup>67</sup> W 1929 r. przeprowadzano reorganizację wojsk saperskich, rozwiązując m.in. pułki saperskie.

<sup>68</sup> Instytut Józefa Piłsudskiego w USA, Archiwum Józefa Piłsudskiego. Referat Personalny GISZ, sygn. 701/1/120, opinie pułkowników saperów (1928), s. 115, <http://archiwa.pilsudski.org/teczka.php?nonav=&nrrar=701&nrrzesp=1&sygn=120> (dostęp: 19 X 2018).

<sup>69</sup> Szychowskiemu podlegało Biuro Komunikacji Wojskowej (wraz z Wydziałem Komunikacyjnym) oraz referaty: Ogólno-Organizacyjny, Transportowy, Techniczno-Materiałowy i grupa oficerów transportowych. Podlegali mu delegaci Sztabu Głównego przy dyrekcjach okręgowych: Kolei Państwowych, Robót Publicznych, dróg Wodnych oraz Poczty i Telegrafów. E. Kozłowski, *Wojsko polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964, s. 59.

<sup>70</sup> „Dziennik Personalny” 1929, nr 52; „Biuletyn CAW” 1929, nr 24.

<sup>71</sup> CAW WBH, Ap. Gen. Aleksander Szychowski, sygn. I.480.596.

<sup>72</sup> R. Rybka, K. Stepan, *op. cit.*, s. 6, 425.

W dniu 18 września przekroczył granicę w Kutach, następnie został internowany w Rumunii<sup>73</sup>, początkowo w Băile Herculane. Na terenie Rumunii internowanych było 1259 generałów i oficerów<sup>74</sup>. W obozie przebywało 25 generałów. Starszym obozu był gen. dyw. Kazimierz Fabrycy, a po przybyciu do obozu gen. broni Leon Berbecki<sup>75</sup>.

W dniu 3 marca 1940 r. gen. Aleksander Szychowski wystąpił z referatem dotyczącym przygotowań transportu do działań wojennych. Był to jeden z wielu referatów, jakie przygotowywali internowani w Rumunii członkowie przedwrześniowych władz wojskowych z Ministerstwa Spraw Wojskowych i Sztabu Głównego WP<sup>76</sup>. Szychowski podkreślał, że od 28 sierpnia ogłoszono likwidację cywilnego ruchu transportowego (dzień początku mobilizacji alarmowej ośmiu korpusów wschodnich)<sup>77</sup>.

W zbiorach IPMS w Londynie znajdują się dokumenty z prac Komisji powołanej w związku z wynikami kampanii wojennej 1939 r.<sup>78</sup> Wśród zebranych archiwaliów znalazły się również analizy dotyczące oceny pracy gen. bryg. Szychowskiego. Większość sprawozdań oficerów pracujących z generałem w SKW NW, złożonych do Komisji (poza oceną mjr. dypl. Leona Nowosiłskiego) miało negatywny charakter. Biorąc pod uwagę sposób prac Komisji i czas powstania charakterystyki generała, warto zauważyć, że mimo wszystko dostrzegano jego zasługi dla rozwoju kolejnictwa wojskowego<sup>79</sup>.

W dniu 8 lutego 1941 r. gen. Szychowski został przekazany przez władze rumuńskie Niemcom – trafił do niewoli niemieckiej. Przebywał w Oflagu VI E w Dorsten w Zagłębiu Ruhry<sup>80</sup>, a następnie w Oflagu VI B w Dössel pod Wartburgiem.

<sup>73</sup> W Rumunii internowano 24 generałów WP, części z nich udało się uciec.

<sup>74</sup> D. Kisielewicz, *Oficerowie polscy w niewoli niemieckiej w czasie II wojny światowej*, Opole 1998, s. 12–13. *Vide*: T. Dubicki, *Żołnierze polscy internowani w Rumunii w latach 1939–1941*, Warszawa 1990, s. 140.

<sup>75</sup> Od późnej jesieni 1939 r. najstarszym rangą generałem w gronie internowanych był gen. broni Leon Berbecki, któremu ewakuacji do Francji odmówił Naczelny Wódz, gen. Władysław Sikorski. Jak podkreśla również internowany w Rumunii, pułkownik Bohdan Hulewicz, oficerowie byli bardzo skłóceni z „starym legionistą”, którego podejrzewano o skłonność do przejścia władzy w obozie, a może nad wszystkim Polakami internowanymi w Rumunii. B. Hulewicz, *Wielkie wczoraj w małym kręgu*, Warszawa 1973, s. 224 i nn.; A.J. Narbut-Łuczynski, *U kresu wędrówki. Wspomnienia*, Londyn 1966, s. 246, 250–251.

<sup>76</sup> E. Kwiatkowski, *op. cit.*, s. 294 i nn.

<sup>77</sup> *Ibidem*, s. 304.

<sup>78</sup> *Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 maja 1940 r. o powołaniu Komisji w związku z wynikami kampanii wojennej 1939 r.*, Dziennik Ustaw z 27 X 1940.

<sup>79</sup> W charakterystyce i ocenie pracy SKW SG napisano m.in. „Jest jego bezsprzeczną zasługą nadanie odpowiedniego kierunku przygotowaniu kierowniczego i wykonawczego personelu kolejowego do zadań, związanych z realizacją akcji transportowej”. IPMS, sygn. B.I.10a, s. 237.

<sup>80</sup> Razem z Szychowskim przekazano Niemcom generałów: Leona Berbeckiego, Mieczysława Dąbkowskiego, Stanisława Kozickiego, Henryka Kroka-Paszkowskiego, Mieczysława

Po oswoobodzeniu (1 IV 1945) udał się do Francji, a w lutym 1946 r. powrócił do Polski po uzgodnieniach z ambasadorem Polski Ludowej w Paryżu. Zamieszkał w Szczecinie, gdzie podjął pracę jako zastępca dyrektora Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Zmarł 25 maja 1970 r. Został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie w grobie rodzinnym.

Był żonaty z Wierą Ireną Ryżkówną. Miał dwoje dzieci: pasierba Mikołaja (ur. 28 X 1910) i syna Zbigniewa Romualda (ur. 13 VIII 1918).

Aleksander Szychowski pełnił po wojnie wiele funkcji, m.in. był członkiem Państwowej Rady Komunikacji, wiceprezesem zarządu głównego Ligi Drogowej, członkiem rady Towarzystwa Wiedzy Technicznej, prezesem zarządu koła rodziców przy gimnazjum państwowym im. Władysława IV w Warszawie. Należał do Związku Dowborczyków.

Ordery i odznaczenia: Krzyż Komandorski Orderu Polonia Restituta, Krzyż Walecznych (123/S-5484), Krzyż Zasługi zł. (DP 12/ 28), Polonia Restituta 4 kl. (DZ P 15/30), Medal Niepodległości (DP 9/34) i inne.

## Bibliografia (Bibliography)

### Źródła archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie [CAW WBH]

„Dziennik Personalny MSWojsk.” z 1920, nr 30; 1922, nr 13; 1924, nr 44, 1926, nr 12 i 18; 1927, nr 130; 1928, nr 12; 1929, nr 3, 15, 20 i 51; 1930, nr 9 i 15; 1934, nr 9; 1937, nr 18

„Dziennik Rozkazów MSWojsk.” z 13 II 1919, nr 16, poz. 550; 18 II 1919, nr 18, poz. 586; 26 VI 1919, nr 70; nr 14 z 1923, poz. 41 („Dodatek Tajny” nr 10)

Dziennik Ustaw z 27 X 1940

Kolekcja generałów i wyższych osobistości. Akta personalne gen. Aleksandra Szychowskiego, sygn. I.480.596

*Rocznik Oficerski* [Warszawa] 1923, 1924, 1928, 1932

„Tajny Dziennik Personalny MSWojsk.” z 19 III 1939, nr 2

Instytut Józefa Piłsudskiego w USA, Nowy Jork

Archiwum Józefa Piłsudskiego. Referat Personalny GISZ, sygn. 701/1/120, opinie pułkowników saperów (1928), <http://archiwa.pilsudski.org/teczka.php?nonav=&nrar=701&nrrzesp=1&sygn=120> (dostęp: 2 XII 2018)

---

Mackiewiczza, Teofila Marescha, Stanisława Paślawskiego, Stanisława Skwarczyńskiego, Stefana Strzemińskiego, Mikołaja Waraszkiewiczza. T. Dubicki, *op. cit.*, s. 186.

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie [IPMS]

Relacje z Kampanii 1939 roku. Szef Komunikacji NW – relacja gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego, sygn. B.I.10a, [https://www.pism.co.uk/dokumenty\\_bl.htm](https://www.pism.co.uk/dokumenty_bl.htm) (dostęp: 22 XI 2018)

### Źródła drukowane

Bujniwicz I., *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniwicz, t. I, cz. 1 (*Opracowania i dokumenty*), Warszawa 2011, s. 19–139.

Hulewicz B., *Wielkie wczoraj w małym kręgu*, Warszawa 1973.

Kwiatkowski E., *Dziennik lipiec 1939 – sierpień 1940*, oprac. M.M. Drozdowski, Rzeszów 2003.

*Mjr dypl. Józef Klepaczek, oficer transportowy Szefostwa Komunikacji Wojskowych Sztabu Głównego. Protokół przesłuchania, Londyn, 30 listopada 1943 r.*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniwicz, t. I, cz. 2 (*Relacje*), Warszawa 2011, s. 251–255.

*Mjr dypl. Leon Nowosiłski, kierownik Samodzielnego Referatu Planów Komunikacji Wojskowych, szef Wydziału Operacyjno-Transportowego Szefostwa Komunikacji Wojskowych Sztabu Naczelnego Wodza. Spostrzeżenia dotyczące przygotowań i działań wojennych w zakresie komunikacji. Sables d'Or, 23 marca 1940 r.*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniwicz, t. I, cz. 2 (*Relacje*), Warszawa 2011, s. 115–175.

Narbut-Łuczynski A.J., *U kresu wędrówki. Wspomnienia*, Londyn 1966.

*Przygotowania komunikacji wojskowej do wojny w 1939 roku. Relacja gen. bryg. Aleksandra Szychowskiego*, oprac. W. Rawski, Z. Wojciechowski, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2005, R. VI, nr 4, s. 167–189.

Rybka R., Stepan K., *Awanse oficerskie w Wojsku Polskim 1935–1939*, Kraków 2003.

Rybka R., Stepan K., *Rocznik Oficerski 1939. Stan na dzień 23 marca 1939*, Kraków 2006.

Stachiewicz W., *Pisma*, t. I (*Przygotowania wojenne w Polsce w 1935–1939*), „Zeszyty Historyczne” 1977, nr 40, s. 10–239.

Stachiewicz W., *Wolności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu naczelnego Wodza*, Warszawa 1998.

Szychowski A., *Charakterystyka planu transportowego. Wypadek „Z” i jego przygotowanie*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. A. Wesołowski, N. Bujniwicz, t. I, cz. 2 (*Relacje*), Warszawa 2011, s. 10–100.

## Opracowania

- Barszczewski Z., *Sylwetki saperów*, Warszawa 2001.
- Czarnecka R., *Organizacja oraz zadania Oddziału IV i Wojskowej Służby Komunikacyjnej Sztabu Głównego (Generalnego) WP w latach 1921–1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej” 2001, nr 24, s. 8–25.
- Czy wiesz, kto to jest?*, red. S. Łoza, Warszawa 1983.
- Dobrzycki B., *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 354.
- Dubicki T., *Żołnierze polscy internowani w Rumunii w latach 1939–1941*, Warszawa 1990.
- Eberhardt J., *Koleje na ziemiach polskich w czasie wojny światowej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 336–339.
- Jaskuła A., Radomski J.A., *Aleksander Szychowski*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. XLIX, Warszawa–Kraków 2014, s. 524–526.
- Kisielewicz D., *Oficerowie polscy w niewoli niemieckiej w czasie II wojny światowej*, Opole 1998.
- Koreś D., *Wpływ Oddziału III Operacyjnego Sztabu Głównego Wojska Polskiego na rozwój komunikacji drogowej w Polsce w latach 1935–1939. Przyczynek do zagadnienia*, „UR Journal of Humanities and Social Sciences” 2018, nr 4(9), s. 5–34.
- Kośmider T., *Planowanie wojenne w Polsce w latach 1921–1926*, Toruń 2001.
- Kozłowski E., *Wojsko polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1964.
- Krüger A.W., *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez władze polskie*, „Inżynier Kolejnictwa” 1928, nr 11, s. 339–345.
- Kryska-Karski T., Żurakowski S., *Generałowie Polski Niepodległej*, Warszawa 1991.
- Krzyżanowski A., *Koleje polskie przed wojną*, „Przegląd Komunikacyjny” 1945, nr 3–4, s. 108–111.
- Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939.
- Miszke A., *Przyszłość i rozwój kolei polskich na tle ogólnego stanu nowoczesnych środków komunikacyjnych*, „Inżynier Kolejnictwa” 1939, nr 6, s. 15–27.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. I (*Kampania wrześniowa 1939*), cz. 1 (*Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*), Londyn 1951.
- Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1920/22*, Warszawa 1923.
- Sękowski P., *Akcja „wycofania”. Ewakuacja wybranych grup Polaków z polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w 1939 roku*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka” 2017, nr 1, s. 207–228.
- Stawecki P., *Generałowie polscy w wojnie obronnej 1939 roku i dalsze losy wojenne*, cz. 2, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2015, nr 66, s. 93–94.

- Stawecki P., *Oficerowie dyplomowani Wojska Polskiego Drugiej Rzeczypospolitej*, Wrocław–Warszawa 1997.
- Stawecki P., *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918–1939*, Warszawa 1994.
- Sztolcman S., *Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 373–376.
- Szychowski A., *Koleje Rosji Sowieckiej*, „Bellona” 1923, R. VI, t. IX, s. 49–74.
- Szychowski A., *Koleje wojskowe w służbie wojennej (1918 r.–1920 r.)*, „Bellona” 1922, R. V, t. VII, z. 2, s. 151–166.
- Szychowski A., *Pociągi pancerne*, „Bellona” 1923, R. VI, t. IX, s. 162–179.
- Szychowski A., *Wojska kolejowe i ich zadania w ubiegłej wojnie polsko-bolszewickiej (1918–1920 r.)*, „Bellona” 1922, R. V, t. VII, z. 1, s. 162–171.
- Szychowski A., Ehrlich J., *Studium organizacji kolejnictwa wojskowego w wojnach: światowej (1914–1918) i polsko-rosyjskiej (1918–1920)*, „Bellona” 1931, R. XIII, z. 2, s. 375–394.
- Wojtaszak A., *Generalicja Wojska Polskiego w latach 1935–1939. (Analiza grupy funkcjonalno-dyspozycyjnej)*, Szczecin 2018, s. 306–307.
- Wojtaszak A., *Generałowie Aleksander Litwinowicz i Aleksander Szychowski oraz ich związki ze Szczecinem*, [w:] „*Pomorze Militarne III*”: *Generałowie i wybrani dowódcy Wojska Polskiego związani z Pomorzem Zachodnim* red. K. Kozłowski, A. Wojtaszak, Szczecin 2009, s. 11–27.

## Netografia

<https://polona.pl/item/mapa-polskich-kolei-panstwowych-iprywatnych-oraz-linii-samochodowych-p-k-p,Njk1MDY5Njg/0/#info> (dostęp: 20 V 2021).

---

## Notka o autorze

**Dr hab. prof. US Andrzej Wojtaszak** – historyk i politolog, pracownik Instytutu Nauk o Polityce i Bezpieczeństwie na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Szczecińskiego.

**Zainteresowania:** historia wojskowości, biografistyka, stosunki międzynarodowe.



andrzej.wojtaszak@usz.edu.pl