



DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/EO.2014.002>

Daniel Koreś
(Instytut Pamięci Narodowej –
Oddział we Wrocławiu)

Tranzyt południowy. Problem organizacji kolejowego tranzytu materiału wojennego do Polski przez Rumunię w latach 1921–1939

Słowa kluczowe: okres międzywojenny; Polska; Rumunia; tranzyt uzbrojenia; przygotowania do II wojny światowej

Keywords: interwar period; Poland; Romania; transit of the armament; preparations to the Second World War

Tranzyt południowy – pod tym określeniem sformułowanym w polskim Sztabie Generalnym w I połowie lat 20. poprzedniego stulecia kryły się wszystkie możliwe drogi dowozu materiału wojennego do Polski z regionu Bałkanów oraz Włoch, poprzez Rumunię, względnie Czechosłowację. Tranzyt południowy stanowił dla Polski faktycznie jedyną alternatywę wobec znacznie krótszych dróg północnych – przez Bałtyk – które w przypadku wojny z Niemcami (a jak wówczas przewidywano, także w czasie wojny ze Związkiem Sowieckim) nie miały szansy być wykorzystane lub mogłyby być użyte tylko w ograniczonym stopniu.

Niniejszy artykuł, ze względów obiektywnych¹, nie wyczerpuje tytułowego zagadnienia, lecz jest obszernym przyczynkiem do tematu, który dotąd był traktowany dość marginalnie w polskiej historiografii.

* * *

Rumunia była – obok Francji – stałym aliantem II Rzeczypospolitej od 1921 r., pomimo różnych zawirowań politycznych i dyplomatycznych, które jak sinusoida pojawiały się we wzajemnych relacjach do 1939 r.² Nawet jednak w okresach znacznego oziębienia politycznego pomiędzy obydwojema krajami współpraca wojskowa – na wielu polach – rozwijała się nieprzerwanie, oczywiście z różnym skutkiem³. Dla Polski, sąsiadującej przede wszystkim z krajami jej nieprzyjawnymi (jak Niemcy, ZSRR

¹ Na pewno należałoby w przyszłości uzupełnić kwerendę na ten temat w archiwach rumuńskich. Dużym ograniczeniem bazy źródłowej jest brak dostępu do zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie-Rembertowie, które jest zamknięte od 2011 r. co najmniej do początku 2015 r. Oczywiście perspektywa poszerzenia bazy źródłowej wiązałyby się z przygotowaniem osobnej monografii na ten temat, gdyż to obszerne studium i tak znacznie wychodzi poza ramy typowego artykułu naukowego.

² Jak choćby podpisanie przez Polskę układu o niestosowaniu przemocy we wzajemnych stosunkach z ZSRR w 1932 r. (zob. na ten temat: AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Sztabu Głównego [J. Gąsiorowski] – wrazenia podpisania paktu o nieagresji, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, Nr 316/T.T., Bukareszt, 19 VIII 1932 r., k. 199 i n.) czy też kwestie relacji polsko-czechosłowackich i polsko-niemieckich w latach 1934–1935 (zob.: A. Zieliński, *Stosunki polsko-rumuńskie (grudzień 1933–maj 1935)*, „Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej” 1976, t. 12, s. 169 i n.; M. Leczyk, *Polscy attachés wojskowi w Bukareszcie o sojuszu polsko-rumuńskim* [w:] *Międzymorze. Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej XIX–XX wieku. Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Ajnenkiel et al., Warszawa 1995, s. 299–312), a także w okresie kryzysu monachijskiego i po jego zakończeniu jesienią 1938 r., głównie na tle popierania przez Polskę rewindykacyjnych dążeń węgierskich (zob. J. Tomaszewski, *Dokumenty o stosunkach rumuńsko-polskich po konferencji monachijskiej*, „Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej” 1979, t. 15, s. 193–204, szczególnie s. 201–202, gdzie zamieszczono notatkę z rozmowy szefa polskiego MSZ Józefa Becka z królem Rumunii Karolem II z 19 X 1938 r. w Gałaczcu).

³ Jak choćby współpraca materiałowa, która zakładała m.in. unifikację sprzętu, wyposażenia oraz uzbrojenia obu armii oraz wzajemnych dostaw wojskowych w wypadku wojny, która pomimo wielu konferencji i wygłaszanych deklaracji nigdy nie osiągnęła zadowalającego – nawet w minimalnym stopniu – dla strony polskiej poziomu, zob. M. P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Ekspert polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 276 i n.

czy Litwa) lub chłodno neutralnymi (Czechosłowacja)⁴, sojusz z Rumunią był wymuszoną koniecznością – podobnie sprawę traktowała ta ostatnia. Obydwa kraje potrzebowały się nawzajem – zagrożenie agresją ze strony ZSRS oraz patronat Francji cementowały sojusz, który w miarę upływu czasu zaczął zyskiwać nowe oblicza. Dla Polski terytorium Królestwa Rumunii: po pierwsze, flankowało lewe skrzydło zgrupowania wojsk sowieckich, w ewentualnym konflikcie zbrojnym ze wschodnim sąsiadem; po drugie, stanowiło bezpieczny pomost do Europy – w tym ogólnym określeniu kryje się m.in. możliwość korzystania przez Polskę z rumuńskich szlaków komunikacyjnych, także perspektywicznie, dla potrzeb państwa i armii w czasie przyszłego konfliktu zbrojnego. Major Tadeusz Nowiński, oficer Oddziału II Sztabu Głównego, w pisanych po wojnie pamiętnikach zanotował: „Jedynym zdeklarowanym naszym sojusznikiem była Rumunia. Jedynym i do tego bezcennym. Przez jej obszar przechodziły linie komunikacyjne do portów Morza Czarnego. Tylko tą drogą, w wypadku wojny z Niemcami, mogło być kierowane do Polski: zaopatrzenie, surowce, sprzęt i ewentualne posiłki z zachodu. W Polsce zdawano sobie z tego sprawę. Już w drugim miesiącu wojny Polska byłaby uzależniona od dostaw z zagranicy. Rumunia była dla nas także rezerwuarem materiałów pędnych”⁵.

Do polsko-rumuńskiej konwencji wojskowej z 3 marca 1921 r. dołączono protokół C, w którego art. 3 zapowiadano podpisanie traktatu handlowego i konwencji gospodarczych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Królestwem Rumunii. Jednym z ważniejszych punktów tego artykułu była przyszła możliwość korzystania przez Polskę z portu naddunajskiego w Braila oraz zamiar zawarcia pomiędzy dwoma krajami umowy tranzytowej, który uda-

⁴ Eduard Beneš nie widział kłopotu w tranzycie przez terytorium Czechosłowacji w czasie pokoju. Zupełnie inaczej widział tę kwestię w czasie wojny, a szczególnie w czasie ewentualnej wojny Polski ze Związkiem Sowieckim – tutaj zapowiadał całkowitą neutralność swojego kraju, co w konsekwencji oznaczało także wstrzymanie tranzytu. Zupełnie odmienne zdanie miały czechosłowackie koła wojskowe, które zapewniały, że Polska będzie mogła korzystać z czeskiego tranzytu zarówno w czasie wojny, jak i w czasie pokoju (na temat tych rozbieżności, charakterystycznych dla całego okresu międzywojennego, zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Attaché Wojskowy w Pradze [A. Trzaska-Durski] do szefa Oddziału II SG [M. Bajer] – sprawa tranzytu, Poselstwo RP w Pradze, Attaché Wojskowy, L. 22/25, Praga, 21 I 1926 r., mps, k. 625 i n.

⁵ Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (AIPN) w Warszawie, sygn. 0397/121/2, Tadeusz Nowiński, Pamiętnik (1918–1944), t. II, [b.p.; mps z oryginalną numeracją stron], s. 155, 156.

ło się zrealizować 14 lipca 1921 r.⁶ Dla strony polskiej już wówczas sprawa tranzytu materiału wojennego, w przypadku ponownej wojny z Rosją bolszewicką, była niezwykle ważna – zbyt świeże były smutne doświadczenia z 1920 r., żeby pozostawiać tę sprawę otwartą⁷. Dlatego, gdy 23 kwietnia 1921 r. Rumunia zawarła konwencję obronną z Czechosłowacją, poseł RP w Bukareszcie Aleksander Skrzyński wywarł nacisk na rumuńskiego premiera oraz ministra spraw zagranicznych Takem Ionescu, ażeby znalazł się w niej punkt umożliwiający Polsce tranzyt wojenny poprzez terytorium czechosłowackie⁸. W parę miesięcy później – 6 listopada 1921 r. – minister spraw zagranicznych Konstanty Skirmunt podpisał w Pradze układ polityczny i handlowy z Republiką Czechosłowacką, który m.in. gwarantował Polsce życzliwą neutralność oraz swobodny tranzyt wojenny⁹; było jednak wiele przesłanek karzących stronie polskiej podchodzić do czeskiego partnera według zasady ograniczonego zaufania, co z kolei zmuszało Polskę do usilnych zabiegów szukania alternatywnych dróg tranzytu wojennego. W związku z tym kwestie tranzytowe były tematem rozmów w czasie wizyty marsz. Józefa Piłsudskiego w Rumunii 14–17 września 1922 r., w królewskiej rezydencji w Sinai, oraz w czasie konferencji międzysztabowej w Bukareszcie (18–21 września 1922 r.), gdzie stroną polską reprezentował płk SG Tadeusz Kutrzeba; stronie polskiej zależało szczególnie na przedłużeniu koncesji na tranzyt poprzez porty naddunajskie w Braile i w Gałacz¹⁰. W roku następnym polska dyplomacja reprezentowana przez posła RP w Bukareszcie Józefa Wielowieyskiego podjęła starania o przedłużenie koncesji z lipca 1921 r. na korzystanie w tranzytu poprzez por-

⁶ H. Walczak, *Sojusz z Rumunią w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918–1931*, Szczecin 2008, s. 137, 220.

⁷ Zob. P. Kołakowski, *Między Pragą a Warszawą. Polsko-czechosłowackie stosunki wojskowo-polityczne w latach 1918–1939*, Warszawa 2007, s. 163.

⁸ H. Walczak, op. cit., s. 152; attaché wojskowy w Bukareszcie, mjr SG Olgierd Górka informował, że Ionescu nie udało się zrealizować polskiego postulatu.

⁹ P. Kołakowski, op. cit., s. 166.

¹⁰ H. Walczak, op. cit., s. 182, 183. W poprawionej konwencji wojskowej z 16 IX 1922 r. zawarto *passus* dotyczący tranzytu – Rumunii udostępniali stronie polskiej na potrzeby tranzytu wojennego trzy linie kolejowe: 1. Jimbolia–Arad–Teiuș–Ghimeș-Făget–Grigore Ghica Voda; 2. Gałacz–Berești–Jassy–Pașcani–Grigore Ghica Voda; 3. Konstanca–Făurei–Barboși–Marașesti–Grigore Ghica Voda. W przypadku korzystania z polskich składów kolejowych istniała możliwość wykorzystania po jednym przebiegu dziennie na każdej z tych linii; gdyby strona polska chciała korzystać ze składów rumuńskich, wydajność spadałaby do jednego przebiegu na jednej z tych trzech linii. W czasie koncentracji wojsk rumuńskich ruch tranzytowy miał być zawieszony, zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Notatka bez podpisu, nr kancelaryjnego i daty – linie tranzytowe przez Rumunię, mps, k. 1.

ty rumuńskie¹¹. Wraz z rosnącym zainteresowaniem rumuńskimi drogami tranzytowymi *via* porty czarnomorskie i naddunajskie, polska dyplomacja zaaktywizowała się na rzecz bezpieczeństwa w ruchu morskim przez cieśniny Dardanele i Bosfor.

Zdzisław Okęcki, poseł RP w Belgradzie, w raporcie dla centrali MSZ z 1 lipca 1924 r. sformułował opinię, która miała okazać się aktualna również w 15 lat później, w zupełnie innej sytuacji politycznej:

Mimo układu z Austrią i mimo możliwości dojścia do porozumienia z Czechosłowacją, bez trudu wyobrazić sobie można sytuację, przy której albo jeden, albo drugi z tych krajów tranzytowych [...] może być dla nas zamknięty, przy równoczesnej niemożliwości posługiwania się Gdańskiem. Bylibyśmy wtedy zupełnie odcięci do zachodu, gdyby nie pozostawała nam śródziemnomorska droga przez Saloniki. Zapewne możliwa byłaby i druga droga przez Morze Czarne, ale i ta mogłaby być zamknięta lub przynajmniej niebezpieczna. Drogę więc przez Saloniki uważać trzeba jako bardzo ważną rezerwową linię komunikacji z Zachodem. Dla zabezpieczenia tej drogi dla nas potrzeba utrzymywać odpowiednie stosunki z państwem SHS [królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców – D. K.], podtrzymywać dobre stosunki serbsko-rumuńskie i wpływać na wygodniejsze ukształtowanie komunikacji między tymi dwoma krajami [...] Popsucie, a tym bardziej zerwanie sojuszniczego stosunku między państwem S.H.S. a Rumunią, utrudniałoby lub przecięło naszą drogę na Saloniki [wówczas jeszcze nawet nie rozważano połączenia przez Bułgarię] [...] Co do komunikacji kolejowych między Rumunią a Serbią, to zdaje się [że], w jesieni zaczną się narady specjalnych delegatów, o ile trwać będzie dzisiejsza poprawa stosunków między obydwoma państwami¹².

W odniesieniu do tego ostatniego zdania można dodać, że do 1939 r. nie udało się poprawić komunikacji kolejowej między tymi krajami, a wszystkie porozumienia rozбивały się o most na Dunaju, a raczej o jego położenie.

Możliwość wglądu w oceny polskich perspektyw tranzytowych na wypadek wojny (w różnych konfiguracjach) daje nam dokument zatytułowany: *Wytyczne dla poruszania politycznej strony tranzytu wojennego podczas konferencji międzysztabowej polsko-rumuńsko-jugosłowiańskiej*

¹¹ H. Walczak, op. cit., s. 220.

¹² AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Poseł RP w Belgradzie [Z. Okęcki] do Ministra Spraw Zagranicznych [K. Bertoni] – drogi tranzytowe do Polski, Poselstwo Polskie w Belgradzie, Nr 349/24, Belgrad, 1 VII 1924 r., [odpis], mps, k. 144, 145.

(bez autora i daty) przygotowany najprawdopodobniej na przełomie 1924 i 1925 r. w Sztabie Generalnym WP (zapewne w Oddziale IV), na polecenie ministra spraw wojskowych gen. dyw. Władysława Sikorskiego – asumpt do takich podejrzeń daje odpowiedź ministra spraw zagranicznych Aleksandra Skrzyńskiego na pismo Sikorskiego z 7 stycznia 1925 r., w którym szef MSZ zapewnia, że: „oceniając w pełni doniosłość zabezpieczenia naszego tranzytu wojennego z Salonik przez Jugosławię i Rumunię, zarządziłem udzielenie stosownych instrukcji naszym Poselstwom w Belgradzie i Bukareszcie”¹³. Z pisma Skrzyńskiego wynika ponadto, że równoległe do inicjatywy zwołania trójstronnej wojskowej konferencji tranzytowej, ruszyła podobna inicjatywa cywilna, której źródłem było polskie Ministerstwo Kolei Żelaznych – na 27 stycznia zaproszono do Warszawy przedstawicieli zarządu kolei rumuńskich i jugosłowiańskich. Sprawa była niezwykle krucha, gdyż Belgrad zwlekał z odpowiedzią na polską inicjatywę, a poza tym, zupełną niewiadomą dla strony inicjującej była „realność uprawnień Jugosławii w Salonikach”¹⁴, a to właśnie od jugosłowiańskiego partnera zależało zabezpieczenie tranzytu na gruncie greckim.

Wracając jednak do *Wytycznych dla poruszania politycznej strony tranzytu wojennego*, warto przyjrzeć się temu dokumentowi bliżej, gdyż faktycznie stanowi on w swej pierwszej części *resume* polskich perspektyw tranzytowych, a przy tym przedstawia realne możliwości wykorzystania jugosłowiańskiej, a przede wszystkim rumuńskiej sieci kolejowej, według ówczesnego stanu wiedzy strony polskiej. Sztab Generalny WP, przygotowując się do konferencji, liczył bardzo poważnie na ścisłą współpracę z delegatem rumuńskim, płk. Nicolae Linaru, którego miał nasz *attaché* wojskowy w Bukareszcie, mjr SG Witold Dzierżykraj-Morawski, wysondować na temat jugosłowiańskich uprawnień na terenie portu salonickiego – od tego zależało, jak się konferencja potoczy i czy strona polska będzie zmuszona, *via* MSZ, zawrzeć z Grecją odpowiednie porozumienie bilateralne. Zupełnie kluczową kwestią było wybadanie Linaru (oraz uzyskanie jego wsparcia) w sprawie udzielenia przez Jugosławię zgody na tranzyt wojenny do Polski w przypadku „R” – czyli wojny ze Związkiem Sowieckim; oczywiście wypuszczanie sondy wiązało się z serbskimi sen-

¹³ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Minister Spraw Zagranicznych [A. Skrzyński] do Ministra Spraw Wojskowych [W. Sikorski] – MSZ, No. P.III.30112/25, Warszawa, 22 I 1925 r., mps, k. 21.

¹⁴ *Ibidem*.

tymentami wobec Rosji¹⁵. Autor dokumentu przywołał przy okazji kategoryczny imperatyw, sformułowany przez gen. dyw. Stanisława Hallera, szefa Sztabu Generalnego: „Tranzyt wojenny przez Jugosławię, jasny i dokładnie określony na konferencji, wywalczyć musimy w wypadku »N«, jak i »R« i »R+N«”¹⁶. Strona polska określiła jasno, że obiektem zabiegów była Jugosławia, gdyż z Rumunią, jako sojusznikiem, osiągnięto wcześniej jedność celów. Punktem zaczepienia dla Polski był układ handlowy z Jugosławią, która posiadała tajną klauzulę tranzytową głoszącą iż: „Obydwie układające się strony zobowiązują się przyznać sobie wzajemnie dla potrzeb swych krajów swobodę tranzytu materiałów wojskowych”¹⁷.

Z omawianego dokumentu wynika, że autorem też do perspektyw polskiego tranzytu wojennego był płk SG Tadeusz Kutrzeba, szef Oddziału IIIa Biura Ścisłej Rady Wojennej, i to on sformułował tezę: „Tranzyt południowy [...] ma być przedstawiony na konferencji alternatywnie, tzn. **nie zdradzamy tego, iż możliwą jest rzeczą, że tranzyt południowy będzie jedyną naszą linią przewozową**, którą istotnie okazać się może w tym wypadku, gdyby dowóz przez Bałtyk był niemożliwy, gdyby Czesi zawiedli lub robili trudności (»R«) lub Węgry i Austria tranzytu nie dały (»N«)”¹⁸. Oczywiście obnażenie kruchości naszych linii zaopatrzenia wojennego nie byłoby korzystną kartą przetargową. Kutrzeba wyszczególnił dwa podstawowe kierunki tranzytu wojennego Polski – północny i południowy; takie założenie nie budzi żadnych wątpliwości – po prostu wynikało z położenia geopolitycznego. Na kierunek północny składały się trzy alternatywne drogi: po pierwsze, bezpośrednia przez Bałtyk do portów w Gdyni i Gdańsku; po drugie, pośrednia przez Szwecję i Bałtyk do polskich portów; po trzecie, pośrednia przez Szwecję, Bałtyk do portów łotewskich. Wszystkie trzy warianty, czy to w przypadku „R”, czy „N” czy też „R+N”, były niepewne,

¹⁵ Autor dokumentu konstatował: „Tradycja rosyjska jest w Jugosławii zbyt silna, aby można mieć pewność zupełną, że delegat jugosłowiański bez pewnego rodzaju wzdrzgnięcia się zobowiąże się na piśmie [...] do udzielenia tranzytu wojennego przeciw Rosji. Nie możemy narażać się na to, aby delegat jugosłowiański przy wyraźnym żądaniu tego tranzytu przez nas – wyraźnie odmówił. Według posiadanych wiadomości rząd jugosłowiański znajdujący się w bliższych stosunkach z Rumunią niż z nami, nie chciał nigdy brać na siebie wyraźnych zobowiązań przeciwrosyjskich, natomiast dawał stale zapewnienia ustne (**nasze prawo korzystania z Salonik dane nam jest również ustnie**)”, zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Wytyczne dla poruszania politycznej strony tranzytu wojennego podczas konferencji międzysztabowej polsko-rumuńsko-jugosłowiańskiej, [b.d. i nr kanc. oraz autora], mps [konspekt], k. 9.

¹⁶ Ibidem, k. 8.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem, k. 11.

gdyż ewentualni przeciwnicy, dysponując dostępem do Bałtyku i flotą wojenną, mogli je dość łatwo przerwać. Także w przypadku tranzytu południowego Kutrzeba wydzielił trzy główne drogi (i szereg alternatywnych szlaków): po pierwsze, przez Morze Czarne, do portu Konstanca i dalej do Czerniowiec (względnie do Czechosłowacji); po drugie, z Włoch do Austrii, a stamtąd opcjonalnie: albo do Czechosłowacji, albo na Węgry¹⁹ i do Rumunii; z Triestu na Węgry, a stamtąd opcjonalnie: przez Czechosłowację albo przez Rumunię do Czerniowiec; z Fiume (włoska nazwa Rijeki) przez Królestwo SHS (Jugosławia oficjalnie dopiero od 1929 r.) do Rumunii i dalej przez Czechosłowację do Polski; po trzecie, z Królestwa SHS przez port Sušak (obecnie miejscowość ta stanowi dzielnicę Rijeki) na Węgry i dalej: albo do Czechosłowacji, albo do Rumunii (Czerniowce); z portu w Salonikach, przez Rumunię i Czechosłowację²⁰. W tej ostatniej alternatywie zabrakło jednego kraju pośredniego pomiędzy terytorium Grecji a Rumunią, a mogło nim być Królestwo SHS lub Bułgaria. Oczywiście wyliczone drogi wynikały z geograficznego punktu widzenia i nie brały pod uwagę polityki krajów Małej Ententy wobec Węgier i Bułgarii – przyjęcie tego czynnika z góry wykluczało włączanie tych krajów (w ówczesnej konfiguracji) w kalkulacje tranzytowe.

Niezwykle ciekawa była ocena możliwości tranzytowych na poszczególnych kierunkach, przygotowana w kontekście zreferowania jej partnerom rumuńskim:

1. Bałtyk – w wariantcie „N” Kutrzeba uznał niemożność korzystania z możliwości tranzytowych, lecz ktoś (Sikorski? Haller?) dopisał odręcznie „tylko czasowo”. Dopisek wykonano specjalnie dla Rumunów, którzy w zamian za użyczenie własnych portów i kolei liczyli na możliwość korzystania z portów bałtyckich (Gdańsk, Gdynia). W ówczesnej ocenie szefa Oddziału IIIa BŚRW sowiecka

¹⁹ Por. AAN, AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/2, Pismo p.o. dyrektora Departamentu Politycznego MSZ do ministra spraw wojskowych [W. Sikorski], MSZ, Nr P.III.30916/25, Warszawa, 19 III 1925 r., mps, k. 762, 762a. Tam informacja o rozpoczęciu starań przez Posła RP w Budapeszcie o swobodny tranzyt materiałów wojennych przez terytorium węgierskie. Do sprawy tej podchodzono jednak bardzo ostrożnie, gdyż obawiano się żądania w zamian obietnic natury politycznej, a przecież „nie możemy zdobywać tego tranzytu za cenę rozluźnienia naszego sojuszniczego stosunku z Rumunią. Jakiegokolwiek obietnice z naszej strony, mogłyby bowiem w rezultacie wpłynąć ujemnie na stosunki łączące nas z sąsiadami Węgier, i to nie tylko z Rumunią ale i z Jugosławią, z którą stosunki nasz podlegają obecnie ewaluacji w kierunku zacieśnienia”.

²⁰ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Wytyczne dla poruszania politycznej strony tranzytu wojennego podczas konferencji międzysztabowej polsko-rumuńsko-jugosłowiańskiej, k. 11.

Flota Bałtycka nie stanowiła zagrożenia dla tranzytu morskiego *via* Bałtyk w wariantcie „R”.

2. Łotwa – rozważano użycie portów łotewskich (Ryga, Libawa, Windawa) tylko w przypadku „R” (efekt oceny możliwości floty sowieckiej) dla zakupów z portów brytyjskich.
3. Włochy – w przypadku „R” tranzyt miał być oczywisty; w opcji „N” widziano możliwość tranzytu raczej tylko w sytuacji równoczesnego przyłączenia Austrii do Niemiec.
4. Austria – tranzyt prawie pewny w przypadku „R” i wykluczony w czasie wojny z Niemcami.
5. Węgry – podobnie jak Austria.
6. Królestwo SHS, Rumunia i Czechosłowacja – te trzy kraje uważał Kutrzeba za pewne w kwestiach tranzytowych, we wszystkich wariantach wojny („R”, „N” i „R+N”). W przypadku „R” tranzyt przez te kraje miał być alternatywny, lecz w przypadku „N” nabierał kluczowego znaczenia. Zwracam także uwagę na celne podsumowanie szefa Oddziału IIIa BŚRW: „»R+N« grozi rozbiorem Polski. Jest wielkim zagrożeniem stanu posiadania państw małego porozumienia”²¹.

Sprawa skomplikowanych i trudnych negocjacji trójstronnych (polsko-rumuńsko-jugosłowiańskich) wokół umowy tranzytowej, którą ostatecznie podpisano w Bukareszcie dopiero 24 listopada 1925 r., nie będzie poruszana w niniejszym tekście²². Wspomnieć tylko trzeba o studium organizacji tranzytu południowego, jakie przygotował Oddział IV SG WP w marcu 1925 r., oczywiście będącym elementem działań wokół negocjacji o konwencję tranzytową. Specjaliści w dziedzinie transportu kolejowego oraz zaopatrzenia określili minimalny tonaż tranzytu materiału wojennego, niezbędny dla Polski będącej w stanie wojny w wariantach: „N”, „R” lub „R+N”, na 30 tys. ton miesięcznie, co oznaczało dwa pociągi dziennie, po 500 ton każdy. Dla transportów tranzytowych brano pod uwagę dwa porty wyładowcze: Saloniki w Grecji oraz Sušak na terenie Królestwa SHS (obecnie Rijeka; wówczas port i miasteczko leżące na południe od Fiume, za graniczną rzeką Rijećina). Z portu salonickiego, który już w 1925 r. oceniano w Oddziale IV SG jako mniej perspektywiczny dla polskiego tranzytu wojennego, transport do Polski miał iść linią: Saloniki–Gevgelija–Skopje–Nisz–Belgrad–Nowy Sad–Senta–Kikinda. Z Sušaku, portu ocenianego

²¹ Ibidem, k. 12.

²² W AAN znajduje się bardzo obszerna dokumentacja dotycząca tych negocjacji i na jej podstawie należałoby przedstawić ten problem w odrębnym artykule.

przez polski Sztab Generalny, jako ten który: „1/ zapewnia nam bliższą łączność z Europą; 2/ jest związany z Europą nie tylko morzem, lecz i kolejami”²³, prowadziła do granicy rumuńskiej linia: Bakar–Ogulin–Zagrzeb–Vinkovci–Subotica–Senta. W obu przypadkach nie wchodziły w grę alternatywne linie kolejowe z braku choćby odpowiedniej liczby przepraw mostowych na Dunaju. Suśak był wówczas jedynym portem jugosłowiańskim posiadającym normalnotorowe połączenie kolejowe z resztą kraju. W przypadku Rumunii konwencja wojskowa z 1922 r. gwarantowała Polsce możliwość korzystania z jednego przebiegu dziennie na liniach: Jimbolia–Arad–Teiuș–Ghimeș–Făget–Grigore Ghica Vodă (trasa dla tranzytu idącego *via* Królestwo SHS, z Suśaku lub Salonik); Gałac–Berești–Jassy–Pașcani–Grigore Ghica Vodă; Konstanca–Făurei–Bărbosi–Mărășești–Grigore Ghica Vodă (dwie ostatnie trasy dla tranzytu z portów rumuńskich). W 1925 r., chwilowo jak się okazało, oceniano pesymistycznie możliwość korzystania z trasy dowozu materiału wojennego przez porty czarnomorskie; ponieważ w 1922 r. ustalono, że Polsce przysługuje po jednym transporcie dziennie na każdej z wymienionych linii, rezygnacja z portów rumuńskich redukowałą możliwości tranzytowe Polski na terenie Rumunii faktycznie do jednego przewozu dziennie. Oddział IV kładł więc nacisk, żeby uzyskać na rezerwowej linii z kierunku portu Suśak: Arad–Oradea Mare–Satu Mare i dalej przez terytorium Czechosłowacji do Polski, dwóch przejazdów dziennie. Ponadto: „Rumunia posiada tylko jedno połączenie graniczne z SHS przez stację Zambolja [Jimbolia], wobec czego na odcinku Zambolja–Arad delegat Sztabu Generalnego dążyć będzie do bezwzględnego zwiększenia przebiegów dla naszych transportów tranzytowych do liczby 2–3 transportów dziennie, zapewniając równocześnie przejście przez ten odcinek pustych składów wracających z Polski do SHS”²⁴.

Oficerowie Oddziału IV SG szczegółowo opracowali warunki techniczne organizacji linii tranzytowych, które miały składać się z dwóch części: bazy morskiej (portu) i linii kolejowej. Pierwsza część, czyli baza morska, miała być wydzieloną z całości portu, niezależną częścią, przeznaczoną tylko i wyłącznie dla statków przywożących materiał wojenny dla Polski. Baza musiała posiadać: odpowiednie środki wyładownicze (przede wszystkim dźwigi mechaniczne – żurawie portowe – o odpowiedniej nośności);

²³ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/1, Szef Oddziału IV SG [Bronisław Regulski] do szefa Sztabu Generalnego WP [S. Haller] – studium organizacji linii tranzytowej przez Jugosławię–Rumunię, względnie Czechosłowację, 22 III 1925 r. [b. nr kanc.], odpis, k. 153.

²⁴ Ibidem, k. 155.

środki transportowe (kolej normalna i wąskotorowa, samochody ciężarowe) zapewniające możliwość przewiezienia towaru do miejsca składowania; prowizoryczne magazyny, dla czasowego zdeponowania materiału przed jego ekspedycją do Polski. Znacznie bardziej skomplikowane były wymagania techniczne wobec linii kolejowej będącej elementem szlaku tranzytowego. Nie wchodząc w szczegóły techniczne, należy tylko zaznaczyć, że strona polska optowała za wyłącznym wykorzystaniem własnego taboru kolejowego („ze względu na zły stan taboru rumuńskiego i prawdopodobnie jugosłowiańskiego”). Stawiano silny nacisk na uregulowanie i zsynchronizowanie kwestii terminów: zakupu i dostawy materiałów oraz wysłania pustych pociągów do bazy morskiej²⁵. Obliczono, że przewiezienie miesięcznie 30 tys. ton materiału, w tempie dwóch pociągów dziennie (skład z 50 wagonów, 500 ton całość), będzie wymagało użycia 30 pociągów – czyli 1500 wagonów (plus rezerwa 10% – ok. 1700 wagonów). Lokomotywy miały być wymieniane co 200 km, co oznaczało, że Polskie Koleje Państwowe musiały przeznaczyć dla potrzeb tranzytu ok. 30 lokomotyw, które miesięcznie będą wymagały ok. 1,2 tys. ton węgla²⁶.

26 listopada 1925 r.²⁷ w Bukareszcie przedstawiciele polskiego Sztabu Generalnego: płk SG Tadeusz Kurcysz i ppłk SG Stanisław Sosabowski, podpisali z przedstawicielami sztabów: rumuńskiego (gen. dyw. Alexandru Lupescu i gen. adiutantem Ioanem Florescu) oraz Królestwa SHS (gen. dyw. Emilem Belicem i płk. SG Svetislavem Tisą Miloslavjevićem) umowę „celem unormowania transportu i tranzytu wszelkich środków wojennych na ich właściwych obszarach”²⁸. Stroną porozumienia nie była Grecja – choć jeden z jej najważniejszych portów (Saloniki) stanowił pierwszoplanową bazę morską dla całej idei ówczesnego tranzytu południowego; Polska i Rumunia korzystały w tym przypadku z jugosłowiańskiej strefy gospodarczej na terenie portu salonickiego. Na terenie Jugosławii wyznaczono trzy szlaki kolejowe jako linie tranzytowe: 1. Saloniki–Nisz (ten odcinek

²⁵ Ibidem, k. 156–161.

²⁶ Ibidem, k. 162.

²⁷ W artykule mojego autorstwa pt. *Kwestia tranzytu materiału wojennego z rumuńskich portów do Polski w latach 1936–1939*, [w:] *Na lądzie, w wodzie i powietrzu... Studia z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 186, popełniłem błąd w dacie podpisania umowy tranzytowej – podana tam data 24 XI 1925 r. odnosi się do umowy tranzytowej Małej Ententy, przy podpisywaniu której Polska była obserwatorem.

²⁸ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/2, Umowa zawarta między Rzeczpospolitą Polską, Królestwem S.H.S. i Królestwem Rumuńskim celem uregulowania tranzytu wszelkich środków wojennych między temi trzema Mocarstwami

częściowo biegł także przez terytorium Grecji)–Prahovo lub Smederevo; 2. Saloniki–Nisz–Belgrad–Subotica–Jimbolia; 3. granica austriacka lub włoska–Zagrzeb–Vinkovci–Jimbolia lub porty morza Adriatyckiego²⁹. W przypadku Rumunii były to trasy: Grigore Ghica Voda–Adjud–Madefalda–Alba Iulia–Timișoara–Jimbolia; Grigore Ghica Voda–Bacău–Bukareszt–Drobeta Turnu Severin lub Orșova; Drobeta Turnu Severin lub Orșova–Caransebeș–Deva–Apahida–Satu Mare–Halmi–granica czechosłowacka lub Halmi–Sighetu Marmăției–granica czechosłowacka³⁰. Strony porozumienia zagwarantowały sobie następujący minimalny tonaż przewożony na dobę³¹:

1. Przez obszar Rumunii:
 - a) w czasie pokoju: 4 pociągi po 100 osi w każdym kierunku (z których trzecia część jest przeznaczona dla Polski) w miesiącach od lutego do lipca; 3 pociągi po 100 osi w każdym kierunku (z których trzecia część jest przeznaczona dla Polski), w pozostałych miesiącach;
 - b) w czasie wojny: 3 pociągi po 100 osi w każdym kierunku (z których trzecia część jest przeznaczona dla Polski), oprócz okresu koncentracji armii, ustalonego góra na 30 dni, podczas którego przelotowość spadnie do jednego pociągu dziennie.
2. Przez obszar Królestwa SHS (dla Rumunii i Polski):
 - a) w czasie pokoju: 3 pociągi po 100 osi w każdym kierunku (z których trzecia część jest przeznaczona dla Polski), w miesiącach od lutego do lipca; 2 pociągi po 100 osi w pozostałych miesiącach;
 - b) w czasie wojny: 2 pociągi po 100 osi w każdym kierunku (z których trzecia część jest przeznaczona dla Polski), oprócz okresu koncentracji armii (30 dni), kiedy żaden pociąg tranzytowy nie mógłby ruszyć w drogę³².

Porozumienie tranzytowe faktycznie obowiązywało do 30 czerwca 1931 r., gdy w Warszawie podpisano zmodyfikowaną polsko-rumuńską

²⁹ Ten ostatni wariant dawał Polsce możliwość korzystania ze szlaków jugosłowiańskich przy alternatywnym wykorzystaniu tranzytu przez terytorium Włoch lub Austrii, co było rozważane jeszcze w latach 30.

³⁰ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/160/2, Aneks Nr 1 do umowy między Królestwem S.H.S., Rzeczpospolitą Polską i Królestwem Rumunii, dotyczącej transportów i tranzytu wszelkich środków wojennych w czasie wojny i pokoju, Bukareszt, 26 XI 1925 r., mps, k. 745.

³¹ Nie wyznaczono za to górnej granicy dobowego tonażu, pozostawiając sprawę otwartą.

³² Ibidem, k. 745a, 746.

konwencję wojskową, w art. 1 tego dokumentu zaznaczono ogólnikowo, że sygnatariusze porozumienia mają obowiązek czynić ułatwienia w tranzyście i zaopatrywaniu się w materiał wojenny. Równocześnie jednak strony zobowiązały swoje Sztaby Generalne do zawarcia nowej umowy tranzytowej³³, do czego jednak przed wybuchem II wojny światowej nie doszło, choć starania w tym kierunku podjęto w II połowie lat 30.

Po zamachu majowym w 1926 r. sojusz polsko-rumuński nie uległ rozluźnieniu, a nawet jego więzy zostały mocniej zaciśnięte, czemu sprzyjała postawa marsz. Józefa Piłsudskiego. Na niwie dyplomatycznej Piłsudski dał temu wyraz 17 czerwca 1926 r. w rozmowie z posłem rumuńskim w Warszawie Alexandru Iacovakym. Na polu współpracy wojskowej sojusz scementowała kolejna konferencja międzysztabowa, która miała miejsce w Warszawie (delegacji rumuńskiej przewodniczył płk SG Petre Dumitrescu; Polskę reprezentował w rozmowach płk SG Kutrzeba) i zakończyła się podpisaniem 30 czerwca 1926 r. kolejnej konwencji wojskowej³⁴. Jeśli jednak w sferze politycznej sojusz zacieśniał się w następnych latach, to w kwestiach *sensu stricte* militarnych zaczęły pojawiać się rysy, a nawet dość poważne pęknięcia, wynikające przede wszystkim z realnej oceny fatalnego stanu armii rumuńskiej. W Polsce zdawano sobie doskonale sprawę z wartości Rumunii jako sojusznika – Piłsudski w rozmowie z Kazimierzem Świtalskim z 18 kwietnia 1929 r., w parę dni po desygnowaniu go na fotel prezesa Rady Ministrów, powiedział, że „nie wierzy najzupełniej, ażeby Rumunia mogła nam kiedykolwiek dać w konfliktach międzynarodowych poważniejszych jakkolwiek istotną pomoc, ale idzie mu o to, ażeby był w Rumunii odczuty *prestige* państwowy Polski, bo to się może nam w polityce zagranicznej przydać. W razie groźniejszych konfliktów Rumunia raczej będzie ofiarą Rosji aniżeli naszą pomocą wobec Rosji”³⁵. W dużym uproszczeniu można przyjąć, że taką wykładnię polityki wobec Rumunii kontynuowano do wybuchu wojny.

W świetle opinii Piłsudskiego niezwykle istotny wydaje się specjalny elaborat *attaché* wojskowego w Bukareszcie mjr. dypl. Romana Michałowskiego z 18 października 1930 r.³⁶, stanowiący rozwinięcie myśli

³³ H. Walczak, op. cit., s. 463, 464.

³⁴ Ibidem, s. 305, 306.

³⁵ K. Świtalski, *Diariusz 1919–1935*, oprac. A. Garlicki i R. Świętek, Warszawa 1992, s. 389.

³⁶ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, *Attaché Wojskowy w Bukareszcie* [R. Michałowski] do szefa Sztabu Głównego WP [T. Piskora] – charakterystyka wartości Rumunii jako sprzymierzeńca wojskowego na wypadek zatargu z Rosją Sowiecką, Poselstwo RP w Bukareszcie, *Attaché Wojskowy*, No. 288/T.J., Ścisłe tajne!, Bukareszt,

marszałka wyrażonej w rozmowie ze Świtalskim, a którego obszernie fragmenty pozwolę sobie przytoczyć poniżej *in extenso*:

Fakt, że świat zewnętrzny zachowuje się aktywnie w stosunku do Rumunii, jest jednym z powodów, dla których Rumunia pozostaje pasywną, tak jak fakt, że z katastrofy wielkiej wojny wydobyła Rumunię Francja, stał się powodem, że naród ten nie jest w stanie samodzielnie i twórczo przygotować własny system bezpieczeństwa, licząc zawsze najbardziej na tę dziejową konieczność, jak twierdzą, pomocy obcej. Niestety więc żywot niepodległy utwierdził w narodzie tym apatię i pasywizm [...] Życie i nawet dobrobyt, bez własnego wysiłku, oto motto właściwe tego [tj. rumuńskiego] społeczeństwa. **Brak rycerskości więc w połączeniu z dużą dozą zachwytu dla obcej siły i umiejętność kombinowania stają się powodem braku poczucia istotnie głębokiego honoru narodowego.** Można by śmiało twierdzić, że Rumunia zobowiązania traktuje tak, jak brudne rękawiczki, wyrzuca je skoro się pobrudziły i szkodzą wyglądowi lub nie przynoszą korzyści [...] W życiu wewnętrznym cały system układu partii politycznych, cały system administracji i cały system stosunku do tronu jest oparty na systemie „kombinacji”. W tych warunkach interes państwa ustępować musi miejsca interesowi pieniężnemu poszczególnych ugrupowań i osób. W tych warunkach psychologia tzw. samoobrony nabierać musi specyficznego charakteru, wartość danych zobowiązań i prostolinijność (szczerłość) postępowania w stosunku do kontrahentów nabierać musi również bardzo swoistego charakteru. Te wszystkie cechy wpływając na wartość samej pracy i techniczny stan faktycznej wartości systemu obronnego [...] stwarzają jednak zasadniczą cechę, z którą muszą się zawsze liczyć czynniki odpowiedzialne polskie, **cechę zupełnej niewiadomej w jakich granicach Rumunia dotrzyma danych zobowiązań.** Zabyśnięcie, w chwili decydującej, jakiejś może nawet nierealnej kombinacji, może bez wszelkich trudności zniewolić Rumunię do opuszczenia nas [...] Element ten sądzony i oceniany w oderwany sposób, mógłby wystarczyć do negatywnego oceniania konieczności przymierza rumuńsko-polskiego. Są jednak takie konieczności geograficzne i polityczne, które nas zniewalać muszą, biorąc je pod uwagę, do bliskiej współpracy z naszym sprzymie-

18 X 1930 r., mps, k. 49–83. Raport przygotowany przez wybitnego oficera i dyplomatę był przeczytany (co potwierdzają parafy) przez: gen. dyw. Tadeusza Piskora (szefa SG, 10 XI 1930 r.), gen. bryg. Stanisława Kwaśniewskiego (I zastępca szefa SG, 13 XII 1930 r.), płk. dypl. Kordiana Józefa Zamorskiego (II zastępca szefa SG, 28 II 1931 r.), płk. dypl. Zdzisława Przyjałkowskiego (szef Oddziału III SG, 9 III 1931 r.) oraz oczywiście przez ppłk. dypl. Tadeusza Pełczyńskiego, szefa Oddziału II SG.

rzeńcem oraz przygotowania pewnej wspólnej koncepcji obronnej. W jakich granicach należy tę kolaborację określić, jest rzeczą odpowiednich czynników³⁷.

Michałowski dotknął w cytowanym fragmencie zagadnień kluczowych przy ocenie Rumunii jako wiarygodnego partnera dla Polski przed wybuchem wojny – dla potwierdzenia wystarczy tylko przypomnieć słowa gen. ppor. Stanisława Hallera, który był jednym z członków polskiej delegacji negocjującej konwencję wojskową z Rumunią w początkach 1921 r.: „Wobec dalszych wywodów p. ministra [Eustachego] Sapięhy, że sfery wojskowe się wprawdzie, **wobec tradycyjnej niesłowności rumuńskiej**, sceptycznie na wartość konwencji wojskowej zapatrują, że rząd polski jej jednak mimo to potrzebuje, jako instrumentu politycznego [...] Od pierwszego posiedzenia można się było gruntownie zrazić do wszelkich układów z Rumunami. Ma się wrażenie, że się mówi z Cyganami. **Brak szczerości i kręactwo** cechuje cały tok układów [wyróż. – D. K.]”³⁸. Do tej kategorii można także zaliczyć bulwersującą deklarację rumuńskiego premiera George’a Tătărescu wyrażoną w rozmowie z sowieckim posłem w Bukareszcie Michailem Siemionowiczem Ostrowskim, 29 lipca 1937 r., że nie planuje on wiązać losów Rumunii z Polską, gdyż byłoby to szaleństwem i przestępstwem wobec własnego narodu³⁹; słowa te Tătărescu wypowiedział w szczytowym okresie polepszenia relacji polsko-rumuńskich i w parę tygodni po wyjeździe z Bukaresztu polskiej delegacji wojskowej z gen. bryg. Wacławem Stachiewiczem na czele... Równie oryginalna była próba pocieszenia płk. dypl. Kowalewskiego przez sędziwego marsz. Averescu, w okolicznościach ocieplenia relacji na linii Bukareszt–Moskwa za rządów Titulescu: „jeżeli nawet podpiszemy [układ] z ZSRR, to nie dotrzemy tego. Ja mam pod tym względem praktykę, gdyż sam, jeszcze jako gen. Averescu i szef Sztabu Generalnego, podpisywałem przed wojną sojusz z Austrią, wiedząc w chwili podpisywania, że go bezwzględnie nie dotrzymam”. Konkluzja polskiego *attaché* mogła być tylko taka: „Ciekawe

³⁷ Ibidem, k. 59–61.

³⁸ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Gen. ppor. S. Haller – przebieg układów o konwencję wojskową polsko-rumuńską w Bukareszcie od 11/I. do 29/I.1921 r., [b.d.], mps, k. 406, 410.

³⁹ H. Bułhak, A. Zieliński, *Z dziejów stosunków polsko-rumuńskich (sierpień 1936–wrzesień 1938)*, „Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej” 1980, t. 16, s. 154.

przyznanie i oryginalny sposób pocieszania nas, z którymi przecież też mają sojusz podpisany...⁴⁰

Wydaje się także, że w innym miejscu swego raportu Michałowski zupełnie słusznie uchwycił stosunek Bukaresztu do relacji z innymi państwami europejskimi, mającymi status mocarstwa bądź aspirującymi do takiej pozycji, oraz wynikającymi z tego perturbacjami dla Polski:

Celem jasnego sprecyzowania sytuacji, dodać należy, że teren rumuński jest terenem wpływów wielu państw. Znamy aktywność Francji, wzrastającą aktywność Niemiec, pewną aktywność Włoch itd. Każde z tych wielkich mocarstw jest w Rumunii jak u siebie w domu, każde z nich ma utarte wpływy i z każdym z nich ta czy inna część społeczeństwa nauczyła się robić „kombinacje”, oczywiście z rezultatem brzęczącym⁴¹. Wielkim mocarstwom (prócz Francji) dziwić się nie można. Dla nich Rumunia istnieje tylko jako teren eksploatacyjny, dla tubylców niestety rentowny, **nie tak jak dla nas, jako teren rzetelnej i pozytywnej współpracy, indywidualnie nie oplacającej się** [wyróż. – D. K.]. Całe nieszczęście, że

⁴⁰ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/173, List ppłk. dypl. J. Kowalewskiego do ppłk. dypl. J. Englichta, Bukareszt, 26 VII 1935 r., mps, k. 565.

⁴¹ Świetnym przykładem tego, o czym pisze Michałowski, była sprawa włosko-rumuńskiego traktatu przyjaźni zawierającego tajną klauzulę wojskową (zaczepno-odporną, w razie agresji państwa trzeciego strony miały przyjąć sobie z pomocą) z 1927 r., który podpisał premier, marszałek Alexandru Averescu, a którego nie uznał z kolei król Ferdynand I, słusznie twierdząc, że klauzuli wojskowej nie można pogodzić z sojuszem z Polską (której oczywiście o sojuszu z Włochami nie poinformowano). Po rychłej śmierci króla i ustąpieniu rządu Averescu, następny gabinet uznał traktat za... niebyły i o sprawie w Rumunii zapomniano. Sprawa jednak odżyła, gdy dowiedzieli się o traktacie Francuzi – wówczas premier Iuliu Maniu oświadczył francuskiemu posłowi w Bukareszcie, żeby go uspokoić, że klauzula wojskowa w traktacie z Włochami jest martwą literą. W 1932 r. w tej samej sprawie zwróciły się z pretensjami do Rumunii sojusznicze kraje z Małej Ententy – Jugosławia i Czechosłowacja. Sytuacja się skomplikowała, gdy Włosi postanowili wywierać na Rumunach – w ramach klauzuli, która ich zdaniem była całkiem aktualna – neutralność w przypadku ataku Jugosławii (sprzymierzeńca Rumunii) na Włochy! Opisując ten cały ambaras, polski *attaché* wojskowy nie sugerował swoim przełożonym wyciągania jakichś poważnych konsekwencji od nieobliczalnego sojusznika – spuentował przy tym sprawę celnie: „Rumunia przedstawia, obok swych dużych wad, dla nas bardzo poważne plusy i dlatego musimy ją zachować jako element pozytywny w naszych kalkulacjach”, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Sztabu Głównego WP [J. Gąsiorowski] – klauzule wojskowe w traktacie przyjaźni włosko-rumuńskim, Poselstwo RP w Belgradzie, Attaché Wojskowy, Nr 6, Bukareszt, 9 I 1933 r., mps, k. 216–218.

z tej sytuacji zdają sobie sprawę w Bukareszcie przede wszystkim przedstawiciele obcych mocarstw, a nie Rumunii⁴².

Oceniając potencjał ekonomiczny, gospodarczy i przemysłowy Rumunii, polski *attaché* wojskowy stwierdził, że kraj ten – w przypadku wojny – będzie w 100% zależny od zakupów za granicą. Oczywiście rzutowało to, znów negatywnie, na ocenę Rumunii w oczach polskich kół rządzących, a szczególnie wojskowych – a trzeba stwierdzić, że położenie to uległo tylko nieznacznej poprawie do 1939 r. Rumunia w żadnej mierze nie mogła być brana pod uwagę jako kraj dający Polsce oparcie materiałowe w przypadku wojny. Po drobiazgowej analizie potencjału bojowego, organizacji oraz stanu materiałowego armii rumuńskiej Michałowski uznał ją za zdolną tylko do biernego wiązania sił sowieckich. „Nadzieje angażowania sił rumuńskich w kraju nieprzyjaciela w razie poważniejszego oporu, będą zawsze nikłe” – napisał dalekowzrocznie w 1930 r., a historia potwierdziła to w zupełności w czasie II wojny światowej⁴³.

Mając tak ograniczone możliwości aktywnego wsparcia Polski w konflikcie ze Związkiem Sowieckim; dysponując rachitycznym i ulegającym wpływom z zewnątrz oraz targanemu konfliktami wewnętrznymi systemem politycznym, Rumunia zachowywała ciągle strategiczną pozycję wśród sojuszników Polski, mając za sobą ogromny argument – położenie geograficzne i przy wszystkich swoich wadach, stosunkowo przyjazne wobec Polski nastawienie: monarchii, polityków, armii oraz społeczeństwa rumuńskiego. Nie gwarantowało to kompletnego wypełnienia umów sojuszniczych, lecz dawało nadzieję, że terytorium rumuńskie będzie przynajmniej solidnym elementem oparcia dla polskiego tranzytu południowego – jedynej realnej drogi zaopatrzenia armii polskiej, przede wszystkim w przypadku konfliktu z III Rzeszą. I choć u progu lat 30. kwestia ta nie była zbyt obecna w raportach polskiego *attaché*, nie wspominając o działaniach na wyższych szczeblach MSZ – oczywiście przede wszystkim z racji istnienia umowy tranzytowej z 1925 r. – to zyskiwała na znaczeniu z każdym rokiem⁴⁴, osią-

⁴² AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Sztabu Głównego WP [T. Piskora], k. 64–65.

⁴³ Ibidem, k. 32.

⁴⁴ Wiosną 1936 r., w okresie kryzysu wywołanego zajęciem przez III Rzeszę zdemilitaryzowanej Nadrenii, alarm w Polsce wywołała informacja o aktywizacji przez Francję sojuszu z Czechosłowacją i ZSRS, co skutkowało zgodą Rumunii na ewentualne uruchomienie linii tranzytowej, przez którą Sowieci mieli przesyłać do Czechosłowacji materiał wojenny (a w dalszej perspektywie zapewne oddziały wojskowe). Polski *attaché* wojskowy w Bukareszcie, będąc w bezpośrednim kontakcie z Centralą wywiadu, bardzo czuj-

gając swe apogeum w II połowie 1938 r. i wiosną 1939 r., gdy o sprawach tranzytowych minister spraw zagranicznych Józef Beck rozmawiał ze swoim rumuńskim odpowiednikiem⁴⁵.

Wracając jednak do raportu Michałowskiego z 18 października 1930 r., należy przywołać jego uwagi dotyczące stanu kolei rumuńskich. Oczywiście polski *attaché* wojskowy w Bukareszcie (podobnie jak jego następcy) oceniał stan rumuńskich linii kolejowych, mając jako punkt odniesienia ocenę możliwości koncentracji i przerzucania na front z głębi kraju rumuńskich oddziałów na wypadek agresji sowieckiej⁴⁶. Obserwacje te jednak pozwalają wyrobić zdanie o możliwościach tychże kolei w przypadku natężonego ruchu pociągów tranzytowych do Polski, z materiałem niezbędnym do prowadzenia działań wojennych⁴⁷. Michałowski w pierwszej kolejności zwrócił uwagę na istnienie w Rumunii dwóch systemów kolejowych: dawnej, mniejszej Rumunii, oraz przyłączonego po układzie w Trianon z 1920 r. Siedmiogrodu. Systemy te powiązane były ze sobą dość wątlymi pięcioma arteriami, z których trzy (Sinaia–Braşov, Turnu Severin–Orşova oraz Sibiu–Slatina) bieły w położeniu północ–południe, a dwie (Braşov–Buzău oraz Ocna Mureş–Adjud) wschód–zachód. Z wyjątkiem linii Braşov–Buzău, wszystkie pozostałe były wąskotorowe i bieły przez trudno dostępne rejony górskie Karpat, co generowało potrzebę

nie obserwował rumuńskie zabiegi wokół organizacji tej linii tranzytovej; obserwacje te, oprócz podłoża politycznego, miały także pomóc oszacować realnie zdolności przelotowe kolei rumuńskich, zob. dwa z kilku dokumentów dotyczących tego zagadnienia: AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 125/36, Bukareszt, 11 III 1936 r., mps, k. 438–441 oraz wcześniejszy raport nr 95/36 z 21 II 1936 r. (ibidem, k. 442, 442a), do którego załączona jest oleat pt. *Szemat kolei rumuńskich* (ibidem, k. 444), z zaznaczonymi liniami tranzytowymi i ich przelotnością na dobę. Polaków szczególnie interesowała linia z Galati–Tecuci–Adjud–Paşcani, która mogła być wykorzystana także na potrzeby polskiego tranzytu, a na odcinku Mărăşeşti–Adjud posiadała dwa tory, co dawało jej imponujące – jak na rumuńskie standardy – przelotowość, 53 składów na 24 godziny. Olet ten przedstawia niezwykle realnie stan rumuńskich linii kolejowych.

⁴⁵ M. Leczyk, *Polska i sąsiedzi – stosunki wojskowe 1921–1939*, Białystok 1997, s. 382, 383.

⁴⁶ Zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Szef Oddziału III SG [W. Ludwig] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], SG, Oddział III, L. 1284/III.Wsch., Warszawa, 27 IV 1933 r., mps, k. 256, 257; tam polskie dezyderaty wobec rozwoju rumuńskiej kolei, oczywiście pod kątem operacyjnym.

⁴⁷ Już w dodatkowym protokole do polsko-rumuńskiej konwencji wojskowej z 3 III 1921 r. znalazł się polski postulat zwiększenia przepustowości na linii kolejowej: Kołomyja–Cernăuţi (Czerniowce), zob. H. Walczak, op. cit., s. 137.

zestawiania krótkich składów, a i tak wymagane były do ich ciągnięcia po dwa parowozy. Konkluzja Michałowskiego nie była zbyt pocieszająca:

Stan sieci kolejowej jest obecnie jeszcze raczej opłakany. Przelotność jest słabą bardzo, a co grać musi przede wszystkim rolę w ocenie podawanych cyfr, to sposób, w jaki władze rumuńskie obliczają przelotność na wypadek wojny. Uwzględniając zmniejszenie intensywności konserwacji torów w razie wojny, a równoczesny wzrost obciążenia, przelotność maksymalna będzie zawsze opadała i dlatego dla racjonalnego rachunku trzeba zawsze obierać pewną przeciętną uwzględniającą już ten spadek. Rumuni natomiast obliczają przelotność mobilizacyjną cyfrą maksymalną, w rzeczywistości nieosiągalną. Stan konserwacji linii kolejowych, stan mostów i taboru kolejowego jest bardzo zły i im bardziej na wschód tym gorszy. Besarabia nie posiada ani jednej linii kolejowej utrzymanej tak, jak tego wymagają cywilizowane warunki. Tamtejsze urzędy kolejowe zapewniają, że 40-osiove pociągi, o pełnym ładunku, to maximum, co tamtejsze tory wytrzymają. Zważywszy, że linie prawie wszystkie są jednotorowe, a stacje źle rozłożone i źle wyposażone, przelotność poszczególnych linii jest jeszcze niższa niż być by mogło⁴⁸.

Stan rumuńskich kolei był na tyle ważny dla polskiej armii, że w I połowie lat 30. znalazł się w orbicie zainteresowań wywiadu strategicznego⁴⁹. Wykorzystanie agentury do sprawdzenia sieci transportowej kraju sojuszniczego nie było normalną praktyką, a to z kolei pokazuje, jaki był stan zaufania strony polskiej wobec informacji płynących z rumuńskiego Sztabu Generalnego. W raporcie z 2 sierpnia 1933 r. agent „921-bis”, oceniany w Referacie „Wschód” Oddziału II jako źródło „pewne, dobre”, dostarczył informacje na temat linii kolejowych Borșa–Jacobeni oraz Dornișoara–

⁴⁸ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Sztabu Głównego WP [T. Piskora], k. 69, 70.

⁴⁹ Zresztą nie był to jedyny asertywny sposób zbierania informacji o kolejach naszego południowego sąsiada. Poważną pracę *quasi*-wywiadowczą prowadził przedstawiciel PKP w Bukareszcie Hugo Victor Kasper, a zebrane dane trafiały do Oddziału II *via* Delegat Sztabu Głównego przy Dyrekcji Kolei Państwowych (DKP) w Stanisławowie ppłk. dypl. Ernesta Giżewskiego i dalej przez szefa Służby Komunikacyjnej przy Oddziale IV płk. dypl. Aleksandra Szychowskiego (zob. AAN, Sztab Główny WP, Szef Służby Komunikacyjnej przy Oddziale IV SG [A. Szychowski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – koleje rumuńskie – wiadomości, Szef Służby Komunikacyjnej przy Oddziale IV SG, L. dz. 5037/Kom.30, Warszawa 14 I 1930 r., mps, k. 137 i n.

–Tiha–Bârgăului⁵⁰; 14 sierpnia ten sam agent przygotował raport o węźle kolejowym w Bukareszcie⁵¹. Inny agent, „Tar-721”, także wysoko oceniany przez podwładnych kpt. Niezbrzyckiego, przygotował raporty: 22 sierpnia 1933 r. o połączeniu Braşov–Buzău⁵², a 13 sierpnia o linii Dorneşti–Vatra Dornei⁵³. Tenże agent opracował także materiał o strajku i zamieszkach wywołanych przez robotników warsztatów kolejowych w Bukareszcie w styczniu 1933 r. oraz o ich procesie sądowym w lipcu/sierpniu tego roku⁵⁴; cały tumult, dodajmy krwawo i brutalnie stłumiony, miał podłoże ekonomiczne (zmniejszono pensje robotnikom) i wydaje się, że akurat tę sprawę traktowano w Polsce jako kolejny argument za tym, żeby traktować rumuńskiego partnera i jego zapewnienia z dużą dozą ostrożności.

Natężenie działalności wywiadu polskiego na odcinku rumuńskiego kolejnictwa zbiegło się (a nie wykluczone, że się łączyło) z pracą specjalną oficera Szefostwa Komunikacji Wojskowej SG, ppłk. dypl. Lucjana Stanka pt. „Sieć kolejowa Rumunii – stan na 1 VII 1933 r.”. Opracowanie Stanka powstało na podstawie dostarczonych mu rumuńskich materiałów (a on sam odbył w 1933 r. 9-miesięczny staż kolejowy), spotkało się z krytyką *attaché* wojskowego w Bukareszcie ppłk. dypl. Jana Kowalewskiego, który zarzucił autorowi przeszacowanie możliwości przelotowych na ważnej z operacyjnego punktu widzenia linii Ploieşti–Braşov oraz zbytnią ufność w materiały rumuńskie. Kowalewski powoływał się przy tym na własne obserwacje, z których wynikało, że na tej linii możliwości dobowe nie przekraczały średnio 6–8 składów towarowych (100-osiowych, 500-tonowych),

⁵⁰ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Kierownik Referatu „W” [J. Niezbrzycki] – materiał inf.-źr. dla szefa Wydziału III [F. Demel], źródło „921-bis”, L. 1851/33/M, Oddział II SG, Wydział II, Ref. „W”, Warszawa 7 IX 1933 r., mps, k. 363–365.

⁵¹ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Kierownik Referatu „W” [J. Niezbrzycki] – materiał inf.-źr. dla szefa Wydziału III [F. Demel], źródło „921-bis”, L. 1849/33/M, Wydział II, Ref. „W”, Warszawa 7 IX 1933 r., mps, k. 377–379; Na koszulce odręczna adnotacja szefa Wydziału III Ewidencyjnego Oddziału II mjr. dypl. Franciszka Demla: „Raporty dotyczące Rumunii proszę podać O[ddziałowi] III z wyraźnym zastrzeżeniem, że pochodzą z wywiadu i nie mogą być w normalny sposób wykorzystywane. Ponadto materiały dotyczące kolejnictwa przekazać szefowie Komunikacji Wojskowej”.

⁵² AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Budowa linii kolejowej Braşov–Buzău w Rumunii – źródło „Tar-721”, L. „W” 1852/33/M, Oddział II SG, L. dz. 6554/T.O., 9 IX 1933 r., mps, k. 366–368.

⁵³ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Linia kolejowa Dorneşti–Vatra Dornei – źródło „Tar-721”, L. „W” 1850/33/M, Oddział II SG, L. dz. 6555/T.O., 9 IX 1933 r., mps, k. 370–374.

⁵⁴ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Kierownik Referatu „W” [J. Niezbrzycki] – materiał inf.-źr. dla szefa Wydziału III [F. Demel], źródło „Tar-721”, Wydział II, Ref. „W”, L. 1875/33/M, Warszawa 22 IX 1933 r., mps, k. 380–389.

podczas gdy Stanek uznał, że przelotność wynosiła na tej trasie 18 do 20 składów⁵⁵. *Attaché* w Bukareszcie dostarczył ponadto ważną informację, że Rumunia otrzymała międzynarodową pożyczkę m.in. na cel rozbudowy i unowocześnienia linii kolejowych (według tzw. planu francuskiego inż. G. Leverve'a z 1929 r.)⁵⁶. Z kredytu stabilizacyjnego uzyskanego 2 lutego 1929 r. wynoszącego 101 mln dolarów, aż 44 mln przeznaczono na rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej. Inną kwestią było, że autor tego 6-letniego planu modernizacyjnego – inż. Leverve – obliczył jego koszty na blisko 130 mln dolarów⁵⁷. Realizacja tego planu przebiegała jednak powoli i w 1936 r., w ocenie i polskich, i francuskich sztabowców, jakość rumuńskich kolei żelaznych przedstawiała się dalej w stanie dalekim od

⁵⁵ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, *Attaché* Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalski], Poselstwo RP w Bukareszcie, *Attaché* Wojskowy, Nr 234/35, Bukareszt, 8 V 1935 r., mps, k. 649–651; zob. także *ibidem*, Ppłk dypl. L. Stanek do szefa Komunikacji Wojskowych SG [A. Szychowski], Warszawa, 27 VIII 1935 r., mps, k. 645–647; *ibidem*, Szef Komunikacji Wojskowych SG [A. Szychowski] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalski] – przydział 2 egz. pracy ppłk. dypl. Stanka – sieć kolejowa w Rumunii, SG, Szef Komunikacji Wojskowych, L. dz. 378/tj.35, Warszawa, 3 IX 1935 r., mps, k. 644; *ibidem*, Szef Oddziału III [M. Bardel] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalski] – ustalenie przelotności linii kolejowej Ploiești–Brașov, SG, Oddział III, L. 2056/III.Wsch.Tj., Warszawa, 30 IX 1935 r., mps, k. 642; *ibidem*, *Attaché* Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalski], Poselstwo RP w Bukareszcie, *Attaché* Wojskowy, L. 541/35, Bukareszt, 4 XII 1935 r., mps, k. 637–640.

⁵⁶ Zob. D. Turnock, *Railway Network Development in Inter-war Romania: Economic and Strategic Motives*, „*Geographica Pannonica*” 2003, nr 8, s. 16–24.

⁵⁷ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/78, Międzynarodowa pożyczka stabilizacyjna Rumunii, Sztab Główny, Oddział II, Warszawa 16 III 1929 r., mps, k. 72 i n. Plan zakładał: 1. odnowienie 1,4 tys. km linii kolejowych oraz użycie uzyskanego w ten sposób materiału starego na poprawę stanu dalszych 300 km; 2. podwojenie 344 km toru kolejowego; Oddział II interesowała przede wszystkim strategiczna linia Buzău–Pașcani, na trasie z Bukaresztu do granicy polskiej – linią tą podążałby tranzyt czy to z portów adriatyckich, czy z Konstanty (od pewnego odcinka także z Gałacza), czy też z Salonik; 3. zwiększenie i remont taboru kolejowego; 4. budowa nowych wiaduktów, mostów, stacji i warsztatów; 5. polepszenie bezpieczeństwa i wydajności ruchu kolejowego. Tak zarysowany projekt mógł budzić poważne nadzieje w Polsce, gdyż z jednej strony gwarantował usprawnienie mobilizacji armii rumuńskiej, a z drugiej udrażniał przelotowość trasy tranzytowej, mającej kapitalne znaczenie przy dowozie materiału wojennego. Najlepiej świadczy o tym poniższy *passus*: „Ważne jest nadesłanie przez *Attache* wojskowego w Bukareszcie: [...] Dane o rozbudowie kolei, czy uwzględniono podwojenie linii kolejowej łączącej Polskę z Rumunią (Buzau–Foscani [Pașcani]), czy i jakie państwa czynią zabiegi o dostawę materiałów w związku z szeroką rozbudową kolei rumuńskich. W jakim stopniu uwzględniono koleje w Besarabii”.

oczekiwań⁵⁸ i były one ciągle nie mniej czujnie obserwowane⁵⁹, także przez pracowników polskiej służby konsularnej⁶⁰.

Strona polska w kontaktach z Rumunami najczęściej wykazywała daleko idącą kurtuazję i delikatność, pomimo cyklicznie pojawiających się objawów nieszczerości naszego południowego partnera i sojusznika. W korespondencji wewnętrznej polskiego Sztabu Głównego można jednak odnaleźć oznaki zniecierpliwienia i rozdrażnienia tego typu zachowaniem. Wiosną 1933 r. szef Oddziału III SG (a wcześniej *attaché* w Bukareszcie) ppłk dypl. Włodzimierz Ludwig przesłał na ręce szefa Oddziału II wykaz kwestii, w których należy usprawnić współpracę polsko-rumuńską. Jednym z punktów budzących poważne wątpliwości była rumuńska polityka kolejowa, a raczej brak konsekwencji i systematyczności w jej realizacji, gdyż zależała ona od krótkowzrocznej polityki często zmieniających się rządów. Oczywiście Ludwig w tym konkretnym przypadku narzekał na porzucenie projektów rozbudowy infrastruktury kolejowej, które miały ułatwić koncentrację wojsk rumuńskich na terenie Besarabii⁶¹, lecz przy okazji dotknął szerszego problemu ogólnej niestabilności i niewydolności systemu kolejnictwa rumuńskiego, co musiało być brane pod uwagę nie tylko w planach operacyjnych, ale także w perspektywie tranzytu południowego. Podobne sygnały były impulsem do dalszej aktywnej obserwacji poczynąń rumuńskiego sojusznika w obrębie rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej.

We wrześniu 1938 r., na specjalne polecenie Szefa Sztabu Głównego, szef Oddziału II płk dypl. Pełczyński polecił dokładnie zbadać warunki

⁵⁸ Zob. CAW, Akta Oddziału II Sztabu Głównego (Generalnego), sygn. I.303.4.3599, Sprawozdanie szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] z podróży służbowej do Francji, odbytej w maju 1936 r., Sztab Główny, Oddział II, L. dz. 10545/II.T.O., Warszawa, 10 VIII 1936 r., mps, k. 394.

⁵⁹ Zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyńskiego] – sprawozdanie za okres 1935/36, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, Nr 84/36, Bukareszt, 7 III 1936 r., mps, k. 686. W planie pracy na okres 1936/1937 Kowalewski założył m.in. wyjazd terenowy dla sprawdzenia linii kolejowej Ilva Mică–Vatra Dornei, będącej w budowie.

⁶⁰ Zob. AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Wicekonsul RP w Cluj [Tadeusz Stapiński] do Konsula RP w Bukareszcie, Agencja Konsularna w Cluj, Nr 365/b/5, Cluj, 26 III 1938 r., mps, k. 537; Stapiński meldował wybudowanie pomiędzy Clujem a Oradeą dwóch mijanek trójtorowych, dostatecznie długich, żeby pomieścić pełne składy pociągów.

⁶¹ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/118, Szef Oddziału III SG [W. Ludwig] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalskiego], Sztab Główny, Oddział III, L. 1284/III.Wsch., Warszawa, 27 IV 1933 r., mps, k. 256, 257.

komunikacyjne w północno-wschodniej Rumunii: konsul w Czerniowcach miał sprawdzić trasę Czerniowce–Chocim; *attaché* w Bukareszcie miał dokonać lustracji na kierunkach: Czerniowce–Botoșani–Pașcani–Edineț–Atachi, Atachi–Bălți–Soroka oraz Soroka–Bălți–Orhei–Criuleni / /Dubosari/–Kiszyniów–Tighina–Bukareszt; pomocnik *attaché* mjr dypl. Marian Zimnal⁶² oraz kpt. Józef Karol Lipecki z Centrali wywiadu (z Referatu Broni Pancernych Samodzielnego Referatu „Niemcy”) mieli zbadać komunikację na linii Bukareszt–Brașov–Gheorgheni–Toplița–Vatra Dornei–Czerniowce⁶³. Podczas objazdu Transylwanii w listopadzie 1938 r. *attaché* w Bukareszcie ppłk dypl. Tadeusz Zakrzewski skonstatował pospieszłą pracę nad budową drugiego toru na linii Ploiești–Brașov–Kluż (Cluj) oraz już wybudowaną drugą nitkę na linii Alba Iulia–Apahida⁶⁴.

Należy jednak oddać sprawiedliwość i stwierdzić, że podkreślana wielokrotnie w różnych dokumentach kluczowa rola Rumunii, jej kolei i portów dla zaopatrzenia Polski w czasie wojny, nie przełożyła się w żadnym stopniu na rozwój infrastruktury kolejowej po naszej stronie granicy. Do wybuchu wojny nie planowano żadnych inwestycji na liniach tranzytowych – faktycznie trzech liniach jednotorowych, które zbiegały się w Stanisławowie, o przelotności nie większej niż 18 składów na dobę każda – od granicy rumuńskiej do Lwowa; w preliminarzach brak jest informacji o modernizacji węzłów kolejowych w Stanisławowie, Stryju czy w Tarnopolu⁶⁵. Strona polska, oczekując od Rumunów postępów w modernizacji kolei, sama zadawała się niezbędnym minimum do podtrzymania tranzytu wojennego,

⁶² W kilka dni później Zakrzewski meldował szyfrem do Warszawy, że na lustrowanym odcinku Zimnal nie skonstatował żadnych przygotowań (zapewne do rozbudowy czy też modernizacji), zob. AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Depesza szyfrowa Attaché Wojskowego w Bukareszcie [T. Zakrzewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], L. dz. 607, Bukareszt 28 IX 1938 r., mps, k. 716.

⁶³ AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Zbadanie komunikacji w półn. wsch. Rumunii, Sztab Główny WP, Oddział II, 20 IX 1938 r. [b. nr. kanc.], mps, k. 712, 713.

⁶⁴ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/312, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [T. Zakrzewski] do szefów Oddziału II SG [T. Pełczyński i M. J. Smoleński] – podróż po Transylwanii, Ambasada RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 752, Bukareszt, 22 XI 1938 r., mps, k. 316.

⁶⁵ I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. N. Bujniewicz, A. Wesołowski, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, seria Wojskowe Teki Archiwalne, t. 1, Warszawa 2011, s. 27 i n. (oraz załączniki nr 1 i 2 znajdujące się na końcu tomu, a będące kolorowymi schematami: program inwestycji kolejowych na rzecz wojska na lata 1936–1940; wojenna przelotność linii kolejowych normalnotorowych PKP i prywatnych).

bez widoków choćby na wybudowanie na jednej z nitek (np. na wydajniejszej linii do Śniatynia) dochodzących do granicy drugiego toru.

Kwestia tranzytu materiału wojennego (oraz poprawy stanu połączeń kolejowych) była obecna w czasie konferencji międzysztabowych państw Małej Ententy. Konferencje te stanowiły, co było zupełnie zrozumiałe, obiekt poważnego zainteresowania polskiego Sztabu Głównego, co wyrażało się w zaangażowaniu *attaché* wojskowych w Pradze, Bukareszcie i Belgradzie w zdobywanie jak najbardziej szczegółowych informacji na temat spraw omawianych przez przedstawicieli kierownictwa armii: Czechosłowacji, Rumunii oraz Jugosławii. W marcu 1934 r. kpt. dypl. Modest Rastawiecki, pomocnik *attaché* wojskowego w Bukareszcie, donosząc płk. dypl. Teodorowi Furgalskiemu o rozpoczęciu kolejnej konferencji, wspominał, że jednym z punktów obrad jest poprawa konwencji tranzytowej sprzed 10 lat, w której jak przypominał, uczestniczyła także strona polska: „sprawa ta winna zasadniczo i nas interesować, gdyż my braliśmy też udział w ostatniej konwen[cji]”⁶⁶.

Kraje Małej Ententy – zgodnie zresztą z konwencją tranzytową z lat 20. – opierały swoje kalkulacje wsparcia materiałowego w przypadku wojny przede wszystkim na dostawach do portów jugosłowiańskich oraz do portu w Salonikach⁶⁷. W związku z tym niezwykle palącą sprawą była potrzeba zwiększenia możliwości przewozowych na liniach kolejowych pomiędzy Jugosławią a Rumunią i pomiędzy Rumunią a Bułgarią. W kontekście tego elementu kluczowego znaczenia zaczęła nabierać potrzeba budowy kolejnej przeprawy przez Dunaj⁶⁸. W lutym 1928 r. o opinię w tej

⁶⁶ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/29/1, Pomocnik Attaché Wojskowego w Bukareszcie [M. Rastawiecki] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalskiego], L. 231/34, [kopia], 21 III 1934 r., mps, k. 611.

⁶⁷ Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej, w 1914 r. Grecja i Serbia podpisały porozumienie o serbskiej strefie wolnocłowej w porcie salonicckim. Na tych kontaktach opierało się porozumienie tranzytowe zawarte przez Rzeczpospolitą z Rumunią i Królestwem SHS w 1925 r., a idea ta była stale obecna na konferencjach bałkańskich, zwoływanych cyklicznie od 1930 r. Wymagało to znacznie lepszego powiązania komunikacyjnego Salonik z Bałkanami – czy to w wariantcie Jugosłowiańskim, czy też Bułgarskim – a to z kolei nie wyszło poza fazę deklaratywności, zob. M. Przegiętka, *Inwestycje komunikacyjne na Bałkanach w polskiej polityce zagranicznej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 2007, z. 162, s. 28.

⁶⁸ Sprawa budowy mostu na Dunaju pomiędzy Serbią (później Królestwem SHS i wreszcie Jugosławią) a Rumunią, względnie pomiędzy Bułgarią a Rumunią, istniała w polityce bałkańskiej od II połowy XIX w. i była najczęściej torpedowana przez Rumunię, zob. E. Znamierowska-Rakk, *Sprawa połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym i Morzem Egejskim w polityce II Rzeczpospolitej*, [w:] *Międzymorze*, s. 292.

kwestii do Oddziału II Sztabu Generalnego zwrócił się Wydział Wschodni Departamentu Politycznego MSZ. Udzielając odpowiedzi w zastępstwie ppłk. SG Tadeusza Schaetzla, szef Wydziału Ewidencyjnego Oddziału II ppłk SG Tadeusz Pełczyński napisał: „Rozbudowa polskich możliwości tranzytowych materiału wojennego przez porty adriatyckie i Morze Egejskiego jest problemem wielkiej wagi z p[unktu] widzenia obrony Państwa”⁶⁹. Wykładając punkt widzenia Centrali polskiego wywiadu na zagadnienie skrócenia drogi tranzytowej przez włączenie do niej Bułgarii, Pełczyński zauważył zarówno korzyści, jak i zagrożenia („nie powinna biec zbyt blisko wybrzeży Morza Czarnego”). Przede wszystkim jednak proponował przeciwstawić się greckim zakusom na likwidację jugosłowiańskiej strefy handlowej w porcie salonickim, w której mieliśmy zagwarantowany układem z 1925 r. udział. Zdając sobie jednak sprawę z niewystarczających – nawet na potrzeby Królestwa SHS – możliwości tej „zony”, uważał, że: „korzystnym byłoby mieć ponadto zapewnione i do dyspozycji inne możliwości tranzytowe przez Saloniki (tj. zonę grecką)”. Odrzucał jednak możliwość odrębnego porozumienia tranzytowego z Grekami – wykazując się przy tym bardzo racjonalną oceną realiów – gdyż obawiał się zerwania trójstronnej umowy tranzytowej z 1925 r. i utraty realnie istniejącego połączenia z Salonikami na rzecz projektu, który istniał tylko na papierze... i w takim charakterze pozostał do 1939 r. Trzeba także zaznaczyć, że kwestia ta była jednym z obiektów zainteresowania polsko-rumuńskiej konferencji międzysztabowej w 1931 r.; wówczas to przewodniczący delegacji polskiej gen. dyw. Tadeusz Piskor wystąpił wobec Rumunów z propozycją włączenia do systemu tranzytu południowego Bułgarii oraz wybudowania mostu na Dunaju, na odcinku granicznym właśnie z tym państwem. Gwałtowna i jednoznacznie negatywna odpowiedź szefa rumuńskiego Sztabu Generalnego, który stwierdził, że nie leży to w interesie jego państwa i poprosił gen. Piskora o to, żeby nie nalegał na kompromis rumuńsko-bułgarski, zatrzymała tę kwestię w martwym punkcie, aż do 1937 r., gdy zaczęła ponownie pojawiać się w wojskowych rozmowach z Rumunami⁷⁰.

⁶⁹ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/23, [T. Pełczyński] Tranzyt przez Saloniki, MSWojsk., Sztab Generalny WP, Oddział II, Nr 7022/Inf.Tr.T.O., Tylko przez oficera!, Warszawa, 29 II 1928 r., mps, k. 304. Pismo to trafiło według rozdzielnika, oprócz MSZ, do: Attachatów w Belgradzie i Bukareszcie, Oddziałów I, II, III i IV Sztabu Generalnego.

⁷⁰ H. Walczak, op. cit., s. 465, 466; B. Łyczko-Grodzicka, *Dyplomacja polska a Ententa Bałkańska 1933–1936*, Wrocław 1981, s. 73 i n.; o zawirowaniach wśród trudnych relacji krajów naddunajskich, przede wszystkim z perspektywy gospodarczej zob. M. Konstantinow, *Zagadnienia Dunaju ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Poznań 1938, s. 151–164.

Dyplomacja polska starała się doprowadzić do porozumienia bułgarsko-rumuńskiego znacznie wcześniej, od końca lat 20. lansując budowę przeprawy przez Dunaj, początkowo w rejonie rumuńskiego miasta Corabia, mając wobec tych planów poparcie Grecji, żywo zainteresowanej doprowadzeniem linii kolejowej z Corabi do Salonik. Bułgarzy jednak widzieli lokalizację mostu dalej na wschód, koło rumuńskiego miasta Giurgiu i bułgarskiego – Ruse⁷¹, połączonego linią kolejową z portem nad Morzem Egejskim w Dedeagaczu (Tracja Zachodnia); ten pomysł torpedowali jednak – ze względów politycznych – Grecy⁷². Grecja w 1929 r. o mediację i nakłonienie Rumunii oraz Bułgarii do ustępstw zwróciła się do dyplomacji polskiej, która skwapliwie podjęła się tego trudnego zadania, w zamian za gwarancje tranzytowe na terenie portu salonickiego⁷³. Pomimo długotrwałych negocjacji i nawet formalnego *consensu* co do budowy mostu w rejonie Rusti związanego koleją z Salonikami, nie udało się przed wybuchem wojny osiągnąć oczekiwanego rezultatu, a takim mogło być tylko rozpoczęcie budowy⁷⁴. Znamienne było także pismo dyrektora Departamentu Handlowo-Taryfowego Ministerstwa Komunikacji do MSZ wysłane w listopadzie 1932 r., w którym urzędnik ten – mając na uwadze tylko korzyści gospodarcze Polski w czasie pokoju – generalnie negatywnie ocenia potrzebę zaangażowania Polski w projekt magistrali kolejowej, przez Rumunię i Bułgarię, łączącej nas z portem w Salonikach, gdyż „nie miałyby zdaniem Ministerstwa Komunikacji nawet przy najdogodniejszych warunkach komunikacyjnych i taryfowych szerokiego znaczenia dla obrotu towarowego między Polską a Grecją i Turcją”⁷⁵. Ta opinia pokazuje, jak wyraźnie różne były opinie – dość krótkowzroczne – specjalistów cywilnych od zapatrywań wojskowych, dla których kwestia budowy przeprawy na Dunaju – czy to w wariantcie jugosłowiańsko-rumuńskim czy też bułgarsko-rumuńskim – była warunkiem stworzenia alternatywnej i w miarę wydajnej linii dowozu zaopatrzenia wojennego. Zresztą w miarę upływu czasu sytuacja ta zaczęła ulegać stopniowej zmianie – w II połowie lat 30. to MSZ i Ministerstwo Komunikacji parły do realizacji projektu południowej magistrali kolejowej, a z kolei w Sztabie Głównym WP, wraz z rosnącym

⁷¹ Na takie umiejscowienie przeprawy na Dunaju wskazywali także specjaliści z polskiego Ministerstwa Komunikacji, zresztą wbrew stanowisku polskiego MSZ, zob. M. Przegiętka, op. cit., s. 34.

⁷² O powodach greckiego sceptycyzmu wobec mostu w tym miejscu zob.: E. Znamierowska-Rakk, op. cit., s. 293, 294; M. Przegiętka, op. cit., s. 30–32.

⁷³ M. Przegiętka, op. cit., s. 33.

⁷⁴ E. Znamierowska-Rakk, op. cit., s. 295–297.

⁷⁵ Cyt. za: M. Przegiętka, op. cit., s. 34.

zagrożeniem wojennym ze strony zachodniego sąsiada (i niewielkim, jak niestety błędnie uważano, ze strony wschodniego sąsiada), zaczęto kłaść nacisk na tranzyt z wykorzystaniem portów rumuńskich.

Budowa przeprawy dunajskiej jako kluczowego elementu magistrali kolejowej w konfiguracji równoleżnikowej – a więc łączącej port w Splicie z portem w Konstancy – nie mogła być traktowana jako alternatywa dla przeprawy rumuńsko-bułgarskiej, lecz jako wariant konkurencyjny. Także i w tym przypadku istniały rozbieżności czynników cywilnych i wojskowych w ocenie przedsięwzięcia, którego początki sięgały do umowy serbsko-rumuńskiej z 1898 r., potwierdzonej następnie w 1913 r.⁷⁶ W rozmowach pomiędzy politykami oraz przedstawicielami sztabów rumuńskiego i jugosłowiańskiego przez dłuższy czas nie potrafiiono dojść do porozumienia, gdzie zbudować przeprawę⁷⁷, a później, po ustaleniu miejsca zmarnowano następne lata na rozważaniach, czy należy zbudować most czy też tunel pod Dunajem, w rejonie miasta Tigănași (po rumuńskiej stronie), gdzie miała być dociągnięta linia kolejowa Požarevac–Majdanpek. Polska, jako strona w konwencji tranzytowej, bacznie obserwowała te wysiłki⁷⁸, których jednak szczęśliwego finału próżno było oczekiwać w perspektywie nie krótszej niż kilka lub kilkanaście lat⁷⁹. Donosił o tym z Belgradu 4 grudnia

⁷⁶ Ibidem, s. 35.

⁷⁷ Początkowo Jugosłowianie proponowali budowę w rejonie Prahova, później koło Brza Polanka; Rumunii od początku stawiali na rejon Drobeta Turnu Severin, zob. ibidem, s. 36.

⁷⁸ Zob. obszerny raport ppłk. dypl. Michałowskiego z lutego 1933 r. poświęcony tylko i wyłącznie temu zagadnieniu. Rumunów i Jugosłowian od początku podzieliła kwestia umiejscowienia przeprawy – Rumunii proponowali Drobeta Turnu Severin, gdyż w pobliżu znajdowała się ich linia kolejowa: Craiova–Orșova. Jednak strona jugosłowiańska – jak podkreślił Michałowski – ze względów praktycznych proponowali wybudować przeprawę w rejonie Tigănași, gdyż w pobliżu posiadali linię kolejową Negotin–Niš (a kolejną linię kolejową rozpoczynali właśnie budować), a to właśnie ta linia była najkrótszym połączeniem kolejowym z Salonikami, portem stanowiącym element południowej trasy tranzytowej. Głównym przeciwnikiem budowy mostu w Tigănași był szef minister obrony narodowej gen. Nicolae Samsonovici – jak wyjaśnił Michałowskiemu płk dypl. Potopeanu, szef Oddziału III SG armii rumuńskiej – gdyż most ten znajdował się zbyt blisko granicy z Bułgarią; poza tym gen. Samsonovici był orędownikiem rozwoju rumuńskich kolei pod kątem przyszłych działań operacyjnych na froncie wschodnim, a most w Tigănași pociągał za sobą potrzebę pociągnięcia do niego linii kolejowej z Craiovej. Z kolei orędownikiem budowy mostu w tym miejscu był ze strony rumuńskiej minister spraw zagranicznych Nicolae Titulescu (AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/28/1, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa SG WP [J. Gąsiorowski], Nr 80/33, 20 II 1933 r. [kopia], mps, k. 191–193).

⁷⁹ W przeciwieństwie do przedstawicieli armii, dyplomaci polscy źle zapatrywali się na plany budowy mostu na odcinku granicznym jugosłowiańsko-rumuńskim; argumentem

1934 r. mjr dypl. Jan Grudzień w *resume* z wizyty rumuńskiego ministra komunikacji Richarda Franassoviciego (*nota bene* późniejszego ambasadora w Polsce) i szefa Sztabu Generalnego armii rumuńskiej gen. Iona Antonescu w stolicy Jugosławii. Co prawda oficjele obu krajów doszli wreszcie do porozumienia i uznali, że tunel jest zbyt kosztowny i dlatego przez Dunaj pod Tigănași zostanie przerzucona przeprawa mostowa, lecz z braku funduszy także ta inicjatywa miała doczekać się realizacji dopiero ok. 1942 r. (podczas gdy budowa linii kolejowej miała się zakończyć w 1936 r.). W grudzień można było zauważyć sceptycyzm, jaki panował w tej kwestii wśród przedstawicieli jugosłowiańskiego Sztabu Generalnego, co podkreślił także fakt, że w ostatnim czasie również Francuzi – wcześniej prący do jak najszybszej realizacji projektu przeprawy dunajskiej – odpuścili naciski na swych sojuszników, a francuska firma Batignole, która miała realizować przedsięwzięcie, wycofała swój udział w projekcie⁸⁰. W błędzie byłby ktoś, kto by pomyślał, że ustalenia z grudnia 1934 r. były trwałe – w dwa lata później *attaché* w Bukareszcie donosił, że Jugosłowianie ugięli się pod naciskami rumuńskimi i most będzie jednak budowany pod Drobeta Turnu Severin. W zamian Rumunii mieli dołożyć swoim partnerom 1,5 mld lei na współfinansowanie linii kolejowej (jednotorowej); na budowę mostu, która miała potrwać trzy lata, obie strony miały wyłożyć po 300 mln lei, o ile porozumienie będzie ratyfikowane przez rządy w Bukareszcie i Belgradzie⁸¹. Na marginesie warto zauważyć, że Rumunii widzieli potrzebę budowy mostu przede wszystkim na odcinku granicznym z Jugosławią – w przypadku Bułgarii jednoznacznie negatywnie odnosiły się do tego pomysłu koła wojskowe, a także w znacznej części polityczne, które wszak decydowały o finansowej stronie zagadnienia. Gdy w dwa lata później strona polska czyniła usilne starania wokół realizacji projektu drugiego mostu, pod Giurgiu, skąd była najkrótsza droga do Salonik, słyszała z ust rumuńskich polityków, że oni generalnie są mu przychylni, lecz nie mają na niego kompletnie pieniędzy.

było niebezpieczeństwo zaniechania budowy przeprawy rumuńsko-bułgarskiej, wówczas uznawanej za priorytetową, zob. M. Przegiętka, op. cit., s. 35.

⁸⁰ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/29/2/2, Attaché Wojskowy w Belgradzie [J. Grudzień] do szefa Oddziału II [J. Englisch] – Budowa mostu na Dunaju, Poselstwo RP w Belgradzie, Attaché Wojskowy, L. 505/34, Belgrad 4 XII 1934 r, mps, k. 1690.

⁸¹ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/236, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – Budowa mostu na Dunaju pod Turnu Severin, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 458, Bukareszt, 18 IX 1936 r., mps, k. 174.

Przez terytorium Rumunii dokonywano tranzytu broni i materiału wojennego także w czasie pokoju⁸² – głównie na i z terytorium Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców. W maju 1932 r. Polska i Jugosławia zawarły umowę o wymianie uzbrojenia. Transporty kolejowe z materiałem będącym obiektem wymiany musiały przejechać przez sojuszniczą Rumunię, co z kolei generowało problem asysty wojskowej pilnującej cennego i niebezpiecznego ładunku. Pułkownik Mieczysław Maciejowski, szef Departamentu Uzbrojenia MSWojsk., zwrócił się do szefa Sztabu Głównego o pilne poczynienie starań w uzyskaniu od Rumunów albo zgody na przejazd polskiej i jugosłowiańskiej uzbrojonej eskorty przez terytorium rumuńskiej, albo wydzieleniu rumuńskiego konwoju wojskowego zabezpieczającego transporty tranzytowe przed możliwymi zagrożeniami. Transporty miały wjechać na teren Rumunii od strony polskiej przez stację graniczną Grigore Ghika Voda, a od strony Jugosławii przez stację Jimbolia⁸³. Ostatecznie Rumunii zgodzili się podstawić własną eskortę⁸⁴. Strona polska – zgodnie z literą umowy tranzytowej z 1925 r. – rewanżowała się swobodnym tranzytem rumuńskiego materiału wojennego przez terytorium Rzeczypospolitej, jak choćby w czerwcu 1935 r., gdy *attaché* rumuński w Warszawie, ppłk Nicolae Diaconescu, zwrócił się o zgodę

⁸² Tranzyt w sferze cywilnym został uregulowany pomiędzy Polską a Rumunią w czasie negocjacji okresie od kwietnia do października 1929 r. 30 X 1929 r. podpisano w Bukareszcie dwie konwencje o wolności tranzytu kolejowego oraz umowę kolejową, które były ratyfikowane przez prezydenta Ignacego Mościckiego odpowiednio: 1 IX i 3 XII 1930 r., zob. H. Walczak, op. cit., s. 380, 381.

⁸³ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/27/1, szef Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. [M. Maciejowski] do szefa Sztabu Głównego [J. Gąsiorowski], MSWojsk., Dep. Uzbrojenia, L. 200/Tjn.I.T.U., Terminowe!, [odpis] Warszawa 10 V 1932 r., mps, k. 418; zob. także ibidem, Lt. Col. Michałowski Attaché Militaire de Pologne à Son Excellence Monsieur le Général Samsonovici Chef du Grand Etat Major de Roumanie à Bucarest, No 85/T, [kopia], 23 V 1932 r., k. 416.

⁸⁴ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/27/1, Kopia depeszy szyfrowej Attaché Wojskowego w Bukareszcie [R. Michałowski] do Sztabu Głównego w Warszawie, L. 199, [b.d.], mps, k. 449; w październiku 1933 r. Rumunii wyrazili zgodę na przesłanie tranzytem do Jugosławii 1000 bomb lotniczych, zob. AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/31, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalskiego], Attaché Wojskowy przy Poselstwie w Bukareszcie, L. 576/33, Bukareszt 24 X 1933 r., mps, k. 550. W lutym 1934 r. strona polska rozpoczęła starania o zgodę na przejazd przez Rumunię transportów prochu (57 ton), dla armii jugosłowiańskiej, zob. AAN, A II/29/1, Szef Biura Ogólno-Organizacyjnego MSWojsk. [O. Czuruk] do szefa Oddziału II SG [T. Furgalskiego] – tranzyt prochu przez Rumunię, MSWojsk., Biuro Ogólno-Administracyjne, L. dz. 205/Tjn./PW., Warszawa 6 II 1934 r. [odpis], mps, k. 219.

na przewiezienie 300 belgijskich lotniczych karabinów maszynowych z Gdańska do stacji granicznej Śniatyn Załucze⁸⁵.

W obliczu postępujących zmian politycznych w Europie i wraz z destabilizacją systemu powersalskiego w następstwie dojścia do władzy w Niemczech Adolfa Hitlera, brak stabilnej, alternatywnej wobec Gdańska drogi dostarczania materiału wojennego musiało niepokoić kierownictwo polskiej armii. Jasne stawało się, że system tranzytu południowego, wypracowany w 1925 r., w przypadku konfliktu zbrojnego Polski z III Rzeszą będzie niewydolny i zagrożony przerwaniem. Nieco lepiej perspektywa tranzytu południowego, w oparciu o Saloniki lub porty adriatyckie (względnie włoskie), wyglądała w przypadku konfliktu ze Związkiem Sowieckim.

W II połowie lat 30. strona polska zaczęła się szczególnie mocno interesować stanem rumuńskich portów czarnomorskich i naddunajskich, których wykorzystanie do tranzytu wojennego znacznie skracало drogę lądową, a przede wszystkim, przez eliminację Jugosławii i Grecji, jako pierwszych elementów w systemie tranzytowym, upraszczało cały, niezwykle kruchy system. Intensyfikacja i zogniskowanie polskich zabiegów wokół portów rumuńskich było kontynuacją działań zainicjowanych – o czym wcześniej pisałem – już w 1921 r. Po zamachu majowym temat został odświeżony, co znalazło swój oddźwięk w instrukcji, jaką otrzymał we wrześniu 1926 r. następca mjr. dypl. Morawskiego na stanowisku *attaché* wojskowego w Bukareszcie – mjr dypl. Włodzimierz Ludwig. Co interesujące Ludwig, oprócz trzech podstawowych portów rumuńskich (Konstanca, Gałac i Braiła), miał się także zainteresować mniejszymi portami naddunajskimi, jak: Giurgeni, Oltenița, Giurgiu, Turnu Măgurele, Corabia, Salafacu (?), Basanhia (?) i Drobeta Turnu Severin; każdy z nich miał być sprawdzony pod kątem wyładowczo-transportowym oraz skomunikowania ich z granicą polską. Wnioski wynikające z analizy możliwości tych punktów przeładunkowych – wynikające także z ich kiepskiego skomunikowania – musiały wypaść negatywnie, gdyż w późniejszej dokumentacji nie odnajdujemy już zainteresowania nimi. Ponadto przedstawiciel polskiej armii w Rumunii miał tradycyjnie bacznie obserwować stan sieci kolejowej, taboru, a także ilość i jakość środków transportu wodnego⁸⁶. Nie można także zapomnieć o tym, że w czasie swojej wizyty w Rumunii w 1928 r. marsz. Piłsudski zażyczył sobie zwiedzić port w Konstancy (28 sierpnia),

⁸⁵ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/173, [J. Axentowicz] Tranzyt materiałów rumuńskich przez Polskę, Oddział II SG, L. dz. 8831/II.Og., 3 VII 1935 r., k. 490 i n.

⁸⁶ R. Majzner, *Attachaty Wojskowe Drugiej Rzeczypospolitej 1919–1945. Strukturalno-organizacyjne aspekty funkcjonowania*, Częstochowa 2011, s. 332, 333.

w towarzystwie *attaché* wojskowego mjr. dypl. Włodzimierza Ludwiga⁸⁷. Można być pewnym, że wizyta w największym porcie morskim Rumunii przyniosła faktycznemu zwierzchnikowi armii polskiej odpowiednie refleksje i niosła za sobą dalsze konsekwencje.

U progu lat 30. temat portów rumuńskich z jednej strony tracił na aktualności, gdyż zdecydowano się skierować wysiłek polskiej dyplomacji – głównie na wniosek cywilnych specjalistów z Ministerstwa Komunikacji – na doprowadzeniu do porozumienia rumuńsko-bułgarskiego względem mostu na Dunaju i budowy szybkiej magistrali kolejowej do portu w Salonikach. Z drugiej jednak strony 11 listopada 1928 r. rząd Królestwa SHS podpisał nową umowę z Grecją, według której: „wolna strefa jugosłowiańska w porcie salonickim została zamknięta dla tranzytu państw trzecich”⁸⁸, co faktycznie czyniło nieaktualną umowę tranzytową z 1925 r. i zmusiło stronę polską do zintensyfikowania działań dyplomatycznych zmierzających do zmiany tego stanu rzeczy. Ponieważ uważano za bardziej prawdopodobny przyszły konflikt ze Związkiem Sowieckim, uznano porty rumuńskie za możliwe punkty przeładunkowe tylko w przypadku opanowania Morza Czarnego przez flotę państwa zaprzyjaźnionego; pod podobnym kątem rozważano bułgarskie porty czarnomorskie i wyciągnięto w ich przypadku takie same wnioski, przy czym nie wzięto pod uwagę innej rachuby – porty bułgarskie znajdowały się za Dunajem i wymagały sprawnego połączenia kolejowego Polski z Bułgarią, a tutaj sprawy rozbiły się o most. Tworzyła się klasyczna kwadratura koła. Według analizy Oddziału II SG: „musimy dojść do wniosku, że pierwszy okres transportów materiałów wojennych, przeznaczonych dla Polski, odbywać się będzie drogą morską, do jednego z portów M[orza] Adriatyckiego, Egejskiego lub ewent[ualnie] Czarnego, a dopiero w drugim etapie drogą lądową; stąd wniosek oczywisty, że możliwości tranzytu zależne będą **od każdorazowej sytuacji politycznej lub strategicznej na Morzu Śródziemnym**, tzn., że w wypadku wojny, w której weźmie, oprócz Polski, udział kilka innych państw, warunkiem będzie zabezpieczenie transportów morskich przez ewentualnych sprzymierzeńców. W drugim etapie transportu, tj. od portu wyładowczego do granicy polskiej możliwość tranzytu uzależniona będzie od ugrupowania wielkich

⁸⁷ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/23, *Attaché wojskowy w Bukareszcie [W. Ludwig] do szefa Oddziału II [T. Schaetzel] – Raport o pobycie pana marszałka*, nr 372, 27 VIII 1928 r., mps, odpis, k. 721.

⁸⁸ AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/31, *Notatka w sprawie tranzytu południowego do Oddziału III Sztabu Głównego na ręce mjr. dypl. [Mieczysława Witolda] Skulskiego, Oddział II SG, L. 6588/II.Inf.Tr.T.O., Warszawa, 6 II 1929 r., [odpis z odpisu]*, mps, k. 288.

mocarstw, które w razie konfliktu postarają się wygrać wzajemne antagonizmy i roszczenia państw bałkańskich”⁸⁹. Konkluzja była realistyczna: „Tranzyt południowy, jako zależny od zbyt wielu czynników międzynarodowych, na wypadek wojny, w której weźmie udział kilka państw, nie może być uważany za drogę pewną”⁹⁰. Nie przekreślano jednak tej drogi importu materiału wojennego, gdyż była cały czas jedyną realnie możliwą.

Równocześnie z realizowanym po 1936 r. planem modernizacji i dobrojenia armii polskiej oraz z pracami nad nowym planem mobilizacyjnym, powrócono do problemu zaopatrywania armii z zewnątrz w przypadku wojny, zdając sobie sprawę, że jesteśmy niezwykle dalecy od samowystarczalności w tym zakresie⁹¹. Instytucją, która podjęła się na polu armii⁹² odświeżenia, nieco zakurzonego, tematu tranzytu południowego, był Sekretariat Komitetu Obrony Rzeczypospolitej (SeKOR)⁹³, kierowany przez zastępcę szefa Sztabu Głównego WP gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego⁹⁴.

⁸⁹ Ibidem, k. 283, 284.

⁹⁰ Ibidem, k. 289.

⁹¹ IPMS, Relacje z Kampanii 1939 r., sygn. B.I.8a/6, Ppłk dypl. Mieczysław Sulisławski, b. szef Oddziału IV N.W. [relacja], L. 557/39, Paryż, 10 XI 1939 r., rkp, k. 72, 73 i n.; ibidem, sygn. B.I.8a/9, M. Sulisławski – nasze przygotowania organizacyjne i materiałowe do wojny, [b.d. i nr kanc.], mps, k. 112 i n.; zob. także D. Koreś, *Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu a przygotowania Wojska Polskiego do wojny 1935–1939*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2011, nr 2.

⁹² Już w czerwcu 1936 r. odbyła się konferencja przedstawicieli dwóch resortów: spraw zagranicznych oraz przemysłu i handlu, w czasie której rozważano alternatywny wobec kolei (szczególnie wobec niewielkich możliwości Rumunów w tym względzie) szlak komunikacyjno-handlowy (a zarazem możliwy do wykorzystania przy tranzycie wojennym): polsko-rumuńską drogą wodną: Wisła–San–Prut (lub Dniestr)–Dunaj, zob. M. Przegiętka, op. cit., s. 40 i n. Inną możliwością odciążającą kolej miało być wybudowanie „autostrady” łączącej Polskę z Rumunią (zob. ibidem, s. 43, 44).

⁹³ W opracowanym w grudniu 1939 r. przez gen. Tadeusza Malinowskiego wykazie zadań i prac wykonanych w zakresie przygotowań do wojny, zainteresowanie sprawami tranzytu wojennego w SeKOR wykazane jest w okresach: 1. wrzesień–październik 1936 r.; 2. maj–czerwiec–lipiec oraz grudzień 1937 r.; 3. maj–czerwiec oraz grudzień 1938 r.; według wykazu sprawy tranzytowe w ogóle nie stanowiły obiektu zainteresowania SeKOR w 1939 r. (zob. IPMS, Relacje z Kampanii 1939 r., sygn. B.I.1b, Gen. bryg. T. Malinowski – Do Pana Ministra Spraw Wojskowych, L. 1309/39, Paryż, 19 XII 1939 r., rkp, k. 56a). Wskazane okresy aktywności potwierdzają inne źródła.

⁹⁴ Zob. M. Jabłonowski, *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001, s. 25 i n. SeKOR był stałym organem przygotowującym i przeprowadzającym decyzje KOR, włączonym organizacyjnie do Sztabu Głównego. Powołano go do istnienia dekretem Prezydenta RP z 9 V 1936 r. i wkrótce osiągnął status najważniejszego elementu koordynującego polskie przygotowania wojenne, przede wszystkim w zakresie gospodarczo-ekonomiczno-prawnym (zob. ibidem, s. 33).

W listopadzie 1936 r. ppłk Edward Maetze, odpowiadający w SeKOR za sprawy ogólne i przemysłowe, przygotował referat – zapewne na potrzeby szefa Sztabu Głównego⁹⁵ – pt. „Tranzyt południowy – wnioski ogólne”. W pierwszym punkcie tego niezwykle ważnego dokumentu napisano: „Znaczenie Rumunii, zwłaszcza na wypadek »N«, jako kraju sąsiedzkiego o dużych możliwościach eksportu własnych surowców i artykułów żywnościowych, importu naszych wytworów przemysłowych oraz bardzo szerokiego tranzytu wskazuje na celowość: przepracowania konwencji wojennej polsko-rumuńskiej z 1931 r. w kierunku ożywienia i zacieśnienia wzajemnej wymiany towarowej na czas wojny; rozszerzenia umowy tranzytowej polsko-rumuńsko-jugosłowiańskiej z 1925 r. w kierunku usprawnienia wydajności naszej komunikacji kolejowej z Rumunią na czas wojny”⁹⁶. W punkcie trzecim autor postawił punkt ciężkości na „sprawną i wydajną komunikację kolejową z Rumunią”, przede wszystkim w wypadku „N”, ze względu na możliwości portów rumuńskich, skąd „będziemy mogli uzyskać najkrótsze połączenia ze światem”⁹⁷. Podpułkownik Maetze uznał równocześnie Rumunię za głównego pośrednika i dostawcę dla Polski surowców oraz materiału wojennego: „Wykorzystanie rozbudowanych odpowiednio portów rumuńskich oraz podniesienia i usprawnienia komunikacji kolejowej z Rumunią **pozwoliloby nam na względnie masowy dowóz kolejowy surowców rumuńskich i obcych**, gdy tymczasem zastrzeżony obecnie tranzyt przez Jugosławię i Rumunię w ilości [!] 30 wagonów dziennie, mógłby być wykorzystany tylko na dowóz surowców niemasywowych, co **nie zaspokoiliby wszystkich naszych potrzeb** [wyróż. – D. K.]”⁹⁸. Istotnym czynnikiem stabilizującym polski tranzyt południowy *via* porty rumuńskie było utrzymywanie odpowiednio dobrych relacji politycznych i gospodarczych z Turcją, łącznie z zawarciem odpowiedniej konwencji, dającej Polsce możliwość pełnego korzystania z cieśnin tureckich⁹⁹.

⁹⁵ Znam tylko odpis tego dokumentu, w którym nie wykazano adresata.

⁹⁶ AAN, Attachaty Wojskowej RP, sygn. A II/31, Tranzyt południowy – wnioski ogólne [oprac. ppłk E. Maetze], SeKOR, L. dz. 329/Se.K.O.R./tj., 12 XI 1936 r., [odpis], mps, k. 278.

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Ibidem, k. 278, 280.

⁹⁹ Gwarancję swobodnego przepływu statków handlowych, także w czasie pokoju, przez cieśniny kontrolowane przez Turcję dawała konwencja z Montreux podpisana 20 VII 1936 r. (zob. D. Chmielowska, *Polsko-tureckie stosunki dyplomatyczne w okresie międzywojennym*, Warszawa 2006, s. 334, 335). Konwencja handlowa polsko-turecka została podpisana dopiero 30 VI 1939 r. w Ankarze. Po podpisaniu konwencji wszczęto dalsze negocjacje z Turkami w sprawie umowy tranzytowej i choć nie udało jej się podpisać przed wybuchem wojny, strona turecka była do niej bardzo życzliwie nastawiona. Ta oko-

Stawiając kwestię Rumunii na czołowej pozycji, Maetze wskazywał na potrzebę równoległych działań zmierzających do zapewnienia Polsce: strefy wolnocełowej w Salonikach; możliwości korzystania z uprawnień w portach włoskich, jugosłowiańskich i bułgarskich; naciskania na usprawnienie i podniesienie tranzytu kolejowego przez Jugosławię oraz na poprawę połączeń kolejowych na newralgicznym styku rumuńsko-jugosłowiańskim; wykorzystanie tranzytu kolejowego *via* Czechosłowacja; wypracowania alternatywnych dróg tranzytu kolejowego w czterech możliwych wariantach (1. Grecja–Bułgaria–Rumunia; 2. Bułgaria–Rumunia; 3. Włochy, względnie Jugosławia–Austria–Czechosłowacja; 4. Jugosławia–Węgry–Czechosłowacja)¹⁰⁰. Oczywiście rozwijanie alternatywnych dróg tranzytu wymagało odpowiednich umów i konwencji, a już wkrótce okazało się, że część z wymienionych krajów zniknie z mapy Europy, a wzajemne zadrażnienia pomiędzy innymi są zbyt głębokie, by myśleć realnie o wydajnym transzycie przez ich terytorium. Wreszcie w punkcie siódmym Maetze poruszył kwestię portów rumuńskich – co ciekawe wymienił Gałac i Braiłę, a pominął Konstancę – konstatując, że ich wykorzystanie uprościłoby i skróciło drogi pociągów tranzytowych, „co miałyby donieść wpływ na możliwość podniesienia tonażu dowożonego materiału oraz obniżenie kosztów transportu”¹⁰¹. Niezwykle interesująca była propozycja wykorzystania do tranzytu Dunaju, aż do terytorium czechosłowackiego, gdzie do wyładunku ładunku można byłoby wykorzystać porty w Komarnie i Bratysławie. Niestety wydarzenia polityczne następnych lat definitywnie przekreśliły tę drogę polskiego tranzytu¹⁰².

W I dekadzie marca 1937 r. szef Sztabu Głównego gen. bryg. Wacław Stachewicz zażądał od płk. dypl. Tadeusza Pełczyńskiego materiałów informacyjnych na potrzeby planowanej konferencji międzysztabowej z Rumunami. W przypadku Rumunii Stachewicz interesował przede wszystkim stan portów w Konstancy i w Gałacu: „opis techniczny (dopuszczalna głębokość zanurzenia, długość nadbrzeża, urządzenia wyładownicze, bocznice kolejowe, magazyny itp.) dwóch basenów [...] oddanych

liczność oraz podpisanie przez Turcję deklaracji o wzajemnej pomocy z Wielką Brytanią (12 V 1939 r.) oraz z Francją (23 V 1939 r.) gwarantowało Polsce możliwość korzystania z tranzytu przez cieśniny (zob. *ibidem*, s. 372, 373).

¹⁰⁰ AAN, Attachaty Wojskowej RP, sygn. A II/31, Tranzyt południowy – wnioski ogólne, k. 281.

¹⁰¹ *Ibidem*, k. 282.

¹⁰² *Ibidem*.

nam do dyspozycji **na wypadek wojny** [wyróż. – D. K.]”¹⁰³. Kierunek zainteresowań polskiego Sztabu Głównego był m.in. pochodną ocieplenia się, dotąd dość chłodnych, relacji politycznych pomiędzy dwoma sojusznikami, o którym można mówić od momentu ustąpienia ze stanowiska, w sierpniu 1936 r., premiera Nicolae Titulescu oraz nabierającego rumieńców od wizyt w Warszawie: szefa rumuńskiego MSZ Victora Antonescu (listopad 1936 r.) i szefa sztabu armii rumuńskiej gen. Nicolae Samsonovici¹⁰⁴. Był także na pewno elementem dywersyfikacji szlaków tranzytowych na wypadek wojny, zgodnie z sugestiami wynikającymi z raportu ppłk. Maetzego.

Jak wynika z raportu ppłk. dypl. Jana Kowalewskiego – będącego odpowiedzią na zapotrzebowanie Szefa Sztabu Głównego – z 18 marca 1937 r., rozpoznanie tego elementu rumuńskiego systemu transportowego było przez długi czas w Polsce zaniedbywane¹⁰⁵; *attaché* w Bukareszcie

¹⁰³ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Szef Sztabu Głównego WP [W. Stachiewicz] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – Szef Sztabu Głównego, L. dz. 581/ /Se.K.O.R./tj./37, Warszawa 9 III 1937 r., mps, k. 156. Ponadto Stachiewicz – w terminie do 6 IV 1937 r. – nakazał przygotować informacje o stanie kolejnictwa jugosłowiańskiego, a szczególnie linii biegnących z portów adriatyckich do Rumunii, oraz stan linii z Salonik do Jugosławii i do Bułgarii, a także ich możliwości przelotowe w czasach pokojowych i w sytuacji „powikłań wojennych”.

¹⁰⁴ Zob. H. Bułhak, A. Zieliński, op. cit., s. 145 i n.

¹⁰⁵ W czerwcu 1930 r. mjr dypl. Michałowski donosił o planowanej rozbudowie portu w Konstancy, ale pod kątem bazy dla rumuńskiej marynarki wojennej. Do pomocy ściągnięto wówczas ekspertów z Wielkiej Brytanii (admirał sir Reginald Guy Hannam Henderson był w Rumunii w tej sprawie już w 1927 r.), Francji, Stanów Zjednoczonych oraz z Włoch (co z przekąsem skwitował na marginesie Pełczyński: „czy nie za dużo tych ekspertów?”). Szczególnie Brytyjczycy byli zainteresowani budową bazy i możliwością swojej obecności w Konstancy. Michałowski wobec rumuńskich rozmówców podkreślał swoje zainteresowanie tą sprawą i jej znaczeniem dla polskich interesów, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/83, *Attaché* Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – budowa rumuńskiej bazy morskiej na Czarnym Morzu, Poselstwo RP w Bukareszcie, *Attaché* Wojskowy, No 108/T.T., Bukareszt, 25 VI 1930 r., mps, k. 188. Uzupełnienie tych informacji zawiera także pismo z MSZ z sierpnia 1930 r., w którym mowa jest o bazie na jeziorze Siutghiol koło Konstancy, do której należy przekopać kanał łączący jezioro z Morzem Czarnym, zob. ibidem, Naczelnik Wydziału Wschodniego MSZ [w/z E. Raczyński] – baza morska na jeziorze Sutgheul [sic!] koło Constancy, MSZ, Dep. Polityczno-Ekonomiczny, Wydział Wschodni, Nr P.III.31112/30, Warszawa, 13 VIII 1930 r., mps, k. 189, 190. Sprawa ta znajdowała się w obiekcie zainteresowania polskiego przedstawiciela wojskowego w Rumunii, o czym świadczy wyczerpujący raport z 18 IX 1930 r., zob. ibidem, *Attaché* Wojskowy w Bukareszcie [R. Michałowski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – rozbudowa bazy morskiej na Morzu Czarnym, Poselstwo RP w Bukareszcie, *Attaché* Wojskowy, No 227/T.T., Bukareszt, 18 IX 1930 r., mps, k. 269–274. W 1930 r. i w latach następnych zarzucono ten projekt oczywiście ze względu na brak odpowiednich środków finansowych oraz sprzeczne opinie doradców francuskich

indagowany przez szefa Oddziału II w tej sprawie przesłał mu posiadane informacje o portach: Konstanca, Gałac¹⁰⁶ i Braiła¹⁰⁷, które jednak były mocno nieaktualne, gdyż odpowiadały stanowi z lat 1928/1929¹⁰⁸. O pilności zweryfikowania tych danych świadczy najlepiej reakcja *attaché*, który wysłał swojego pomocnika, kpt. dypl. Mariana Zimnała, do tych portów, żeby m.in. przy pomocy polskich urzędów konsularnych uaktualnić wiedzę w tym względzie¹⁰⁹. W raporcie Kowalewski nie uściślił, czy takie nieaktualne dane wręczono mu w rumuńskim Sztabie Generalnym; w każdym razie z dalszej korespondencji wynika, że zdecydował się szukać informacji na ten temat w Sztabie Generalnym¹¹⁰ (zapewne w Sekcji

i brytyjskich. Do tematu wrócono w 1935 r., gdy Rumunii wreszcie zdecydowali się ponownie zaprosić adm. Hendersona, akceptując jego wcześniejszy plan budowy portu wojennego, jako najbardziej racjonalny, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/173, [J. Czerwenka] Rozbudowa bazy morskiej na północ od Konstancy w Rumunii (odpis raportu Ambasadora RP w Londynie [E. Raczyńskiego], nr 41/tjn/35), Oddział II SG, L. 8584/T.O.S.O., 29 IV 1935 r., k. 408, 409. Szybko okazało się, że Rumunii nie mają odpowiednich sum na budowę nowego portu, a gdy nie otrzymali kredytu na ten cel ani we Francji ani w Wielkiej Brytanii, po raz kolejny misja adm. Hendersona spełzła na niczym. Zakrzewski donosił, że po zerwaniu rozmów z Brytyjczykami, Rumunii zdolali wyłożyć 3 mld lei na rozpoczęcie prac przygotowawczych w rejonie miasta Tassaul, zob. AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [T. Zakrzewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], Ambasada RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, nr 583, Bukareszt, 19 IX 1938 r., mps, k. 518.

¹⁰⁶ Gałac jest największym rumuńskim portem naddunajskim, który może obsługiwać także statki morskie.

¹⁰⁷ Braiła także jest portem naddunajskim. Obydwa porty były najważniejszymi, jakie posiadała Rumunia na tej rzece, zob. M. Konstantinow, op. cit., s. 10.

¹⁰⁸ Podstawowym źródłem polskiego *attaché* wojskowego była książka Georges'a D. Cioriceanu, *Les Grandes Ports de Roumanie*, Paris 1928, której egzemplarz załączył do swojego raportu. W publikacji tej możemy zobaczyć bardzo interesujące fotografie portów rumuńskich z II połowy lat 20. oraz szczegółowe plany: Gałacza (ibidem, pomiędzy s. 32 i 33), Braiły (ibidem, pomiędzy s. 38 i 39) oraz Konstancy (ibidem, pomiędzy s. 44 i 45). Książka wraz z trzema mapami portów rumuńskich w skali 1:100000 trafiła do SeKOR i stanowiły przedmiot analizy do końca roku 1937, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Pismo zastępcy Kierownika Se.K.O.R. [Jerzy Orski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], Sztab Główny, SeKOR, L. dz. 675/Se.KOR/Tjn., Warszawa, 29 XII 1937 r., mps, k. 171.

¹⁰⁹ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyńskiego] – Dane o portach Constanza i Galac, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 209, Bukareszt, 18 III 1937 r., mps, k. 306.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Otrzymał wówczas oficjalne opracowanie rumuńskie z lutego 1937 r. *Traficul portului Constanța in anul 1936*.

VI Transportowej¹¹¹), uzupełniając je jednak danymi zdobytymi przez Zimnała.

W kilka dni później Kowalewski przesłał do Centrali nowy raport dotyczący rumuńskich portów, tym razem zawierający aktualne dane. Awizował przy tym dostanie dokładnego planu portu w Konstancy z 1935 r., który miał otrzymać z rumuńskiego Sztabu Generalnego¹¹². Załącznik do raportu zawiera precyzyjne dane na temat możliwości przeładunkowych trzech portów rumuńskich, z których najważniejsze elementy wyglądały następująco:

1. Port w Konstancy – powierzchnia całkowita: 142 ha; głębokość w awanporcie¹¹³: 10 m (dopiero od łamacza fal głębokość wzrastała dość gwałtownie do 14 m); głębokość kanału portowego: 10 m, szerokość kanału portowego: 200 m (kanał miał tendencję do zapiaszczania i musiał być co jakiś czas pogłębiany); baseny portowe miały 56 ha powierzchni, z tego basen naftowy miał 42 tys. m² powierzchni i 9 m głębokości (w basenie głównym było 8 m głębokości) – w budowie był nowy basen naftowy o głębokości 10 m oraz o długości mola wynoszącej 1489 m (wdł. stanu na 23 marca 1937 r. wykonano 590 m); nadbrzeża posiadały 200 tys. m² (z czego 9,7 tys. m² wybrukowanych), tereny pod budowle i urządzenia portowe miały 720 tys. m², tereny stacji naftowej miały 140 tys. m², tereny tzw. górnej stacji naftowej wynosiły 90 tys. m², tereny nie użytkowane wynosiły 270 tys. m²; nadbrzeża łącznie posiadały 5,26 tys. m długości, co pozwalało na równoczesne cumowanie przy nich 39 statkom (z tego trzy miejsca są stale zarezerwowane dla okrętów marynarki wojennej) – według stanu na wspomniany dzień część nadbrzeży była ciągle w budowie, z położeniem nacisku na budowie w pierwszej kolejności suchych doków, warunki pracy były trudne, gdyż należało drążyć w skale; w porcie znajdowało się 39,6 km linii kolejowych, a maksymalna długość składu pociągu obsługiwanego

¹¹¹ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyńskiego] – Organizacja Sztabu Gen[eralnego] Rum[uńskiego], Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 191, Bukareszt, 12 III 1937 r., mps, k. 200.

¹¹² AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyńskiego] – Dane o portach: Constanza, Galati, Braila, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 226, Bukareszt, 24 III 1937 r., mps, k. 317.

¹¹³ Awanport – najdalsza, wewnętrzna część wodna portu, przylegająca do wejścia do portu i redy.

wynosiła 60 wagonów; port mógł średnio w ciągu 24 godzin przeładować ok. 15 tys. ton ropy naftowej i produktów pochodnych, maksymalnym pułapem był 45,35 tys. ton w czasie jednej doby – jeśli chodzi o zboże średnio w ciągu 10 godzin przeładowywano 4 tys. ton (maksimum w tym czasie wynosiło 7,48 tys. ton); port dysponował tylko jednym dźwigiem elektrycznym, stałym, o udźwigu do 40 ton i 9 dźwigami elektrycznymi, ruchomymi, o udźwigu do 3 ton¹¹⁴.

2. Port w Gałaczu był kompleksem, który składał się faktycznie z trzech oddzielnych części:

a) Gałac – port dzielił się także na port rzeczny i morski; leżał 152 km od Morza Czarnego, na lewym brzegu Dunaju, 3 km poniżej ujścia Seretu; nadbrzeża portu morskiego wynosiły wówczas 700 m długości (rzeczne – 1,3 km), a tereny portowe wzdłuż tego nadbrzeża posiadały 30 tys. m² (rzeczne – 46 tys. m²) z 6 przystaniami stałymi (i kolejnymi 16 w porcie rzeczonym) i 10 pomostami na pontonach (kolejnych 7 w porcie rzeczonym); linie kolejowe posiadały 2,8 km długości;

b) Gałac – doki, leżący 2 km dalej, w dół Dunaju, posiadał basen o powierzchni 100 tys. m², 560-metrowe nadbrzeże kamienne w basenie i liczące 1,44 km nadbrzeże na Dunaju; port posiadał 17 przystani dla statków i 5 pomostów na pontonach (na Dunaju); przeładunek zapewniał wielki dźwig elektryczny (40-tonowy), 1 ręczny dźwig (10-tonowy) i 13 małych dźwigów elektrycznych (od 1,5 do 3 t); wewnątrz portu było 14 km linii kolejowych i 8 km dróg;

c) Gałac – nowy basen, port o powierzchni 80 tys. m² i głębokości 6 m, leżący 146 km od morza, o nadbrzeżu długim na 880 m w basenie i kolejne 120 m na Dunaju; port ten posiadał największą ze wszystkich części składowych powierzchnię lądową wynoszącą aż 350 tys. m², zabezpieczoną przed powodzią murem żelbetonowym o długości 3 km; przy nadbrzeżach były 22 miejsca dla statków i 2 pomosty na pontonach¹¹⁵.

3. Braiła także była kompleksem portowym składającym się z trzech odrębnych części: a) Braiła – port, leżący na lewym brzegu Dunaju,

¹¹⁴ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Załącznik do raportu Attaché Wojskowego w Bukareszcie L. 209 z 18 III 1937 r., mps, k. 307 oraz L. 226 z 24 III 1937 r., mps, k. 318–320; obydwa załączniki wymieniają ponadto szczegółowo inne urządzenia, budynki, magazyny oraz portowe zbiorniki na ropę naftową.

¹¹⁵ Ibidem, k. 321–323.

dzieliła się podobnie jak w Galati na rzeczny i morski; nadbrzeże morskie miało długość 860 m (rzeczne – 1,4 km) – obydwie nadbrzeża były brukowane; port miał łącznie 352 tys. km² powierzchni lądowej (z czego 222 tys. m² brukowanej), a zacumować do niego mogło łącznie 17 statków; port dysponował m.in. pływającym warsztatem z dźwigiem 40-tonowym;

- b) Braiła – doki leżący 170 km od morza, także na lewym brzegu rzeki, o basenie liczącym 100 tys. m² oraz części rzecznej; nadbrzeża w basenie (morskie) miały długość 1,3 km (550 m kamienne i 650 m brukowane) – nadbrzeże rzeczne (brukowane) posiadało 1 km długości; przy nadbrzeżach mogło zacumować łącznie 19 statków; posiadał też 4 pomosty pontonowe na rzece; lądowa część portu posiadała 290 tys. m²; przeładunek zapewniały m.in. 2 dźwigi elektryczne (3-tonowe), 2 także (2,5-tonowe) oraz dźwig ręczny 10-tonowy; na terenie portu było 10,5 km linii kolejowych oraz drogi brukowane o nieznanym długości¹¹⁶;
- c) Ghecet – mały port rzeczny leżący na prawym brzegu Dunaju.

O tym, jak dalece problem ten był dla decydentów odległy na liście priorytetów, świadczy najlepiej odrębna uwaga Malinowskiego z 9 maja 1937 r. na „koszulce” projektu podjęcia współpracy tranzytowej z Rumunią i Jugosławią: „Nie jest mi znana umowa tranzytowa wspólna polsko-rumuńsko-jugosłowiańsko-czeska. Uważam natomiast, że czas najwyższy zaprosić Jugosławię na konferencję tranzytową rumuńską”¹¹⁷. Malinowski, od roku kierujący SeKOR, nie orientował się na temat stanu kluczowych umów międzypaństwowych i przyznawał się do tego Pełczyńskiemu z rozbrajającą szczerością; nie można mu jednak odmówić rozsądku w propozycji szerszego podjęcia tematu tranzytu południowego.

Jeszcze ciekawsze wnioski płynęły z opinii, jaką na temat projektu SeKOR przedstawił Oddział II za pośrednictwem dwóch najważniejszych oficerów w Centrali wywiadu: ppłk. dypl. Józefa Englichta (autora też) i płk. dypl. Pełczyńskiego (zatwierdzającego koreferat): „Wykorzystanie przez nas Morza Czarnego – jako tranzytu dla materiałów wojennych – jest całkowicie uzależnione od stosunku ZSRR do nas w razie wojny. Flota sowiecka na M[orzu] Czarnym posiada **bezwzględna przewagę** w obecnym okresie i bez jej zgody korzystanie z tej drogi tranzytowej jest nie do po-

¹¹⁶ Ibidem, k. 324, 325.

¹¹⁷ AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Uwagi O. II SG do aktu 710/SeKOR/tjn., Oddział II SG, L. dz. 10506/II.T.O., 1 V 1937 r., [konspekt], rkp i mps, k. 307.

myślenia¹¹⁸. Wszelkie przesłanki prawne, co do nienaruszalności wód terytorialnych nie mają żadnego praktycznego znaczenia. **Konkretnie biorąc, przy dzisiejszym układzie politycznym, w wypadku N tranzyt przez Morze Czarne jest zupełnie realny i możliwy. W wypadku R korzystanie z tego tranzytu jest wykluczone**”. Oceniając propozycje SeKOR, Pełczyński napomknął o istniejącym już układzie tranzytowym – nieznanym Malinowskiemu – z sugestią, że należałoby rozważyć podjęcie negocjacji w sprawie drugiej, równoległej umowy tranzytowej, z wyłączeniem z niej... Czechosłowacji. Oczywiście Pełczyński stał tu na straży polityki Józefa Becka, wykluczającej możliwość jakichkolwiek zbliżeń z rządem w Pradze¹¹⁹.

19 maja 1937 r. kpt. dypl. Zimnal, w zastępstwie Kowalewskiego, przesłał do Centrali odpowiedź na kwestionariusz, który został skierowany do rumuńskiego Oddziału II Sztabu Generalnego. Pułkownik Gheorge Liteanu podał polskiemu *attaché* wojskowemu następujące informacje: Polska, zgodnie z konwencją polsko-rumuńską, może otrzymać od Rumunii po dwa nadbrzeża w portach w Konstancy i w Gałacz; każde nadbrzeże ma mieć wydajność przeładunkową 5 tys. ton (nie podał informacji, czy chodzi o przeładunek dzienny, tygodniowy, a może miesięczny) – a więc z każdego portu 10 tys. Ton. Nadbrzeża przeznaczone dla polskiego tranzytu miały mieć następujące wymiary: w Konstancy 250 m długości i 40 m szerokości, a w Gałacz 180 m długości i od 30 do 40 m szerokości; według informacji Liteanu głębokość największego zanurzenia statków w Konstancy miała wynosić 9 m (choć wydaje się to wartością zawyżoną), a w Gałacz – zapewne w zależności od tego, w którym z trzech portów byłoby to polskie

¹¹⁸ O bacznej obserwacji rumuńskich portów czarnomorskich i ujścia Dunaju przez sowiecki wywiad wojskowy, wręcz ocierającej się o bezpośrednią infiltrację rumuńskiego terytorium przez sowieckie grupy wywiadowcze przebrane za rumuńskich rybaków, donosił w październiku 1936 r. polski konsul w Kiszyniowie, były oficer Oddziału II SG, kpt. dypl. w st. sp. Aleksander de Poncet Sandon, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Konsul RP w Kiszyniowie [A. de Poncet Sandon] do Pośta RP w Bukareszcie [M. Arciszewski], Konsulat RP w Kiszyniowie, 3/R/16, 19 X 1936 r., mps, k. 659, 660.

¹¹⁹ AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Uwagi O. II SG do aktu 710/SeKOR/tjn., Oddział II SG, L. dz. 10506/II.T.O., 1 V 1937 r., k. 308–309. Pełczyński zbagatelizował też obawy sformułowane w SeKOR, że rząd rumuński uzależni możliwość udostępnienia linii tranzytowej z portów czarnomorskich i naddunajskich od w kwestii pośrednictwa Polski w uzyskaniu przez Rumunię tranzytu lotniczego przez nieprzyjazną jej Bułgarię. Ściśle współpracując z Wierzbową, szef Oddziału II stwierdził: „Polska może wystąpić w roli mediatorki w tej sprawie, ale oczywiście – wszystkie decyzje należą wyłącznie do Bułgarii”. *Nota bene* – do podjęcia próby takiej mediacji zgłosił gotowość Beck w czasie rozmowy z szefem rumuńskiego MSZ Grigore Gafencu wiosną 1939 r.

nadbrzeże – nawet od 10 do 17 m, z tym że haczyk tkwił w najbardziej nadającej się do żeglugi odnodze delty Dunaju – odnodze suliińskiej¹²⁰, która nie pozwalała przepłynąć statkom z zanurzeniem większym niż 7 metrów. Do dyspozycji Polski w Konstancy miał być jeden dźwig 40-tonowy i 7 dźwigów 3-tonowych (w polskim raporcie była mowa o 9 dźwigach 3-tonowych), a w Gałacz (zapewne chodzi o Gałac – doki) 14 dźwigów od 1,5 do 40 ton. Liteanu potwierdził, że każdy port jest dobrze skomunikowany z Bukaresztem (z tego strona polska doskonale zdawała sobie sprawę), wskazując, że tranzyt będzie przechodził przez ten największy i najnowocześniejszy rumuński węzeł kolejowy. Ponadto szef rumuńskiej „dwójki” zapewnił, że strona polska będzie miała oddane do dyspozycji magazyny znajdujące się już przy oddanych jej nadbrzeżach oraz nowe, które zostaną tam wybudowane¹²¹.

Pewne pojęcie o możliwościach przeładunkowych portu w Konstancy daje dokument, który powstał w zupełnie innych warunkach i na dodatek w ponad 30 lat później; pozwałam sobie zacytować fragmenty sprawozdania Karola Krześcińskiego, pracownika polsko-chińskiego Towarzystwa Maklerów Okrętowych „Chipolbrok” z 1969 r., z którego wynika, że przez kilkadziesiąt lat w Konstancy nie wiele się zmieniło w porównaniu z 1937 r., a jeśli już, to raczej na gorsze. Raport ten pozwala wyciągnąć pewne analogie, istotne ze względu na tematykę niniejszego artykułu. Krześciński opisując więc ogólną sytuację portu zauważył:

W chwili przyścia statku NOWOWIEJSKI na redę Konstancy w porcie panowała kongestia¹²², co jest normalnym zjawiskiem dla tego portu. W okresie dwumiesięcznego pobytu w Konstancy zauważyłem ciągłą kongestię oraz na redzie wyczekiwało średnio dziennie 10 statków. Sytuacja ta wytworzyła się na skutek nienadążania portu w obsłudze statków [...] Gospodarze portu Konstanca mają nadzieję, że sytuacja portowa ulegnie poprawie z chwilą oddania do użytku nowo budującego się portu Konstanca. Owszem, nowy port wpłynie w pewnym stopniu na poprawę dotychczasowej sytuacji portowej, a przede wszystkim skróci czas wyczekiwania na redzie z uwagi na większą ilość [!] nabrzeży. Zasadniczej poprawy

¹²⁰ M. Konstantinow, op. cit., s. 6.

¹²¹ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/266, Pomocnik Attaché Wojskowego [M. Zimnal] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – materiały na konferencję międzysztabową, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 373, Bukareszt 19 V 1937 r., mps, k. 328, 329.

¹²² Kongestia morska – zatłoczenie w portach i wynikająca z niego potrzeba oczekiwania na rozładunek na redzie.

nie należy się spodziewać przy utrzymaniu dotychczasowej słabej organizacji pracy [...] Przede wszystkim port nie posiada dostatecznej ilości [!] wykwalifikowanych robotników, sprzętu przeładunkowego, a szczególnie dźwigów pływających. Do niedawna port w Konstancy **nastawiony był na: przeładunek tarcicy, różnego rodzaju drobnicy lekkiej, zboża, bydła i paliw płynnych**. Od kilku lat przez port [...] przechodzą takie ładunki jak: ciężkie maszyny, urządzenia fabryczne, transport kolejowy, barki, holowniki [...] i wiele innych ciężkich ładunków **wymagających załadunku dźwigami pływającymi**. Port natomiast posiada tylko 2 dźwigi, z których jeden jest nieczynny. Ponadto port nie dysponuje dostateczną ilością powierzchni magazynowej i placowej, a tą którą posiada, niewłaściwie wykorzystuje przez chaotyczne i nieumiejętne składowanie towarów [wyróż. – D. K.]¹²³.

W lipcu 1937 r. odbyła się w Bukareszcie konferencja międzysztabowa z udziałem szefów Sztabu Głównego (Generalnego) armii polskiej (Stachiewicz) oraz rumuńskiej (gen. dyw. Ion Sichiitiu); w polskiej delegacji brali udział także: kierujący SeKOR gen. Malinowski oraz szef „dwójki” płk dypl. Pełczyński¹²⁴. Ustalenia konferencyjne – przynajmniej w sprawach tranzytu wojennego – okazały się jednak dość ogólnikowe. Strona polska nie sprecyzowała szczegółowo wobec rumuńskich partnerów, swoich potrzeb względem portów czarnomorskich i naddunajskich. Zwrócił na to uwagę w swoim raporcie nowy *attaché* wojskowy w Bukareszcie, ppłk dypl. Tadeusz Zakrzewski, przy okazji zaobserwowanej przez siebie, niepokojąco dużej aktywności sowieckiego poselstwa w Bukareszcie wokół utworzenia w porcie Galati sowieckiej strefy wolnocłowej czy też powiększenia terenów zarezerwowanych dla Czechów. Zakrzewski konkludował: „Jeżeli w dalszym ciągu mamy zainteresowanie w tej sprawie, to należałoby bezzwłocznie rozpocząć akcję celem otrzymania terenu”¹²⁵. Brak

¹²³ AAN, Ministerstwo Żeglugi, sygn. 40/48, Sprawozdanie st. inspektora eksploatacji Karola Krzesińskiego z pobytu służbowego w Konstancy (Rumunia) i Varnie (Bułgaria) w okresie od 6 VII do 3 IX 1937 r. w związku z załadunkiem statków NOWOWIEJSKI i ZAMENHOF, mps, b. p.

¹²⁴ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [J. Kowalewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – rozmowa z gen. Sichiitiu Szefem Sztabu Generalnego rumuńskiego, Poselstwo RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 367, Bukareszt, 14 V 1937 r., mps, k. 176; ibidem, Depesza-szyfr pomocnika Attaché Wojskowego [M. Zimna] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński], L. dz. 386, 18 V 1937 r., mps, k. 181; M. Leczyk, op. cit., s. 372.

¹²⁵ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/324, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [T. Zakrzewski] do szefa Oddziału II SG [T. Pełczyński] – sprawy ekonomiczne, Poselstwo RP

zainteresowania w rozwijaniu polskich przyczółków ekonomicznych na terenie Rumunii szczególnie mocno objawił się w maju 1939 r., gdy zlikwidowano polską strefę wolnocłową w Konstancy¹²⁶. Działania tego rodzaju, w obliczu wojny z III Rzeszą, trudno nazwać racjonalnymi szczególnie, że w pięć miesięcy później personel ambasady musiał w trybie pilnym wynajmować magazyny i plac do składowania materiału wojennego płynącego z Wielkiej Brytanii.

Innym zagadnieniem, które ściśle wiązało się z tranzytem wojennym, a było poruszane na tej konferencji, była ciągnąca się od początku lat 30. sprawa przeprawy kolejowej przez Dunaj i magistrali kolejowej *via* Bułgaria, do portu salonicckiego. O znaczeniu, jakie przypisywano tej sprawie, najlepiej świadczy pismo Józefa Becka wysłane do Stachewicza w końcu maja 1937 r. Minister spraw zagranicznych w syntetycznej formie przedstawił stan negocjacji rumuńsko-bułgarskich i zachęcał równocześnie szefa Sztabu Głównego do wsparcia tej inicjatywy w czasie rozmów z gen. Sichitiu: „wizyta Pana Generała w Bukareszcie będzie okazją do skonkretyzowania zobowiązań Rumunii w tej dziedzinie [...]. Wydaje się, że uzyskane dotąd wyniki potwierdzają to, że chwila obecna jest korzystna”¹²⁷. Oczywiście kwestie poruszone przez Becka były doskonale znane Stachewiczowi i nie potrzebował on dopingu, żeby uzmysłowić sobie znaczenie dla Polski, przede wszystkim w przypadku wojny, magistrali kolejowej do Salonik. Jednakże ciągnące się od lat negocjacje nie pozwalały na optymizm, którym *nota bene* próbował go zarazić Beck¹²⁸. Wydaje się, że w kierownictwie armii bardziej realnie oceniano możliwość budowy

w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 688, Bukareszt, 24 IX 1937 r., mps, k. 690, 691. Cytowany fragment Pełczyński zakreślił zielonym ołówkiem.

¹²⁶ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1, cz. 2, Londyn 1986, s. 443.

¹²⁷ AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Minister Spraw Zagranicznych [J. Beck] do Szefa Sztabu Głównego [W. Stachewicz], MSZ, nr P.I.K. 94/13/37, Warszawa, 31 V 1937 r., ściśle tajne!, [odpis], mps, k. 184a.

¹²⁸ Beck uznał za dobrą monetę zapewnienia swojego rumuńskiego kolegi ministra Antonescu, który w czasie rozmów podczas wizyty polskiego szefa dyplomacji w Bukareszcie 22–25 IV 1937 r., zapewniał go o szybko postępującym ociepleniu relacji rumuńsko-bułgarskich, także na polu wojskowym (szczególnie po odwołaniu gen. Samsonovici ze stanowiska szefa Sztabu Generalnego). Rumuński minister komunikacji wręcz określał Beckowi „sprawę *ferry boat* jako definitywnie przesądzoną korzystnie”. Beck zapewne uważał, że decyzja o przeprawie promowej (*ferry boat*) jest tylko pierwszym krokiem na drodze poprawy relacji rumuńsko-bułgarskich i że uda się, dzięki polskiemu pośrednictwu oraz zaangażowaniu (także finansowemu), wywrzeć na Rumunach (bo to oni stanowili element hamulcowy całej sprawy) odpowiedni nacisk i prom zamieniać na most, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Wyciąg z résumé z rozmów Pana Ministra Spraw Zagranicznych w Bukareszcie 22–25 IV 1937 r., [odpis, b.d.], ściśle tajne!, mps, k. 185.

mostu na Dunaju – który był warunkiem *sine qua non* powstania magistrali – niż w MSZ czy też w Ministerstwie Komunikacji; potwierdzają to przede wszystkim trzeźwe raporty przedstawicieli armii w Bukareszcie i w Belgradzie, które wcześniej przywoływałem. Potwierdza ten fakt także ponowne rosnące zainteresowanie portami rumuńskimi, które miało swoje źródło w SeKOR, kierowanym wszak przez zastępcę Stachiewicza – gen. Malinowskiego. Już wkrótce miało się okazać, że optymizm Becka był zupełnie złudny, a trzeźwy pragmatyzm wojskowych jak najbardziej uzasadniony.

Sprawa tranzytu południowego była kontynuowana w rozmowach wojskowych na wysokim szczeblu także w następnym roku, z tym że wiadome już wówczas było, że kwestia mostu na Dunaju pod Giurgiu znalazła najgorsze z możliwych – dla Polski – rozwiązań; zamiast stałej konstrukcji, Rumunii i Bułgarzy zdecydowali już w końcu 1937 r. (a ogłosili 18 stycznia 1938 r.) o budowie przeprawy pontonowej¹²⁹. Zdawano sobie sprawę, że ciągnące się od 1929 r. negocjacje zakończyły się dla całej idei magistrali południowej niepomyślnie – zamiast szybkiego szlaku komunikacyjnego miało powstać wąskie gardło, poważnie ograniczające możliwości korzystania z tranzytu południowego. Pułkownik dypl. Józef Zborzil, jako szef Biura Wojskowego Ministerstwa Komunikacji, wysłał w związku z tym do Józefa Becka 14 marca 1938 r. pismo, w którym apelował o wydanie przez MSZ instrukcji polskim dyplomatom w krajach bałkańskich, zawierającej *passus*: „jak najrychlejszego przystąpienia do budowy mostu na Dunaju, gdyż tylko ten może w wypadku wojny zapewnić odpowiednią przelotność dla transportów masowych”¹³⁰. W bezpośrednim związku z tym, przy okazji zaplanowanej kolejnej konferencji międzysztabowej, która odbyła się w dniach 30 maja– 2 czerwca 1938 r. w Warszawie, ponownie wrócono do pomysłu zaproszenia do wspólnych rozmów o sprawach tranzytowych przedstawicieli jugosłowiańskiego Sztabu Generalnego¹³¹. Strona polska próbowała naciskać Rumunów na wszystkie możliwe sposoby.

¹²⁹ M. Przegiętka, op. cit., s. 46, 47. Ciekawą propozycję wsparcia – dla zachęty – inicjatywy budowy mostu wysunął Józef Beck, który doceniając znaczenie przeprawy dla Polski, uważał, że powinniśmy zainwestować w jej budowę. To z jego strony wyszła inicjatywa udzielenia kredytu towarowego, a konkretnie dostarczenia konstrukcji stalowych niezbędnych przy budowie mostu, na preferencyjnych warunkach, zob. AAN, Sztab Główny WP, sygn. 616/239, Minister Spraw Zagranicznych [J. Beck] do Szefa Sztabu Głównego [W. Stachiewicz], MSZ, nr P.I.K. 94/13/37., 184a.

¹³⁰ Cyt. za: M. Przegiętka, op. cit., s. 47; zob. także E. Znamierowska-Rakk, op. cit., s. 298.

¹³¹ Zob. M. Leczyk, op. cit., s. 373.

Delegacja rumuńska, na czele z nowym szefem Sztabu Generalnego, gen. dyw. Gheorghem Ștefanem Ionescu, dyskutowała m.in. na temat kolaboracji materiałowej – w tym pojęciu dwa zagadnienia odnosiły się do kwestii tranzytowych: lądowych i morskich oraz sprecyzowanego tranzytu sprzętu lotniczego¹³², wiadomo jednak, że kwestii przeprawy dunajskiej na granicy z Bułgarią nie osiągnięto zbyt wiele.

Finalnym efektem rozmów międzysztabowych z Rumunami – oczywiście w obrębie zagadnień przewozu materiału wojennego – miała być nowa umowa tranzytowa: polsko-rumuńsko-jugosłowiańska (na wzór tej z 1925 r.), której projekt naszkicowano w Bukareszcie najprawdopodobniej w początku 1938 r.¹³³ W każdym razie w pierwszej dekadzie maja 1938 r., tuż przed rozpoczęciem w Warszawie konferencji z Rumunami, w SeKOR opracowano projekt listu Stachiewicza do Szefa Sztabu armii jugosłowiańskiej z propozycją trójstronnego spotkania dla odświeżenia umowy tranzytowej z 1925 r., w celu „utrzymania i zacieśnienia współpracy między Państwami [...] wykorzystania przez te Państwa dla wspólnych celów obronnych ich własnych zdobyczy i postępów w dziedzinie kolejnictwa i innych środków transportowych”¹³⁴. Z listu wynika także, że projekt przygotowany przez Rumunów znalazł się już w rękach jugosłowiańskich – widocznie ustalono, że dla dobra porozumienia lepiej będzie, jak stroną inicjującą odnowienie umowy będą Rumunii. Pewne jest także, że listu nie wysłano do Belgradu przed zakończeniem konferencji międzysztabowej z Rumunami – świadczy o tym odrębna adnotacja Stachiewicza, a z dalszego biegu wydarzeń można wnioskować, że list ten nigdy nie trafił na biurko Szefa Sztabu armii jugosłowiańskiej. W każdym razie do momentu wybuchu wojny nie udało się doprowadzić do podpisania nowej umowy tranzytowej, choć nie można odmówić stronie polskiej chęci zmiany tego stanu rzeczy¹³⁵.

¹³² AAN, Attachaty Wojskowe II RP, sygn. A II/31, Konferencja międzysztabowa w Warszawie – maj, czerwiec 1938 r., Sekretariat KOR, Sztab Główny, L. dz. 1925/Se.KOR.Tjn., 9 V 1938 r., mps, k. 429–431; ibidem, Szef Oddziału II SG [T. Pełczyński] – Liste d’Annexes – á la lettre du Chef du Grand Etat-Major, No 1925/Se.KOR.Tjn. du 12 mai 1938, [odpis], mps, k. 432.

¹³³ Tryb przypuszczający wynika z faktu nieodnalezienia przeze mnie w zbiorach AAN tego dokumentu; o jego istnieniu dowiadujemy się ze źródła pośredniego.

¹³⁴ AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Nowa umowa tranzytowa – ustalenie warunków podpisania, Sztab Główny WP, SeKOR, nr 1922/Se.KOR.Tjn., 9 V 1938 r., mps, k. 438, 439.

¹³⁵ Niezbędnej wiedzy na temat szczegółów fiaska tego projektu może dostarczyć lektura dokumentów znajdujących się w zbiorach – obecnie niedostępnych – Centralnego Archiwum Wojskowego.

Kwestia przeprawy mostowej na Dunaju znalazła swój ciąg dalszy w czasie rozmów na wysokim szczeblu dyplomatycznym, jakie odbył wiceminister spraw zagranicznych Jan Szembek, kiedy w lipcu 1938 r. przyjechał do Bukaresztu jako minister nadzwyczajny i przedstawiciel Rzeczypospolitej (parę lat wcześniej był posłem RP w Rumunii), na pogrzeb królowej matki, Marii Sachsen-Coburg-Gothy. 26 lipca 1938 r. Szembek spotkał się z rumuńskim ministrem spraw zagranicznych Nicolae Petrescu-Comnénem; w czasie rozmowy Comnén odniósł się sceptycznie do polskiej propozycji konferencji eksperckiej, komunikacyjno-tranzytowej, polsko-rumuńsko-jugosłowiańskiej, dla rozpatrzenia spraw połączenia kolejowego na linii Warszawa–Saloniki, gdyż według niego nie zgodzi się na nią strona jugosłowiańska, dla której polski projekt mógłby być konkurencyjny wobec ich planów komunikacji z Rumunią i budowy mostu na Dunaju¹³⁶. Szembek odpowiedział swemu interlokutorowi, że sprawa mostu ciągnie się od ośmiu lat i że trudności w realizacji projektu zawsze miały źródło w rumuńskim Sztacie Generalnym. Rozmowę zakończył stwierdzeniem, na które chciałbym szczególnie zwrócić uwagę: „Chodziłoby obecnie o nawiązanie rozmów technicznych, gdyż dalsze zwlekanie sprawy **byłoby już chyba beznadziejne** [wyróż. – D. K.]”¹³⁷. Strona polska wyczuwała nieszczerość intencji rumuńskich partnerów, którzy zawsze mieli skłonność do zwalania winy za fiasco wszystkich inicjatyw na innych. Szembek, jako najbliższy współpracownik Becka, dał do zrozumienia Comnénowi, że nie jest za późno, żeby zmienić specyfikację techniczną przeprawy pod Giurgiu – z promu na most. Ostatnią deską ratunku miała być konferencja międzypaństwowa, która jednak z góry była skazana na porażkę, gdyż eksperci nie mieli wpływu na polityków. Ważnym sygnałem było to, że wśród przedstawicieli armii sprawa nie budziła takich emocji, jak wśród cywilnych ekspertów komunikacyjnych i dyplomatów. Polski Sztab Główny wówczas już miał w ręku zapewnienie z rumuńskiego Sztabu Generalnego,

¹³⁶ Podobną opinię miało polskie MSZ. Wicedyrektor Departamentu Politycznego MSZ Tadeusz Gwiazdoski wyraził ją wprost na specjalnej konferencji przedstawicieli armii, Ministerstwa Komunikacji, Przemysłu i Handlu oraz MSZ, jaka odbyła się 14 X 1938 r., w gmachu MSZ przy ul. Wierzbowej, zob. AAN, Zbiór dokumentów luźnych, Akta Antoniego Tarnowskiego, sygn. IV/89, Protokół z zebrania przygotowawczego przed Konferencją Ekspertów Technicznych w Bukareszcie, [b. nr. kanc.; b.d.], mps, k. 127. Za udostępnienie dokumentu serdecznie dziękuję dr. Wojciechowi Mazurowi.

¹³⁷ J. Szembek, *Diariusz i teki Jana Szembeka*, t. 4: *Diariusz i dokumentacja za rok 1938. Diariusz i dokumentacja za rok 1939*, oprac. J. Zarański, Londyn 1972, s. 237; zob. także tę samą notatkę w: 167, 26 lipca, notatka z rozmowy podsekretarza stanu z ministrem spraw zagranicznych Rumunii, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1938*, red. M. Korlat, Warszawa 2007, s. 386.

że trzy porty rumuńskie będą udostępnione na potrzeby polskiego tranzytu wojennego, a specyfikacje możliwości przeładunkowych tych portów były na tyle zadowalające, że pozwalały z umiarkowanym optymizmem spoglądać w przyszłość.

Zaplanowana konferencja komunikacyjno-tranzytowa w stolicy Rumunii budziła duże nadzieje, przede wszystkim w polskim MSZ. To właśnie z inicjatywy tego resortu w październiku 1938 r. doszło do spotkania przedstawicieli różnych ministerstw, żywo zainteresowanych budową mostu pod Giurgiu, oraz przedstawiciela Sztabu Głównego, który reprezentował ppłk dypl. Jerzy Orski, zastępca kierownika SeKOR. Ważnym uczestnikiem dyskusji był także przyszły przewodniczący polskiej delegacji na konferencję, dyrektor Spółki TISSA (Towarzystwo Importu Surowców Spółka Akcyjna), ppłk dypl. w st. sp. Jan Kowalewski, który jeszcze rok wcześniej był na placówce w Bukareszcie i uchodził za eksperta m.in. w sprawach rumuńskich. Gospodarzem konferencji był wicedyrektor Departamentu Politycznego MSZ Tadeusz Gwiazdoski, który w swojej rekapitulacji dotychczasowych perturbacji wokół budowy stałej przeprawy przez Dunaj na granicy z Bułgarią wskazał na źródło problemów: „istnienie tajnego porozumienia rumuńsko-jugosłowiańskiego, z którego wynikałoby, że Rumunia zobowiązała się do budowy mostu między tymi dwoma państwami”¹³⁸. Gwiazdoski wskazał potrzebę rozważenia budowy dwóch mostów – pod Giurgiu i pod Turnu Severin – wskazując na korzyści dla strony polskiej. Nie omieszczał jednak podkreślić, że efektywne wykorzystanie mostu pod Turnu Severin przez polski tranzyt może mieć miejsce tylko w sytuacji zakończenia licznych inwestycji infrastrukturalnych na kolejach rumuńskich i jugosłowiańskich, nie wspominając o tzw. linii adriatyckiej z Niszu do Kotoru, która rozszerzałaby możliwości tranzytowe o kolejny port adriatycki. Ze strony bułgarskiej z kolei problemem była zupełnie nieopłacalna dla nich – z ekonomicznego punktu widzenia – przeprawa promowa, a tylko korzystna kalkulacja finansowa mogła zmusić Bułgarów do inwestycji w 76-kilometrowy odcinek planowej magistrali kolejowej do Salonik, przez trudno dostępne góry, z Simitle do leżącego na granicy z Grecją – Petricz. Choć sprawa mostu pod Turnu Severin miała być także obiektem obrad konferencji bukaresztańskiej, dla strony polskiej kwestią priorytetową było wywarcie presji na pozostałe delegacje w kwestii zamiany przeprawy promowej pod Giurgiu na most kolejowy i drogo-

¹³⁸ AAN, Zbiór dokumentów luźnych, Akta Antoniego Tarnowskiego, sygn. IV/89, Protokół z zebrania przygotowawczego przed Konferencją Ekspertów Technicznych w Bukareszcie, [b. nr. kanc.; b.d.], mps, k. 128.

wy. Kowalewski uznał za konieczne – zgodnie zresztą z rozwiązaniami wcześniej proponowanymi przez Becka – wsparcie inwestycji przez Polskę w postaci kredytu materiałowego oraz podjęcie wysiłku przyciągnięcia do inwestycji kapitału zagranicznego, gdyż „żadne z państw uczestniczących w konferencji nie będzie w stanie finansować robót”¹³⁹. Ważny był głos w dyskusji ppłk. dypl. Orskiego, który reprezentował oficjalne stanowisko armii: „budowa mostu na Dunaju przedstawia niewątpliwy interes na czas wojny – stwierdził zastępca kierownika SeKOR, lecz dodał także – [...] z tytułu budowy mostu na Dunaju Polska nie powinna ponieść żadnych zobowiązań i kosztów”¹⁴⁰; w trzeźwej ocenie Sztabu Głównego: „budowa magistrali Warszawa, Sofia, Saloniki nie powinna wpływać hamująco na ożywienie naszych stosunków politycznych i gospodarczych z Jugosławią, ponieważ rynek jugosłowiański ma dla naszych wojennych potrzeb surowcowych jeszcze większe znaczenie niż możliwości dowozu materiałowego z Grecji i Bułgarii oraz przez te państwa”¹⁴¹. Jak należy rozumieć słowa Orskiego? Otóż z Jugosławią mamy porozumienie tranzytowe z 1925 r. i należy dążyć do jego uaktualnienia i rozwinięcia do naszych obecnych potrzeb, co ważne pielęgnując jugosłowiański kierunek tranzytowy, mamy przychylną rumuńską armii – to ostatnie nie padło wprost z jego ust, ale można wyczytać to „między wierszami”, że znając podejście wojskowych rumuńskich do kwestii tych dwóch mostów na Dunaju, znacznie większe szanse na realizację polski Sztab Główny przyznawał przeprawie pod Turnu Severin. Najlepszą egzemplifikacją filozofii „lepszy wróbel w garści” jest tutaj negatywna opinia Orskiego wobec polskich inwestycji w most pod Giurgiu. *Nota bene* nie można uniknąć tutaj tezy, że tego rodzaju argumentacja, choć trzeźwa, to jednak wynikała z kalkulacji sztabowych, w których bliżej nam było w przyszłości (bliższej lub dalszej) do wojny ze Związkiem Sowieckim; po pierwszych zgrzytach w relacjach z III Rzeszą w styczniu 1939 r., które następnie zamieniły się w lawinowo pogarszający się kryzys zmierzający do wojny, dość szybko uznano w Sztabie Głównym WP, że porty adriatyckie są zbyt narażone na blokadę ze strony włoskiej floty, co stawiało pod znakiem zapytania ich użyteczność tranzytową w czasie polsko-niemieckiego konfliktu zbrojnego. I choć z protokołu tego zebrania przebija – raczej urzędowy – optymizm, to widmo trudności i przeszkód na drodze do realizacji projektu faktycznie nie pozwalało spodziewać się w Bukareszcie poważnych sukcesów.

¹³⁹ Ibidem, k. 130.

¹⁴⁰ Ibidem, k. 131.

¹⁴¹ Ibidem.

Konferencja komunikacyjno-tranzytowa, która odbyła się 1–5 grudnia 1938 r. w Bukareszcie, nie tylko przyniosła krach polskim staraniom o zmianę statusu przeprawy pod Giurgiu – z promowej na mostową – lecz pokazała kompletny brak dobrej woli w zmianie istniejącego *status quo* w kwestii infrastruktury kolejowej i drogowej wśród krajów bałkańskich. Spotkanie przedstawicieli Polski, Rumunii, Jugosławii oraz Grecji i Turcji (jako obserwatora) nie dało żadnych rezultatów, gdyż nie udało się pogodzić sprzecznych interesów Rumunów i Jugosłowian co do umiejscowienia przeprawy na Dunaju – choć wcześniej wydawało się, że budowa mostu pod Turnu Severin jest już zupełnie pewna. Jeśli czynniki dyplomatyczne (w mniejszym stopniu wojskowe) liczyły na zmianę niekorzystnej decyzji co do mostu na granicy z Bułgarią, w czasie wymuszonej na Rumunach konferencji eksperckiej w Bukareszcie – srodze się zawiodły¹⁴². Bez odpowiednich decyzji politycznych wszystkie dywagacje ekspertów komunikacyjnych: zarówno cywilnych, jak i wojskowych, nie posiadały absolutnie żadnego pokrycia. Jak zauważył słusznie Wojciech Mazur, wynik konferencji był dużym rozczarowaniem dla perspektyw polskiego tranzytu południowego w razie wybuchu wojny¹⁴³. Stronie polskiej pozostał w talii kart tranzytowych tylko jeden as – porty rumuńskie.

Konferencja ekspertów komunikacyjnych odbywała się prawie równocześnie z kolejną konferencją sztabową okrojonej i przeżywającej swój schyłek Małej Ententy, dobywającej się pod koniec listopada 1938 r. w Atenach. W *Chargé d'Affairs* w Bukareszcie Alfred Poniński donosił, że Rumuni nie przywiązywali do tego spotkania większego znaczenia, a dyrektor polityczny rumuńskiego MSZ zapewnił go, że: „Rumunia nie przyjęła żadnych nowych zobowiązań w Atenach, które w jakikolwiek sposób mogły Polskę interesować”¹⁴⁴. Pewne nadzieje na pozytywne zmiany dała nominacja Grigorego Gafencu na szefa rumuńskiego MSZ – w czasie rozmowy z ambasadorem Rogerem Raczyńskim Gafencu nie tylko moc-

¹⁴² CAW, Akta SeKOR, sygn. I.303.4.67, Sprawozdanie z konferencji ekspertów komunikacyjno-tranzytowych w Bukareszcie (1–5 XII 1938 r.), Sztab Główny WP, SeKOR, tajne!, Warszawa, 16 XII 1938 r. (odpis dokumentu otrzymałem dzięki uprzejmości dr. Wojciecha Mazura).

¹⁴³ W. Mazur, *Polska w polityczno-wojskowej strategii państw bałkańskich: Jugosławii, Bułgarii, Grecji i Turcji (październik 1938–październik 1939 r.)*, [w:] *Kampania polska 1939. Polityka – społeczeństwo – kultura*, red. M. Deszczyński i T. Pawłowski, t. 1: *Strategia*, Warszawa 2013, s. 287.

¹⁴⁴ AAN, *Attachaty Wojskowej II RP*, sygn. A II/31, *Chargé d'Affairs* Ambasady RP w Bukareszcie [A. Poniński] do MSZ w Warszawie – w sprawie konferencji sztabowej Małej Ententy, Nr 245/R/11, Bukareszt, 22 XII 1938 r., mps, [odpis], k. 319.

no akcentował potrzebę stałej współpracy polsko-rumuńskiej, lecz zadeklarował potrzebę odprężenia w relacjach z Węgrami i Bułgarią, przede wszystkim mając na względzie „interesy Basenu Dunajowego”¹⁴⁵, a więc dawało to widoki na tak niezbędny dla polskiego tranzytu południowego most na Dunaju, na granicy rumuńsko-bułgarskiej. Niestety, deklaratywność partnera rumuńskiego nie szła w parze z efektywnością w praktyce. Trudno było oczekiwać przyspieszenia w tej kwestii, szczególnie wobec, jak się już wkrótce okazało, faktu powolnego wciągania Rumunii w strefę wpływów III Rzeszy¹⁴⁶ oraz w obliczu kolejnego zgrzytu w relacjach polsko-rumuńskich na tle entuzjastycznego stanowiska polskiego do zajęcia Rusi Zakarpackiej przez Węgry. Nie można też nie zauważyć lekceważenia, jakie polskie czynniki dyplomatyczne – na czele z Józefem Beckiem – wyrażały wobec Rumunii i jej wciągania w orbitę wpływów niemieckich. Wystarczy tylko przywołać fragment rozmowy Becka z premierem rządu Jęgo Królewskiej Mości Nevillem Chamberlainem i ministrem spraw zagranicznych lordem Edwardem Halifaxem z 4 kwietnia 1939 r., w którym pada z ust polskiego ministra: „dodatkowa granica [po ewentualnym zajęciu Rumunii przez III Rzeszę] nie byłaby długa i przechodziłaby w okolicach górskich, nie byłaby więc **trudna do obrony**. Co się tyczy zapasów nafty, to Polska ma **dostateczne zapasy** w tym zakresie [wyróż. – D. K.]”¹⁴⁷.

¹⁴⁵ 14–13 stycznia, raport ambasadora w Bukareszcie o rozmowie z ministrem spraw zagranicznych Rumunii, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (styczeń–sierpień)*, red. S. Żerko, Warszawa 2005, s. 26, 27.

¹⁴⁶ 149 – 28 marca, raport ambasadora w Bukareszcie o rozmowie z ministrem spraw zagranicznych Rumunii, [w:] *ibidem*, s. 149, 150; rozmowa koncentrowała się wokół rumuńsko-niemieckiego układu handlowego; zob. także G. Gafencu, *Ostatnie dni Europy. Podróż dyplomatyczna w 1939 roku*, przeł. S. Rembek, przedm., posłowie oraz oprac. S. Zabiełło, Warszawa 1984, s. 34–50 (opis wizyty w Berlinie w kwietniu 1939 r.); S. Dębski, *Między Berlinem a Moskwą. Stosunki niemiecko-sowieckie 1939–1941*, Warszawa 2007, s. 319 i n.; AAN, Attachaty Wojskowej II RP, sygn. A II/31, Attaché Wojskowy w Bukareszcie [T. Zakrzewski] do szefów Oddziału II SG [T. Pełczyński, J. Smoleński] – informacje polityczne, Ambasada RP w Bukareszcie, Attaché Wojskowy, L. 46, Bukareszt, 24 I 1939 r., mps, k. 387 i n.

¹⁴⁷ 173 – 4 kwietnia, zapis rozmowy między ministrem spraw zagranicznych a premierem i ministrem spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (styczeń–sierpień)*, s. 284. W końcu sierpnia 1939 r. poseł RP w Budapeszcie Leon Orłowski sondował szefa węgierskiego MSZ Istvána Csáky na temat możliwości przepuszczenia oddziałów niemieckich przez terytorium węgierskie, w celu zaatakowania Rumunii (zob. 484 – 27 sierpnia, radiotelegram szyfrowy posła w Budapeszcie o rozmowie z ministrem spraw zagranicznych Węgier, [w:] *ibidem*, s. 484). W obliczu bezpośredniego zagrożenia wojną świadomość odcięcia rumuńskiej pepowiny zadziałała mobilizująco na polską dyplomację.

Taka ocena sytuacji – jeśli nie była ona świadomym blefem – obca była polskim czynnikom wojskowym. Kierownictwo armii zdawało sobie przede wszystkim sprawę ze znaczenia terytorium rumuńskiego, jako jedyne w miarę bezpiecznego korytarza dla wwozu na terytorium Rzeczypospolitej zaopatrzenia oraz uzupełnień sprzętowych płynących z portów francuskich i brytyjskich. Zdawali sobie z tego sprawę także sojusznicy Polski – kwestia tranzytu i możliwości przelotowych kolei rumuńskich znalazła swoje odbicie w rozmowach sztabowych z Brytyjczykami w Warszawie 24 maja 1939 r. W imieniu strony polskiej odpowiedzi na pytanie znajdujące się w kwestionariuszu przywiezionym przez gen. Claytona udzielił płk dypl. Józef Jaklicz, II zastępca szefa Sztabu Głównego – strona polska przewidywała, że dziennie z Rumunii mogą przejechać 32 pociągi z materiałem wojennym (12 przez Zaleszczyki – każdy skład mógł mieć tylko 21 wagonów, i 20 przez Śniatyń – składy normalne 110-osiowe, czyli 55-wagonowe)¹⁴⁸; odległość pomiędzy Konstancą a punktem granicznym wynosiła 650 km; z Gałacza wynosiła natomiast 500 km. Zupełnie zaś teoretyczne były wyliczenia Jaklicza co do możliwości przewozowych towarów tranzytowych za pomocą transportu kołowego, które mogło hipotetycznie wynosić dziennie: 32 tys., 64 tys. lub 96 tys. ton – w zależności od liczby kolumn samochodowych... których Polska nie miała i których nie mogli dostarczyć alianci¹⁴⁹.

¹⁴⁸ W styczniu 1940 r. mjr dypl. Antonii Grudziński z Oddziału III Sztabu NW przygotował dokument o możliwościach operacyjnych działań zaczepnych armii niemieckiej i sowieckiej przeciwko Rumunii; w pierwszej części dokumentu oficer przeanalizował warunki komunikacyjne i uznał, że możliwości wyładowcze linii kolejowej w pasie nadgranicznym z Rumunią: Stanisławów–Delatyn–Kołomyja–Zaleszczyki–Iwanie Puste, wynosiła na dobę: 30 pociągów 110-osiowych, 24 pociągi 86-osiowe oraz 18 pociągów 44-osiowych (zob. IPMS, Akta Szefa Sztabu NW, Oddział III, sygn. A.IV/1/Ib, [mjr dypl. A. Grudziński] Możliwości działań zaczepnych Niemców i Rosjan na Rumunię z terenu Małopolski Wschodniej, Sztab NW, Oddział III, Paryż, 30 I 1940 r., mps, k. 88a). W poprawionej wersji tego dokumentu Grudziński podał przelotność dwóch linii prowadzących do Rumunii: Stanisławów–Kołomyja–Śniatyń–Oraszeni–Czerniowce (36 pociągów 110-osiowych na dobę); Kołomyja–Jasieniów–Ștefănești (18 pociągów 110-osiowych na dobę) (zob. IPMS, Akta Szefa Sztabu NW, Oddział III, sygn. A.IV/1/Ib, [mjr dypl. A. Grudziński] Możliwości działań zaczepnych Niemców i Rosjan na Rumunię z terenu Małopolski Wschodniej, Sztab NW, Oddział III, L. dz. 146/III.tjn.40, Paryż, 5 II 1940 r., mps, k. 96). Oczywiście dane te pokazują możliwości przewozów tranzytowych już po polskiej stronie granicy.

¹⁴⁹ Zob.: *Protokoły polsko-brytyjskich rozmów sztabowych w Warszawie w maju 1939*, „Bellona” (Londyn) 1958, z. 3–4, s. 33; 71 – 1939 maj 24, Warszawa – Protokół z drugiego posiedzenia polsko-brytyjskich rozmów sztabowych w sprawie sił lądowych, morskich i lotniczych, [w:] *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, red. E. Kozłowski, Warszawa 1968, s. 270; polskie streszczenie tych protokołów (oryginały są w języku francuskim) zrobione przez płk. dypl. Tadeusza Wasilewskiego, zob. IPMS, Relacje z Kampanii 1939 r.,

Dopiero jednak 24 sierpnia 1939 r. gen. bryg. Tadeusz Malinowski poinformował Szembeka telefonicznie, że zapadła decyzja: „rozmaite transporty wojskowe kierować przez Constanzę, a nie przez Gdynię. W naszym układzie wojskowym z Rumunią mamy pod tym względem zastrzeżone pewne prawa (ewent. wykorzystanie Constanzy lub Gałaczu) na wypadek wojny. Chodzi o to, czy należy zawiadomić o tym specjalnie rząd rumuński, zwłaszcza że jeszcze nie znajdujemy się w stanie wojny. Odpowiedziałem, że kroku tego dokonać należy za pośrednictwem naszego *attaché* wojskowego w Bukareszcie”¹⁵⁰. *Attaché* sprawę przedstawił oficjalnie szefowi rumuńskiego Sztabu Generalnego gen. dyw. Florei Țenescu, który wydał zgodę na uruchomienie tranzytu¹⁵¹.

Z tranzytu materiału wojennego *via* Saloniki oczywiście nie zrezygnowano, choć w związku z fiaskiem budowy przeprawy mostowej na Dunaju miał on odegrać drugorzędną rolę. Warto odnotować entuzjazm, jaki dla sprawy uruchomienia tranzytu do Polski w tych dniach, gdy Europa stała na krawędzi konfliktu zbrojnego wykazała... Grecja, której premier Ioannis

sygn. B.I.3a/13, T. Wasilewski – protokoły konferencji wojskowych polsko-francuskich i polsko-angielskich z maja 1939 roku [obszerne streszczenie], Paryż, marzec 1940 r., [odpis], mps, k. 316; streszczenie zawiera o wiele mniej informacji niż oryginalne protokoły.

¹⁵⁰ J. Szembek, op. cit., s. 691, 692; pomocnik *attaché* mjr dypl. Zimnal wspominał: „W pierwszych dniach września *attaché* wojskowy otrzymał polecenie z O. II Szt. N.W. wyjaśnienia w rumuńskim Sztabie Głównym możliwości zorganizowania bazy zaopatrzenia i ewentualnych warsztatów montażowych dla sprzętu lotniczego i pancernego oraz materiałów do produkcji amunicji artyleryjskiej, które miały nadejść do Rumunii drogą morską. Chodziło również o możliwość użycia wojskowych oddziałów polskich do obsługi i pilnowania składów i transportów kolejowych. Załatwiłem tę sprawę i o ile sobie przypominam, meldunek do Szefa Sztabu Głównego zawiera następujące punkty: a/ na terenie Rumunii nie może być zainstalowany żaden warsztat dla materiałów wojennych dla Polski, a skład przejściowy tylko w porcie. Przyznają nam strefę wolnocłową w porcie Galati [Gałac], gdzie możemy urządzić skład i stąd już transporty mogą iść wprost do Polski; b/ na teren Rumunii nie mogą przyjechać osoby w mundurach, lecz tylko w ubraniach cywilnych, ze zwykłymi paszportami i będą mogły pracować w Rumunii tylko jako osoby cywilne; c/ Rumunia w konflikcie polsko-niemieckim musi przestrzegać przepisów międzynarodowych dotyczących państw neutralnych, aczkolwiek w tych ramach będzie starała się nam pomóc [...] Awizowano 17 statków z materiałami wojennymi z Francji. Robiliśmy przygotowania do rozładowania ich w porcie Galati, na co Rumunia się zgodziła, przy czym sprzęt [...] miał być zabrany polskimi wagonami kolejowymi wprost z portu”, zob.: *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, s. 443; T. Dubicki, *Wojsko Polskie w Rumunii 1939–1941*, Warszawa 1994, s. 18, 19.

¹⁵¹ Zakrzewski meldował o tym do Sztabu Głównego w depeszy szyfrowej z 11 IX 1939 r., zob. T. Dubicki, *Uchodźcy polscy w Rumunii 1939–1945*, [w:] *Polscy uchodźcy w Rumunii 1939–1947. Dokumenty z Narodowych Archiwów Rumunii*, red. nauk. F. Anghel et al., t. 1, cz. 1, Warszawa–Bukareszt 2013, s. LVII.

Metaxas w sierpniu 1939 r., na pytanie o udostępnienie portu w Salonikach, odpowiedział polskiemu przedstawicielowi dyplomatycznemu w Atenach Władysławowi Schwarzenburgowi-Güntherowi, „że Polska może liczyć na Grecję bezwzględnie i że póki to będzie w jego mocy, port salonicki i tranzyt przez Grecję pozostaną zawsze do dyspozycji Polski”¹⁵². Wizyta polskiego posła w Atenach u Metaxasa nie była dziełem przypadku, tak jak była nim pospieszna nominacja ppłk. dypl. Tadeusza Machalskiego na *attaché* wojskowego w Atenach i Ankarze, która faktycznie miała miejsce 1 września 1939 r. – lecz decyzja zapadła w pierwszej dekadzie sierpnia¹⁵³. Od końca 1938 r. kierownictwo sił zbrojnych rozpoczęło bowiem planową politykę personalną w sprawie *attaches* wojskowych, obsadzając placówki kluczowe ze względu na tranzyt południowy: ppłk dypl. Jan Emisarski został *attaché* w Budapeszcie (3 października 1938 r.); ppłk dypl. Tadeusz Wasilewski mianowany został *attaché* w Belgradzie oraz w Sofii (1 listopada 1938 r.). Podobnie jak placówka w Atenach, nigdy wcześniej nie istniała placówka w Sofii; ponadto placówki w Ankarze i Budapeszcie zostały reaktywowane po dłuższym okresie niebytu. Dopelnieniem układanki było mianowanie *attaches* morskich w państwach sojusznicznych, skąd mieli rozpocząć swoją drogę do portów docelowych: kmdr. por. dypl. Tadeusz Stoklasa został akredytowany w Londynie, a kmdr. ppor. Stanisław Lasocki w Paryżu – obaj 1 sierpnia 1939 r.¹⁵⁴ Instrukcja, którą Machalski otrzymał od płk. dypl. Mariana Józefa Smoleńskiego, szefa Oddziału II SG, wyjeżdżając na placówkę do Aten (*via* Ankara), sprowadzała się do jednego najważniejszego punktu: zapewnienia tranzytu wojennego przez port w Salonikach w kierunku Jugosławii oraz przez Morze Egejskie, cieśniny kontrolowane przez Turków, do portów rumuńskich. Porty wybrzeża dalmatyńskiego straciły na znaczeniu w związku z tym, że liczono się z wypełnieniem przez Rzym umów sojusznicznych z III Rzeszą, m.in. przez blokowanie portów adriatyckich przed flotą włoską¹⁵⁵.

Sprawy organizacji systemu tranzytu materiału wojennego na potrzeby armii, surowców dla przemysłu i zaopatrzenia dla ludności cywilnej – według relacji mjr. dypl. st. sp. Mieczysława Fularskiego – do lipca 1939 r. faktycznie nie były dopracowane. W początkach lipca minister przemysłu i handlu Antoni Roman powołał do życia Komitet Transportowy do

¹⁵² Cyt. za: W. Mazur, op. cit., s. 292.

¹⁵³ R. Majzner, op. cit., s. 229; zob. także T. Machalski, *Co widziałem i przeżyłem*, Londyn 1980, s. 163 i n.

¹⁵⁴ R. Majzner, op. cit., s. 229.

¹⁵⁵ *Ibidem*, s. 310.

świadczeń rzeczowych przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu (MPIH), na którego czele stanął jako przewodniczący dyrektor Feliks Kollat, I wiceprzewodniczącym został dyrektor Władysław Gieysztor, II wiceprzewodniczącym Fularski, a sekretarzem Władysław Bartosiak. Komitet powstał jako przymusowy związek wojenny, na podstawie ustawy o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych, a w jego skład wchodził m.in. przedstawiciele: Żegluga Polskiej, najważniejszych przedsiębiorstw transportowych (Warta, Warszawskie Towarzystwo Spedycyjne) oraz Orbisu. Nadzór nad Komitetem sprawowało MPIH, w tym m.in. ppłk Maetze, wcześniej pracownik SeKOR, a w 1939 r. szef Biura Wojskowego MPIH. Działalność Komitetu była ściśle skorelowana z Międzyalianckim Komitetem Transportowym, a przewodniczący Kollat wchodził w jego skład i urzędował w Londynie, w którym znajdował się główny punkt dyspozycyjny transportów morskich. Od lipca do sierpnia 1939 r. kierownictwo Komitetu odbyło szereg podróży zagranicznych – w tym do Bukaresztu i Konstancy – w celu zorganizowania szlaków tranzytowych, przede wszystkim przez Azję Mniejszą (cieśniny czarnomorskie) i Rumunię; w sierpniu otworzono placówki zagraniczne Komitetu na dwóch możliwych szlakach tranzytowych – północnym (w Londynie, Oslo, Sztokholmie, Helsinkach, Tallinie i Rydze) oraz południowym (Bukareszt, Konstanca, Czerniowce, Istambuł, Ateny, Belgrad, Paryż). W chwili wybuchu wojny placówki miały zostać uruchomione i obsadzone przez specjalistów od spraw transportu, a w portach rumuńskich miały być wynajęte wcześniej zarezerwowane miejsca wyładunku, dźwigi i składy portowe. Kontrolę nad sprawami rumuńskimi sprawował szef Biura Wojskowego MPIH ppłk Maetze. W Bukareszcie działał jako przedstawiciel Komitetu dyrektor Jasiński, który dostarczył do MPIH plany portów rumuńskich, projekty i kosztorysy umów. W końcu sierpnia do Bukaresztu wyjechał także naczelnik Kaczmarczyk, który z ramienia Ministerstwa Komunikacji jako specjalista od spraw transportu kolejowego miał być łącznikiem przy kolejach rumuńskich nadzorującym organizację transportów tranzytowych do Polski. Po wybuchu wojny biuro Komitetu zostało ewakuowane z Warszawy 6 września 1939 r. i zostało skierowane początkowo do Włodawy, następnie do Łucka, żeby ostatecznie ulokować się w Śniatyniu¹⁵⁶.

¹⁵⁶ 32 – mjr dypl. w st. sp. Mieczysław Fularski. Relacja dotycząca przygotowania organizacji transportów z zagranicy przed wojną 1939 r. Paryż, 13 marca 1940 r., [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. N. Bujniewicz, A. Wesołowski, cz. 2: *Relacje*, seria Wojskowe Teki Archiwalne, t. 1, s. 411 i n.

Rumunia szóstego dnia po wybuchu wojny ogłosiła neutralność wobec konfliktu aliansu polsko-francusko-brytyjskiego z III Rzeszą, co nie wzbudziło zdziwienia rządu Rzeczypospolitej Polskiej – sojusz, który wiązał Polskę z jej południowym sąsiadem, skierowany był zarówno ostrzem, jak i tarczą w kierunku Związku Sowieckiego¹⁵⁷. W Bukareszcie, już w pierwszych dniach wojny, ambasada była postawiona w stan gotowości, nie tylko do przyjęcia i obsłużenia statków z materiałem wojennym z Francji i Wielkiej Brytanii, ale także aktywizowano się do zakupów na terenie rumuńskim. Pierwsze działania w kierunku uruchomienia tranzytu poczyniono zaraz po wybuchu wojny – referent handlowy ambasady Witold Ptasznik został oddany do dyspozycji *attaché* wojskowego ppłk. dypl. Zakrzewskiego, a ten wysłał go do Konstancy. Tam przy pomocy byłego pracownika dyrekcji portu – Feliksa Wesołowskiego – rozpoczął przygotowania do przyjęcia pierwszych transportów¹⁵⁸.

Mając pełną świadomość, że w konflikcie z III Rzeszą Rumunia jest dla Polski nie sojusznikiem, lecz krajem przyjaźnie neutralnym, ambasada działała za parawanem firmy Mangasar¹⁵⁹, powstałej w 1939 r., oficjalnie w celu pośrednictwa w handlu rumuńskim manganem, a faktycznie kontrolowanej przez polski wywiad wojskowy – wiceprezesem Rady Nadzorczej był „dwójkarz”, por. Piotr Wysocki. Za pośrednictwem firmy Mangasar wynajęto 9 września na terenie portu w Konstancy magazyn o powierzchni 2,6 km² oraz 2 km² placu wyladunkowego. Przedstawiciele firmy na terenie Londynu mieli dopilnować, żeby konosamenty na wszelki materiał przeznaczony dla Polski były wystawione na Mangsar. Ambasada rozpoczęła negocjacje w sprawie wynajmu magazynów w rejonie przeladunku towaru tranzytowego w Oraszani i Czerniowcach, planując przy tym wykorzystać Polaków bukowińskich. Ambasador Roger Raczyński apelował o koncentrację wagonów w Śniatynie¹⁶⁰ oraz o pieniądze na zakup benzyny – 1000 cystern, wraz z przetransportowaniem ich do granicy polskiej oceniał

¹⁵⁷ T. Dubicki, *Wojsko Polskie*, s. 12 i n.; A. Kastory, *Polska a Rumunia (październik 1938–październik 1939 r.)*. *Niektóre aspekty dyplomatyczne i wojskowe*, [w:] *Kampania polska 1939*, s. 501–513.

¹⁵⁸ W. Ptasznik, *Spóźniony raport dowódcy plutonu „Bukareszt”*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 1981, z. 57, s. 151.

¹⁵⁹ Zdawano sobie sprawę, że porty w Gałaczu i Konstancy znajdują się pod pilną obserwacją niemieckiego wywiadu, zob. T. Dubicki, *Wojsko Polskie*, s. 18. Mając na uwadze zagrożenie dla polskiego tranzytu (Rumuni nie chcieli wziąć odpowiedzialności za bezpieczeństwo przewozu polskiego materiału wojennego) Zakrzewski zaczął organizować ekipy ochotników – młodych Polaków, harcerzy, z Bukowiny – do ochrony transportów.

¹⁶⁰ Po stronie polskiej punkty załadunkowe znajdowały się w: Kutach, Śniatynie, Babinie-Jasionowie Dolnym oraz w Zaleszczykach.

na koszt 105 tys. funtów szterlingów. Na poczet tej kwoty zajął 3,5 mln lei z Orbisu oraz pieniądze z Sepewe pochodzące ze sprzedaży sprzętu wojskowego dla armii rumuńskiej. Za nadzór nad transportami wojskowymi z portów do Śniatynia odpowiedzialny był w ambasadzie mjr Kazimierz Kalina¹⁶¹. Z kolei w Gałaczu działano za parawanem polskiej firmy spedycyjnej Viator – komendantem bazy wyladowniczej został kmr inż. Stanisław Rymaszewicz, który podlegał II wiceministrowi spraw wojskowych za pośrednictwem *attaché* wojskowego w Bukareszcie¹⁶². 14 września ambasador Roger Raczyński depeszował do MSZ (z prośbą o przekazanie informacji do MPiH oraz biura Komitetu Transportowego na dworcu w Śniatyniu), że dzienne możliwości przeładunkowe w Konstancy wynoszą od 1,5 do 2 tys. Ton, lecz w następnych dniach te liczby mogą ulec redukcji. Ponadto dzienna przelotowość pociągów na trasie Konstanca–Śniatyń obliczana była maksymalnie na 3 tys. ton¹⁶³.

W ślad za depeszą szyfrową ambasadora uruchomiono ruch polskich składów towarowych, które miały przewozić – dla bezpieczeństwa w godzinach nocnych – materiał wojenny wyladowany w portach rumuńskich. 10 września 1939 r., o godz. 22.00, na stację kolejową Oraszeni wjechał pusty polski skład kolejowy składający się z 44 wagonów – nie był to pierwszy polski skład skierowany do tego punktu, o czym informował „Biuletyn Informacyjny nr 1” rumuńskiego ministerstwa spraw wewnętrznych z 11 września 1939 r. Wagony przejęła Inspekcja Ruchu Kolejowego w Czerniowcach¹⁶⁴, co zgodne było z ustaleniami konwencji tranzytowej z 1925 r., i skierowała zapewne do Gałacza i Konstancy. W trzy dni później polski urzędnik PKP zgłosił wobec Rumunii zastrzeżenie, że „zezwała na przejazd sprzętu wojskowego znajdującego się w Gałaczu”¹⁶⁵. Pretensje polskiego urzędnika wynikały z prostego obliczenia, że wysłane do portów rumuńskich puste składy towarowe powinny już wrócić na granicę wyladowane materiałem wojennym – podczas, gdy do Gałacza i Konstancy

¹⁶¹ 42 – 8 września, telegram szyfrowy ambasadora w Bukareszcie w sprawie organizacji przewozu sprzętu wojskowego do Rumunii, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (wrzesień–grudzień)*, s. 36.

¹⁶² T. Dubicki, *Wojsko Polskie*, s. 18.

¹⁶³ 82 – 14 września, telegram szyfrowy ambasadora w Bukareszcie w sprawie tranzytu towarów przez Rumunię, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (wrzesień–grudzień)*, s. 83.

¹⁶⁴ 2 – 11 września 1939, b.m.w. Biuletyn Informacyjny nr 1 dotyczący sytuacji na granicy polsko-rumuńskiej, [w:] *Polscy uchodźcy w Rumunii*, t. 1, cz. 1, s. 15.

¹⁶⁵ 5 – 14 września 1939, b.m.w. Biuletyn Informacyjny nr 4 dotyczący sytuacji na granicy polsko-rumuńskiej, [w:] *ibidem*, s. 29.

nie dotarł jeszcze żaden statek z ładunkiem przeznaczonym dla armii polskiej¹⁶⁶. Typowy dla wojny chaos informacyjny nie pozwolił doinformować DOKP w Stanisławowie, odpowiedzialnej za przyjęcie tranzytu kolejowego z Rumunii, o fakcie opóźnień w dostarczeniu materiału wojennego do portów docelowych. Kolejne puste składy towarowe wysyłano w dniach następnych – 15 września gen. bryg. Gabriel Marinescu, podsekretarz stanu w ministerstwie spraw wewnętrznych, informował, że Generalna Dyrekcja Căile Ferate Române (CFR, Rumuńskich Kolei Żelaznych) wydała zgodę na przejazd przez terytorium Rumunii 1200 polskich wagonów, z czego 550 znajdowało się na stacji w Oraszeni¹⁶⁷. W dniu następnym Inspekcja Ruchu CFR Czerniowce podała informację, że granicę przekroczyło już 738 polskich wagonów, z czego 702 wyruszyło już w głąb kraju – a z tej liczby 104 do Gałacza; na stacji w Oraszeni zostało 36 wagonów¹⁶⁸. Ruch ten, świadczący dobitnie o tym, że strona polska uruchomiła pełną parą wszystkie dostępne środki przewozu kolejowego dla potrzeb tranzytowych, został zahamowany gwałtownie 17 września 1939 r. i agresją wojsk sowieckich na terytorium Rzeczypospolitej.

Francuskie przygotowania do wysłania pomocy materiałowej Polsce, opóźnione choćby przez trzydniowe gorączkowe próby uratowania pokoju w Europie, były dwukrotnie awizowane przez *attaché* w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydę – 6 września o godz. 4.15 i 8 września o godz. 5.20. W obu depepszach szyfrowych Fyda powtórzył te same informacje: nasz sojusznik przygotowywał w porcie w Marsylii konwój statków, który miał wyruszyć za 8–10 dni do Gałacza. Na pokładzie 17 statków – o tylu wspominał w swojej relacji mjr dypl. Zimnal – miały znaleźć się m.in. batalion czołgów lekkich, 5 dywizjonów haubic 105 mm wz. 1913, 115 tys. pociągów artyleryjskich różnych kalibrów oraz samochody ciężarowe, ciągniki artyleryjskie i motocykle¹⁶⁹. Ponadto z Dunkierki wyruszyły do Gałacza trzy statki – s.s. „Oksywie”, s.s. „Warszawa” oraz s.s. „Rose Sciaffino” –

¹⁶⁶ Ambasadę w Bukareszcie poinformowano, że pierwsze statki z uzbrojeniem i materiałem francuskim dotrą do Gałacza nie wcześniej niż 28 IX 1939 r., zob. [9] – Depesza 640, 20 IX 1939. Otrzymany z Militpologne Paris, [w:] *Depesze wojenne Attachatu Wojskowego przy Ambasadzie RP w Bukareszcie 1939–1940*, oprac. nauk. T. Dubicki i A. Suchcitz, Tarnowskie Góry 2006, s. 13, 14.

¹⁶⁷ 6–15 września 1939, b.m.w. Biuletyn Informacyjny nr 5 dotyczący sytuacji na granicy polsko-rumuńskiej, [w:] *ibidem*, s. 39.

¹⁶⁸ 7–16 września 1939, b.m.w. Biuletyn Informacyjny nr 6 dotyczący sytuacji na granicy polsko-rumuńskiej i wyjazdu z Polski personelu ambasad Francji i Anglii, [w:] *ibidem*, s. 41.

¹⁶⁹ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, s. 435, 436.

na pokładzie których znajdowało się m.in. 35 nowoczesnych myśliwców Morane-Saulnier MS 406 C1 oraz 29 ciągników artyleryjskich 2-tonowych¹⁷⁰.

Pierwszy statek z Wielkiej Brytanii z uzbrojeniem (m.in. 15 myśliwców, 7 samolotów bombowych „Battle”, 112 lotniczych karabinów maszynowych i 2,75 mln sztuk amunicji) dla Polski – s.s. „Lassel” – wypłynął z portu Ellesmere 28 sierpnia 1939 r. i skierował się do Konstancy¹⁷¹. Następny statek – s.s. „Clan Menzies” – z ładunkiem samolotów „Battle”, ciężkimi karabinami maszynowymi Hotchkiss oraz amunicją do broni strzeleckiej znajdował się w ładunku i miał wyruszyć do Konstancy w II połowie września; w drodze do portów brytyjskich był także polski statek s.s. „Robur VIII”, który także miał podjąć ładunek materiału wojennego i odpłynąć z nim do Rumunii¹⁷². W tym czasie zastępca szefa Imperialnego Sztabu Generalnego gen. por. Hugh Royds Stokes Massy w raporcie nt. możliwości przewozu tranzytowego z portów rumuńskich do Polski realnie oceniał możliwości przewozowe od 8 do 12 pociągów dziennie – a więc trzykrotnie obniżył zdolności przelotowe, w stosunku do informacji, które otrzymali Brytyjcy oficerowie w Warszawie w maju 1939 r. – po 600 ton ładunku na jeden skład, głównie liniami jednotorowymi (tylko na krótkich odcinkach dwutorowymi). Miejscem docelowym dla tranzytu z Konstancy miał być Lwów, a jeśli to miasto wpadłoby w ręce wroga, za jedyną możliwą do rozładowania stację kolejową uważał on w południowo-wschodniej Polsce Tarnopol. Generał Massy zwracał uwagę na odległość dzielącą Konstancę od Czerniowiec (370 mil) i dalej z Czerniowiec do Lwowa (120 mil w linii prostej – a 140 mil torami kolejowymi); na tym ostatnim odcinku transport był, jego zdaniem, poważnie zagrożony działalnością niemieckiego

¹⁷⁰ T. Dubicki, *Wojsko Polskie*, s. 18.

¹⁷¹ W dniu 1 IX 1939 r. do rumuńskiego premiera Armanda Călinescu zgłosił się ambasador III Rzeszy Wilhelm Fabricius z interwencją przeciwko ewentualnemu tranzytowi do Polski – *via* porty rumuńskie – materiałów wybuchowych. Călinescu odrzucił protest Fabriciusa, argumentując, że Rumunia, jako kraj neutralny, nie może odmówić Polsce tranzytu, zob. 4 – 1 września, raport ambasadora w Bukareszcie o postawie Rumunii, [w:] *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (wrzesień–grudzień)*, s. 6.

¹⁷² W. Mazur, „Zdrajcy z Londynu”. *Armia brytyjska a koncepcje wojskowej pomocy dla Polski we wrześniu 1939 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2012, nr 2, s. 65, 68.

lotnictwa, które – co pewne¹⁷³ – podejmie próbę przerwania linii dowozu materiału wojennego dla Wojska Polskiego¹⁷⁴.

Raport gen. Massy'ego był kamyczkiem do ogródka, który powoli budował brytyjski gabinet wojenny – 18 września 1939 r. zdecydował, że wobec załamania się polskiego oporu ładunek s.s. „Lassel” (później podobne rozwiązanie zastosowano z s.s. „Clan Menzies”) ma być oddany do dyspozycji ambasadora JKM w Stambule jako karta przetargowa w czasie negocjacji o traktat sojuszniczy¹⁷⁵. Słusznie obawiano się, że uzbrojenie oddane Rumunom, po dopłynięciu statków do Konstancy, może nie posłużyć właściwej sprawie¹⁷⁶. W ten sposób tranzyt południowy nigdy nie miał szans realnie sprawdzić się w praktyce, choć strona polska – przy życzliwości Rumunów – była zupełnie przygotowana do realizacji transportów z Gałacza i Konstancy.

* * *

Przez cały okres, od zakończeniu wojny Polski z Rosją bolszewicką w 1921 r. do wybuchu II wojny światowej w 1939 r., Rzeczpospolita Polska starała się zapewnić sobie stabilność w dostawach surowców, sprzętu wojkowego i różnorakiego materiału wojennego na wypadek przyszłego konfliktu zbrojnego. Starania te – z racji położenia geopolitycznego – od samego początku zostały skanalizowane w jednym realnym kierunku: Rumunii, sąsiedniego kraju sojuszniczego, którego terytorium oraz infrastruktura kolejowa, drogowa czy też portowa musiała być wykorzystana czy to w spo-

¹⁷³ Meldunek z rumuńskiego batalionu *graniczarów* z Oraszeni z 17 IX 1939 r. informował, że od godz. 12.35 21 niemieckich samolotów bombardowało Śniatyń, a dworzec kolejowy stanął w płomieniach. Inny pododdział z Kryschatyk donosił o bombardowaniu przez 30 bombowców Zaleszczyk, tego samego dnia od godz. 12.45 (zob. 9 – 17 września 1939, b.m.w. Biuletyn Informacyjny nr 7 dotyczący sytuacji na granicy polsko-rumuńskiej, [w:] *Polscy uchodźcy w Rumunii*, t. 1, cz. 1, s. 51). Faktycznie niemieckie lotnictwo bombowe od początku drugiej dekady września intensywnie rozpoznawało i bombardowało stacje kolejowe na liniach biegnących od granicy rumuńskiej do Lwowa i Tarnopola (z tymi węzłami włącznie): Busk, Brody, Stanisławów, Stryj. Operowały w tym rejonie głównie Gruppe z 76. *Kampfflieger Geschwader* (zob. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską 1939*, cz. 2: *Kampfflieger*, Gdynia 2005, s. 222 i n.). W ten sposób Luftwaffe skutecznie sparaliżowała ewentualne punkty przeładunkowe oraz wyladunkowe tranzytu południowego – zgodnie z przypuszczeniami gen. Massy.

¹⁷⁴ The National Archives (TNA) w Kew, sygn. WO 193/163, Facilities for moving stores into Poland through Roumania. Note by the Deputy Chief of the Imperial General Staff, secret!, [b.d. i nr kanc.], mps.

¹⁷⁵ Francuzi także zawrócili statki z materiałem wojennym dla Polski.

¹⁷⁶ W. Mazur, „Zdrajcy z Londynu”, s. 70, 72.

sób pośredni (przy tranzycie z Salonik lub portów adriatyckich), czy bezpośrednio (przy tranzycie z portów rumuńskich). Tylko kierunek rumuński gwarantował względną stabilność polskiego tranzytu wojennego – nawet przy wszystkich mankamentach i bolączkach, jakie niosła ze sobą ta współpraca. Należy także uczciwie przyznać, że kierownictwo armii i państwa czyniło przez cały okres pokojowej egzystencji II Rzeczypospolitej usilne starania – często w kwestii lansowanych konkretnych rozwiązań trafiających na przeszkody nie do sforsowania – żeby w obliczu konfliktu zbrojnego Polska nie pozostała bez możliwości uzyskania zaopatrzenia z zewnątrz. Starań tych nie udało się w 1939 r. zwieńczyć nawet minimalnym sukcesem – a za taki można by uważać dostarczenie choć jednego transportu z materiałem wojennym z portu w Gałaczu lub w Konstancy do stacji w Śniatyniu; wojska sowieckie zajęły pogranicze polsko-rumuńskie, zanim jakkolwiek statek zdążył zawinąć do tych portów. Oczywiście dostarczenie nawet kilku transportów z najbardziej oczekiwanym sprzętem wojskowym (jak np. myśliwce Morane-Saulnier) nie zmieniłoby losów przegranej kampanii polskiej i miałyby tylko i wyłącznie wymiar moralny. Dałoby to jednak przekonanie, że system tranzytu południowego, który budowano przez lata i który strona polska uruchomiła w 1939 r. przy znacznym nakładzie pracy organizacyjnej pracowników ambasady w Bukareszcie oraz Polskich Kolei Państwowych, Komitetu Transportowego, MPiH i Ministerstwa Komunikacji, a także przy użyciu dużych środków finansowych i trwałych – wagony i lokomotywy w liczbie ok. 750-800 sztuk – mógł realnie funkcjonować w warunkach wojennych¹⁷⁷. Oceniając obiektywnie ten wysiłek, warto na zakończenie przytoczyć chłodną opinię mjr. dypl. st. sp. Fularskiego: „Władze wojskowe oraz MPiH, które otrzymało zadanie przygotowania organizacji transportów z zagranicy, nie miały przemyślanego zawczasu planu i dlatego dopiero w ostatniej chwili odbywało się gorączkowe studiowanie istniejących możliwości i zamiast planowej akcji, odbywała się improwizacja. Nie była [...] jasno sprecyzowana sprawa, kto i w jaki sposób miał kierować transportami, które przybyły z zagranicy do granic polskich. [...] Plan organizacji wojennej transportu zagranicznego

¹⁷⁷ Jest to oczywiście założenie czysto hipotetyczne. Temat polskiego tranzytu na terenie Rumunii we wrześniu 1939 r. wymagałby dalszych badań, przede wszystkim w archiwach rumuńskich. Należałoby także przeprowadzić kwerendę w archiwach niemieckich – pewne jest raczej, że przy zupełnie hipotetycznym założeniu przeciągającej się kampanii polskiej i faktycznym uruchomieniu tranzytu z Gałacza i Konstancy, strona niemiecka – na gruncie rumuńskim – nie ograniczyłaby się tylko do kroków dyplomatycznych i składania *demarche* przez ambasadora Fabriciusa.

winien opierać się na istniejącej i przygotowanej w czasie pokoju, ramowej organizacji transportowej polskiej¹⁷⁸.

Streszczenie

Tranzyt południowy. Problem organizacji kolejowego tranzytu materiału wojennego do Polski przez Rumunię w latach 1921–1939

W artykule autor po raz pierwszy w historiografii polskiej tak dokładnie przedstawił problem tranzytu materiału wojennego przez terytorium rumuńskiego sojusznika do II Rzeczypospolitej Polskiej. Z tekstu wynika, że terytorium Rumunii w razie wojny miało być dla Polski pępowiną, którą materiał wojenny, niezbędne dla polskiego przemysłu surowce, sprzęt oraz amunicja mogły być transportowane z portów nad Morzem Czarnym (Konstanca), Dunajem (Galati, Brăila) albo Morzem Egejskim (Saloniki). Artykuł, opierając się przede wszystkim na niepublikowanych dokumentach archiwalnych, przedstawia całościowo tytułowe zagadnienie – od podpisania sojuszu z Rumunią w 1921 r. aż do ukazania praktycznej strony transportu wojennego w trakcie Kampanii Polskiej 1939 r.

Summary

Southern transit. Organization of the train transit of war material to Poland through Romania in 1921–1939 years

In the presented article author, for the first time in Polish historiography, so extensively presented the problem of the transit of war material, through territory allied towards the Second Polish Republic – of Romania. It appears from the text that the territory of Romania was supposed to be for Poland – in case of the war – to move the umbilical cord, by which he had from ports being situated at the Black Sea (Constanța), with Donau (Galati, Brăila) or with Aegean Sea (Thessaloniki), war transit, of indispensable raw materials for the Polish industry and the equipment of the serviceman and the ammunition for the Polish army. Article, being based above all on unpublished earlier archival documents, is presenting the title issue comprehensively – from signing a treaty of alliance with Romania into 1921, all the way to introducing the practical side to the completion of the war transit in the reality of campaigns Polish 1939.

¹⁷⁸ 32 – mjr dypl. w st. sp. Mieczysław Fularski. Relacja dotycząca przygotowania organizacji transportów z zagranicy przed wojną 1939 r. Paryż, 13 marca 1940 r., [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach*, cz. 2, s. 414.

Bibliografia

- Bujniewicz I., *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935–1939*, [w:] *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, red. N. Bujniewicz, A. Wesołowski, cz. 1: *Opracowania i dokumenty*, seria Wojskowe Teki Archiwalne, t. 1, Warszawa 2011.
- Bulhak H., Zieliński A., *Z dziejów stosunków polsko-rumuńskich (sierpień 1936–wrzesień 1938)*, „*Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej*” 1980, t. 16.
- Chmielowska D., *Polsko-tureckie stosunki dyplomatyczne w okresie międzywojennym*, Warszawa 2006.
- Cioriceanu G. D., *Les Grandes Ports de Roumanie*, Paris 1928.
- Depesze wojenne Attachatu Wojskowego przy Ambasadzie RP w Bukareszcie 1939–1940*, oprac. nauk. T. Dubicki i A. Suchcitz, Tarnowskie Góry 2006.
- Deszczyński M. P., Mazur W., *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004.
- Dębski S., *Między Berlinem a Moskwą. Stosunki niemiecko-sowieckie 1939–1941*, Warszawa 2007.
- Dubicki T., *Uchodźcy polscy w Rumunii 1939–1945*, [w:] *Polscy uchodźcy w Rumunii 1939–1947. Dokumenty z Narodowych Archiwów Rumunii*, red. nauk. F. Anghel et al., t. 1, cz. 1, Warszawa–Bukareszt 2013.
- Dubicki T., *Wojsko Polskie w Rumunii 1939–1941*, Warszawa 1994.
- Gafencu G., *Ostatnie dni Europy. Podróż dyplomatyczna w 1939 roku*, przeł. S. Rembek, przedm., posłowie oraz oprac. S. Zabięło, Warszawa 1984.
- Jabłonowski M., *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001.
- Kastory A., *Polska a Rumunia (październik 1938–październik 1939 r.). Niektóre aspekty dyplomatyczne i wojskowe*, [w:] *Kampania polska 1939. Polityka – społeczeństwo – kultura*, red. M. Deszczyński i T. Pawłowski, t. 1: *Strategia*, Warszawa 2013.
- Kołąkowski P., *Między Pragą a Warszawą. Polsko-czechosłowackie stosunki wojskowo-polityczne w latach 1918–1939*, Warszawa 2007.
- Konstantinow M., *Zagadnienia Dunaju ze stanowiska prawa międzynarodowego*, Poznań 1938.
- Koreś D., *Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu a przygotowania Wojska Polskiego do wojny 1935–1939*, „*Przegląd Historyczno-Wojskowy*” 2011, nr 2.
- Koreś D., *Kwestia tranzytu materiału wojennego z rumuńskich portów do Polski w latach 1936–1939*, [w:] *Na lądzie, w wodzie i powietrzu... Studia z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Leczyk M., *Polscy attachés wojskowi w Bukareszcie o sojuszu polsko-rumuńskim* [w:] *Międzymorze. Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej XIX–*

- XX wieku. *Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Ajnenkiel et al., Warszawa 1995.
- Leczyk M., *Polska i sąsiedzi – stosunki wojskowe 1921–1939*, Białystok 1997.
- Łyczko-Grodzicka B., *Dyplomacja polska a Ententa Bałkańska 1933–1936*, Wrocław 1981.
- Machalski T., *Co widziałem i przeżyłem*, Londyn 1980.
- Majzner R., *Attachaty Wojskowe Drugiej Rzeczypospolitej 1919–1945. Strukturalno-organizacyjne aspekty funkcjonowania*, Częstochowa 2011.
- Mazur W., „Zdraycy z Londynu”. *Armia brytyjska a koncepcje wojskowej pomocy dla Polski we wrześniu 1939 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2012, nr 2.
- Mazur W., *Polska w polityczno-wojskowej strategii państw bałkańskich: Jugostawii, Bułgarii, Grecji i Turcji (październik 1938–październik 1939 r.)*, [w:] *Kampania polska 1939. Polityka – społeczeństwo – kultura*, red. M. Deszczyński i T. Pawłowski, t. 1: *Strategia*, Warszawa 2013.
- Polskie dokumenty dyplomatyczne 1938*, red. M. Kornat, Warszawa 2007.
- Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939 (styczeń–sierpień)*, red. S. Żerko, Warszawa 2005.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1, cz. 2, Londyn 1986.
- Protokoły polsko-brytyjskich rozmów sztabowych w Warszawie w maju 1939*, „Bellona” (Londyn) 1958, z. 3–4.
- Przegiętka M., *Inwestycje komunikacyjne na Bałkanach w polskiej polityce zagranicznej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 2007, z. 162.
- Ptasznik W., *Spóźniony raport dowódcy plutonu „Bukareszt”*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 1981, z. 57.
- Szembek J., *Diariusz i teki Jana Szembeka*, t. 4: *Diariusz i dokumentacja za rok 1938. Diariusz i dokumentacja za rok 1939*, oprac. J. Zarański, Londyn 1972.
- Świtalski K., *Diariusz 1919–1935*, oprac. A. Garlicki i R. Świętek, Warszawa 1992.
- Tomaszewski J., *Dokumenty o stosunkach rumuńsko-polskich po konferencji monachijskiej*, „Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej” 1979, t. 15.
- Turnock D., *Railway Network Dewelopment in Inter-war Romania: Economic and Strategic Motives*, „Geographica Pannonica” 2003, nr 8.
- Walczak H., *Sojusz z Rumunią w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918–1931*, Szczecin 2008.
- Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, red. E. Kozłowski, Warszawa 1968.
- Zieliński A., *Stosunki polsko-rumuńskie (grudzień 1933–maj 1935)*, „Studia z Dziejów ZSRR i Europy Środkowej” 1976, t. 12.
- Znamierowska-Rakk E., *Sprawa połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym i Morzem Egejskim w polityce II Rzeczypospolitej*, [w:] *Międzymorze. Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej XIX–XX wieku. Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Ajnenkiel et al., Warszawa 1995.