



Daniel Kores<sup>1</sup>

## Wpływ Oddziału III Operacyjnego Sztabu Głównego Wojska Polskiego na rozwój komunikacji drogowej w Polsce w latach 1935–1939. Przyczynek do zagadnienia

### Streszczenie

Zagadnienie komunikacji drogowej w Polsce okresu międzywojennego nie należy do tematów szczególnie mocno eksploatowanych w badaniach historycznych. Zupełnie nieznanym dotąd aspektem rozwoju polskiego drogownictwa pozostawał wpływ, jaki na nie wywarł Sztab Główny Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku. Niniejszy artykuł jest przyczynkiem, który wskaże ewentualnym badaczom tego problemu potencjał tkwiący w materiałach z zasobu Centralnego Archiwum Wojskowego – Wojskowego Biura Historycznego. Analiza będzie dotyczyła materiałów obejmujących akta z zespołu Oddziału III Operacyjnego Sztabu Głównego. Dokumenty te dowodzą bezspornie, że Sztab Główny miał silny wpływ na kierunki rozwoju polskiego drogownictwa kołowego – wyдалoby się, że nawet decydujący, gdyby nie utrwalony w tych samych dokumentach ciągły konflikt kompetencyjny pomiędzy czynnikami cywilnymi i wojskowymi i pewne przesłanki wskazujące na to, że wojsko nie zawsze w tych sporach zwyciężało. Oczywiście źródłem tarć były przede wszystkim zupełnie różne priorytety rozwoju drogownictwa – administracja rządowa i terenowa stawiała przede wszystkim na rozwój ekonomiczno-gospodarczy kraju i poszczególnych regionów; armia podporządkowywała rozbudowę infrastruktury drogowej warunkom militarnym, mając na względzie możliwości obrony kraju w przypadku agresji (wykorzystanie dróg przez nieprzyjaciela), a w dalece mniejszym stopniu użycia dróg dla celów własnej koncentracji lub przemieszczania oddziałów w czasie działań obronnych.

**Słowa kluczowe:** armia, Ministerstwo Komunikacji, Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, drogi państwowe i powiatowe, infrastruktura, administracja, mosty, wiadukty

---

<sup>1</sup> Dr Daniel Kores, Wydział Nauk o Bezpieczeństwie Akademii Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki we Wrocławiu, ul. Czajkowskiego 109, 51–147 Wrocław, pracownik Oddziałowego Biura Edukacji Narodowej IPN we Wrocławiu, ul. Długosza 48, 51-162 Wrocław, e-mail: dkores77@gmail.com

## Wprowadzenie

Problem wpływu armii na zagadnienia komunikacyjne – a precyzyjniej, na rozwój komunikacji drogowej w II Rzeczypospolitej – jest ciągle tematem czekającym na poważniejsze badania naukowe<sup>2</sup>. Niniejszy artykuł w żaden sposób nie aspiruje do tego, żeby nawet w niewielki sposób wyczerpać to obszerne zagadnienie, gdyż wymagałoby to znacznego pogłębienia kwerend źródłowych o kolejne zespoły akt. Jest za to przyczynkiem, który wskaże ewentualnym badaczom tego problemu potencjał tkwiący w materiałach z zasobu Centralnego Archiwum Wojskowego – Wojskowego Biura Historycznego. Dokona się to poprzez analizę materiałów obejmujących jednostki z zespołu Oddziału III Operacyjnego Sztabu Głównego. Badanie relatywnie niewielkiego – ale jednak liczącego kilkaset dokumentów – zasobu akt dotyczących tytułowego zagadnienia, a wytworzonych w kluczowej (po 1935 r.) dla polskiego planowania wojennego agendzie Sztabu Głównego ma oczywiście wady i zalety. Wadą będzie wycinkowość – zaletą szansa na odsłonięcie kulisów wpływu oficerów Oddziału Operacyjnego na rozwój komunikacyjny kraju, a także możliwość zrekonstruowania przesłanek, jakimi się kierowali, podejmując swoje decyzje.

Stan dróg polskich po zakończeniu wojen o granice i niepodległość w 1921 r. trudno nazwać inaczej niż katastrofalnym. Miało na to wpływ kilka czynników: kiepska infrastruktura drogowa oddziedziczona po zaborcach (przede wszystkim po Rosji i Austrii), która wynikała m.in. ze zużycia nawierzchni w wyniku wielokrotnych przemarszów wojsk w czasie Wielkiej Wojny (i działań wojennych z lat 1918–1921) oraz z marnej jakości materiałów użytych do ich budowy; bezpośrednie zniszczenia wojenne, które dotknęły ok. 10% dróg (4 tys. km) i ok. 30% długości mostów (55 tys. m) – w przypadku mostów dalsze ok. 40% (72 tys. m) było w katastrofalnym stanie i groziło zawaleniem (przyginiatająca większość z nich było drewniana). Z braku odpowiednich środków w pierwszej dekadzie po zakończeniu wojny zdołano przede wszystkim dokonać napraw istniejącej infrastruktury oraz w pewnym stopniu podjęto działania zmierzające do rozbudowy istniejącej sieci

---

<sup>2</sup> Można nawet stwierdzić, że problematyka drogownictwa, jako element składowy zagadnienia komunikacji w II Rzeczypospolitej, jest w historiografii słabo obecna – oprócz prac wydanych tuż przed wojną, i to dotyczących wszystkich zagadnień komunikacyjnych (zob. *20-lecie...* 1939; Łopuszyński 1939; Rakowski 1939) oraz opublikowanych kilkadziesiąt lat temu syntez (Kaliński, Liberadzki 1974; Kaliński, Liberadzki 1986; Brzozko 1982), mamy do dyspozycji stosunkowo nieliczne przyczynki (m.in. Kaliński 2014: 137–154; Kowal 2005; Iwoła 2013; Chudzik 2016: 105–118).

drogowej; w latach 1924–1934 średnio budowano w Polsce ok. 1140 km, a w latach 1935–1939 ok. 1700 km dróg rocznie – nowych i o nawierzchni utwardzanej. Dzięki temu udało się osiągnąć zwiększenie zagęszczenia infrastruktury drogowej o ok. 30%, podnosząc średnią z 11 do 16 km/100 km<sup>2</sup> (20-lecie... 1939: 391 i n.)<sup>3</sup>.

Kierunki rozwoju polskiego drogownictwa kołowego od 1 lipca 1932 r.<sup>4</sup> kreowało przede wszystkim Ministerstwo Komunikacji (dalej MK)<sup>5</sup>, w ramach którego funkcjonował od 1930 r. Samodzielny Wydział Wojskowy, w roku następnym przekształcony w Biuro Wojskowe (dalej BW MK). Na czele BW MK od stycznia 1931 r. do wybuchu wojny stał płk dypl. Józef Zborzil. Z pozostawionych przez niego relacji można łatwo wnioskować, że środek ciężkości prac kierowanego przez niego Biura ogniskował się wokół spraw kolejowych; było to oczywiście naturalną konsekwencją wykorzystywania przez armię kolei żelaznych do transportów wojskowych. Sprawa dróg kołowych – jak w ówczesnej nomenklaturze określano infrastrukturę drogową – znajdowała się oczywiście w zakresie działania BW MK. Do kompetencji tej jednostki należało:

- 1) czuwanie nad wyposażeniem służby drogowej w sprzęt i materiały dla odbudowy zniszczeń;
- 2) opracowanie planów komór minowych i innych urządzeń specjalnych w obiektach komunikacyjnych i urządzeniach wodnych (w przypadku drogownictwa chodziło o mosty i wiadukty);
- 3) **czuwanie nad realizacją postulatów Sztabu Głównego WP odnośnie do planu inwestycyjnego (rozbudowy) oraz konserwacji dróg kołowych** (podkreślenie – D.K.);
- 4) zadrzewianie dróg kołowych;
- 5) ewidencja dróg i obiektów kołowych (albumy mostów ponad 20 m rozpiętości, mapy stanu nawierzchni i zadrzewienia);

---

<sup>3</sup> W latach 1924–1938 wybudowano łącznie 17 232 km nowych dróg, a kolejne 2604 km przebudowano (zob. MRS 1939: 197).

<sup>4</sup> Do 1 lipca 1932 r. sprawy drogownictwa znajdowały się w gestii Ministerstwa Robót Publicznych; rozporządzeniem Prezydenta RP z 21 V 1932 r. urząd Ministra Robót Publicznych został zlikwidowany, a jego kompetencje rozdzielono pomiędzy inne ministerstwa – wówczas to MK przejęło m.in. kontrolę nad Państwowym Funduszem Drogowym, utrzymaniem i rozbudową dróg kołowych oraz nad „gospodarką drogową związków samorządowych” (zob. Dziennik... 1932: 10/479). O likwidacji Ministerstwa Robót Publicznych i wynikających z tego komplikacjach, także w kwestiach drogownictwa, dyskutowano od 1923 r. (zob. Rybczyński 1926: 293–295; Matakiewicz 1931).

<sup>5</sup> Głównie poprzez Departamenty Utrzymania i Budowy oraz Dróg Kołowych i Wodnych, które podlegały I wiceministrowi komunikacji (oraz prezesowi Automobilklubu Polskiego) mjr. dypl. inż. Julianowi Piaseckiemu.

6) przygotowanie organizacji mobilizacyjnej i obsad personalnych placówek dróg kołowych na czas wojny (Zborzil 2011: 307).

Jak wynika z relacji płk. dypl. Zborzila, jednym z elementów pracy jego Biura było czuwanie nad realizacją postulatów Sztabu Głównego (dalej SG) dotyczących rozwoju oraz napraw infrastruktury drogowej na terenie całego kraju. Szef BW MK w zakresie spraw wojskowych współpracował przede wszystkim z Szefostwem Komunikacji Wojskowych (dalej SzKW) SG. Współpraca ta dotyczyła „**ogółu zagadnień komunikacyjnych w zakresie kolejnictwa, dróg kołowych** i wodnych [podkreślenie – D.K.]” (Zborzil 2011: 311). Na czele SzKW SG stał od 1 grudnia 1929 r. płk dypl./gen. bryg. Aleksander Szychowski. Oficer ten w sprawozdaniu przygotowanym w kilka miesięcy po wybuchu wojny zauważył: „W Szefostwie Kom.[unikacji] Wojsk.[owych] koncentrowały się sprawy przygotowania komunikacji (kol.[ejowych], drog.[owych], żeglugi śródlądowej) na wypadek wojny, głównie jednak kolejnictwa [...] w sprawach dróg kołowych oddziałem kierowniczym był Oddz.[iał] III Szt.[abu] Gł.[ównego]” (IPMS, *Relacje...* 20 I 1940: 47). Oczywiście Szychowski zastosował w swoim sprawozdaniu skrót myślowy – Oddział III Operacyjno-Szkoleniowy SG był agendą centralnych władz wojskowych, która regulowała i opiniowała od strony technicznej i fachowej kwestie rozwoju dróg i przepraw mostowych w kraju, ale robiła to w ścisłym porozumieniu z SzKW, o czym przyjdzie jeszcze napisać; poza tym nie była, jak to ujął Szychowski, „oddziałem kierowniczym [...] w sprawach dróg kołowych”, o czym także będzie mowa.

## Infrastruktura drogowa na styku kompetencji instytucji rządowych i armii

Kwestia unormowania działań na styku władz cywilnych i wojskowych w związku z rozwojem sieci dróg kołowych w Polsce była na początku lat 30. rozwiązana w ten sposób, że na poziomie regionalnym sprawy te należały do kompetencji delegatów SG ds. drogowych i wodnych przy urzędach wojewódzkich<sup>6</sup>, a na poziomie centralnym spoczywały na Wydziale Komunikacji Wojskowej w Ministerstwie Robót Publicznych. Zmiany zainicjowała likwidacja tego ministerstwa w 1932 r.<sup>7</sup>,

<sup>6</sup> Było to stanowisko analogiczne do istniejących do 1939 r. delegatów kolejowych SG przy DOKP.

<sup>7</sup> Planowano m.in. przekształcić Wydział Komunikacji Wojskowej likwidowanego ministerstwa w Główną Komisję Drogową – a więc centralny urząd wojskowy nadzorujący rozwój dróg kołowych z militarnego punktu widzenia (zob. Kmiecik 2005: 185).

która pociągnęła za sobą analogiczną decyzję szefa SG gen. bryg. Janusza Gąsiorowskiego z 17 sierpnia 1933 r. w kwestii delegatów SG ds. drogowych i wodnych przy urządach wojewódzkich. Realizowane przez delegatów sprawy zostały przekazane w głównym zakresie do kompetencji wydziałów wojskowych urzędów wojewódzkich – m.in. nadzór w dziedzinie budowy i rozbudowy dróg i mostów kołowych, a w tym zakresie: przebieg trasy, szerokość jezdni, grubość nawierzchni, szerokość i wytrzymałość mostów oraz zadrzewienie. Ponadto wydziały wojskowe miały – na żądanie władz wojskowych – dostarczyć ewidencję dróg i mostów kołowych. W zarządzeniu ustalono, że w sprawach komunikacji drogowej SG (choć tego nie wspomniano, to oczywiście poprzez SzKW) będzie korespondował z – tzn. załatwiał sprawy poprzez – BW MK; proces likwidacji miał się zakończyć definitywnie z dniem 20 września 1933 r. (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Likwidacja...: 173 i n).

W zarządzeniu tym nie wymieniono ani razu Oddziału III SG, choć już niebawem to właśnie oficerowie tej agendy SG zostali obdarzeni kompetencjami nie tylko opiniowania, ale też kreowania działań na szczeblu centralnym w zakresie rozwoju, budownictwa i napraw dróg kołowych. Niestety, nie udało się dotąd ustalić, od kiedy precyzyjnie na Oddział III przeniesiono wspomniane kompetencje – nie trafiłem dotąd na stosowne zarządzenie w tej kwestii; możemy jednak z dużą dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, że nastąpiło to na przełomie 1933 i 1934 r. Komórką, która merytorycznie pracowała w zakresie spraw drogowych, był Samodzielny Referat Terenowy Oddziału III SG, kierowany w latach 1931–1939 (z krótką przerwą w 1936 r.) przez kpt./mjr. dypl. sap. Wacława Jacynę. Z datą 9 stycznia 1934 r. Jacyna przygotował do podpisu p.o. szefa Oddziału III SG ppłk. dypl. Adama Werschne-  
ra pismo będące odpowiedzią na korespondencję z BW MK, przekazaną do Oddziału III przez SzKW. Otóż w związku ze wspomnianą wyżej likwidacją delegatów SG ds. drogowych i wodnych (tutaj określono ich Delegatami SG przy Dyrekcjach Robót Publicznych), która nastąpiła na początku trzeciej dekady września 1933 r., BW MK kierowane przez płk. dypl. Zborzila przystąpiło do ujednoczenia zakresu prac nowo powstałych referatów komunikacyjnych przy wydziałach wojskowych urzędów wojewódzkich. Naczelnik BW MK przygotował wzory tabel i wykazów, które referaty komunikacyjne miały wypełniać danymi technicznymi niezbędnymi dla władz wojskowych, a które odpowiednia

---

Ostatecznie jednak zrezygnowano z tego, wydaje się, dobrego pomysłu na rzecz niejasnego rozdziału kompetencji pomiędzy BW MK a SzKW SG, co dobitnie skrytykował Zborzil. Kwestia ta była źródłem jego konfliktu z Szychowskim (zob. Zborzil 2011: 309–310).

komórka Oddziału III SG miała zrecenzować i nanieść ewentualne korekty. Ponadto przesyłano do oceny materiały ewidencyjne dotychczas używane, jak mapy i albumy<sup>8</sup>. Z opinii przygotowanej przez Jacynę wynika jednoznacznie, że tych materiałów w Oddziale III wcześniej nie było – dlatego sugerował przekazanie po jednym egzemplarzu mapy dróg kołowych i mostów w skali 1:100.000<sup>9</sup> – co z kolei pozwala mi uznać ww. moment opiniowania za początek wejścia krajowych dróg kołowych w orbitę zainteresowania Oddziału III (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Dane...: 7 i n.).

Jaki był właściwie zakres kompetencji Oddziału III w tej dziedzinie? Wspomniany wyżej oficer – kpt./mjr dypł. Jacyna – w swojej relacji ujął to jednoznacznie: „Oddział III, przez Szefostwo Komunikacji, **narzucił** Ministerstwu Komunikacji plan rozbudowy nowych dróg kołowych oraz plan konserwacji dróg [podkreślenie – D.K.]” (IPMS, Relacje... 1940: 95). Oficer, w którego zakresie obowiązków leżały sprawy drogowe, potwierdził więc „siłę sprawczą” tejsze instytucji, o której wspominał także gen. Szychowski<sup>10</sup>. W specyficznych emigracyjnych warunkach nagonki na „sanacyjną” ekipę rządzącą przyznanie się przez Jacynę w pisemnej relacji do tego, że Oddział III miał tak kolosalny wpływ na rozwój dróg w Polsce – przy pełnej świadomości relatywnie nikłego efektu tego rozwoju w chwili wybuchu wojny – niosło ze sobą pewne zagrożenie. Ażeby zniwelować ewentualne tego konsekwencje, wyjaśniał, co następuje: „niestety dziedzina budowy i konserwacji dróg była daleka od doskonałości. Przyczyna tkwiła w ubóstwie kraju i stałych

<sup>8</sup> W zakres tych materiałów wchodziły m.in.: 1) mapy dróg i mostów w skali 1:100.000 opracowane powiatami, obejmujące wszystkie drogi przydatne do ruchu dwukierunkowego z oznaczeniami nawierzchni; 2) mapy stanu dróg w skali 1:100.000 z zaznaczonymi tylko i wyłącznie odcinkami złego stanu; 3) mapy zadrzewienia dróg w skali 1:100.000, które dawały ogłęd na zamaskowanie drogi oraz zawierały tabele z precyzyjnymi informacjami nt. gatunku i wieku drzew, szerokości koron drzew, drzew rosnących na koronie po obu stronach drogi i poza rowem po obu stronach drogi, starodrzewu rosnącego po obu stronach drogi, zagajników dających boczną osłonę i niedających bocznej osłony; 4) mapy mostów drogowych i przepraw w skali 1:300.000 opracowane województwami i wyszczególniające mosty ponad 10 m oraz istniejące promy i brody; 5) albumy mostów wraz z danymi technicznymi; 6) spis maszyn, narzędzi i budowlanych środków transportowych na drogach kołowych, które mogły interesować SzKW. Pominąłem inne materiały ewidencyjne dot. dróg wodnych (śródlądowych).

<sup>9</sup> Przekazywanie kompletów map rozpoczęło się dopiero ponad rok później – 30 III 1935 r. Szychowski przesłał do Oddziału III komplety map województw: warszawskiego (23 powiaty), lubelskiego (18 powiatów) i śląskiego (8 powiatów) (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Mapy...: 1).

<sup>10</sup> Śladów tego wpływu Oddziału III nie można w ogóle dojrzeć w „Dzienniku Rozporządzeń Ministerstwa Komunikacji”.

ograniczeniach kredytowych<sup>11</sup>. Kilkakrotne referaty o konieczności zdobycia środków na cele drogowe nie osiągały żadnych skutków, uporczywe trzymanie wysokiego parytetu złotego uniemożliwiło jakikolwiek rozmach w tej pracy. Nie pomagały żadne alarmy, że stan naszych dróg i absolutny brak materiałów naprawowych uniemożliwi ich użycie po kilku tygodniach wojny. Interwencje zarówno u Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, jak u Premiera i Ministra Skarbu nie dawały żadnych rezultatów. Za opłakany stan drogowy winę ponosi kierownictwo ogólnej polityki finansowej kraju” (IPMS, Relacje... 1940: 95).

Jacyna, pisząc o „narzucaniu” MK przez Oddział III planu rozbudowy dróg, równocześnie wskazywał na nikłe efekty tego działania i to nie tylko wynikające z finansowych słabości państwa: „W dziale budowy dróg i mostów Ministerstwo Komunikacji było stale silniejsze od Sztabu Głównego i zaspakajając żądania wojska w 10%, potrafiło realizować swoje żądania w dużo szerszej mierze; ujawniło się to zwłaszcza we wspomnianych autostradach i nowych mostach, które Ministerstwo Komunikacji potrafiło budować tam, gdzie chciało, a nie tam, gdzie kazał Generalny Inspektor Sił Zbrojnych (np. w Sandomierzu, gdy G.I.S.Z. żądał w Szczucinie i Anopolu)” (IPMS, Relacje... 1940: 95). Winą za ten stan rzeczy obciążył jednoznacznie wiceministra komunikacji Piaśnickiego, któremu drogownictwo podlegało; oczywiście wspomniane przez niego autostrady istniały tylko w sferze planów, aczkolwiek niezwykle intrygujące były tarcia pomiędzy władzami wojskowymi a MK

---

<sup>11</sup> W Polsce w okresie międzywojennym źródła finansowania budowy i utrzymania dróg uzależnione były od ich kategorii – drogi państwowe utrzymywał Skarb Państwa z rokrocznie ustalanych w budżecie kredytów (w tym tzw. kredytów inwestycyjnych) oraz z wpływów do Państwowego Funduszu Drogowego i z Funduszu Pracy; drogi samorządowe (wojewódzkie i powiatowe) głównie były finansowane z podatku drogowego oraz różnych danin specjalnych (np. dopłat od właścicieli gruntów i nieruchomości, przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, którym nowo wybudowane drogi miały przynieść korzyści i udogodnienia, lub dopłat od osób nadmiernie zużywających drogi), a także subwencji i pożyczek rządowych (w gotówce lub naturze). Budowa dróg samorządowych o znaczeniu państwowym mogła liczyć na znaczne wsparcie Skarbu Państwa (w wysokości od 30 do 50% kosztów). Od 1935 r. wsparciem dla rozbudowy i utrzymania dróg samorządowych była nowa (choć znana faktycznie od średniowiecza) danina – szarwark, która wymuszała na społecznościach (gminach), na terenie których miała przebiegać droga (względnie gdzie miała być remontowana), odrobienie pewnej liczby dniówek. Można je było zastąpić dostarczeniem materiałów budowlanych lub ekwiwalentem pieniężnym. Szarwark stał się silnym impulsem dla rozwoju dróg powiatowych, gdyż w 1937 r. jego wartość (w robociznie, materiałach oraz ekwiwalencie pieniężnym) osiągnęła poziom blisko 35 mln zł. Wydatki Skarbu Państwa na drogi wyniosły w roku budżetowym 1935/36 ok. 109 mln zł, a na drogi samorządowe dodatkowe ok. 55 mln zł (zob. Pol, Sanocki, Skalmowski, Tylbor 1939: 397–399).

w kwestii mostów wojskowych – znajduje to pewne odbicie w zachowanych dokumentach. W dziedzinie techniki pracy Jacyna pisał: „Oddział III w porozumieniu z poszczególnymi Inspektorami Armii opracowywał ważne plany drogowe, które przez Szefostwo Komunikacji przekazywał Ministerstwu Komunikacji do realizacji. Wojskowe plany przewidywały konieczność wydatkowania ponad 100 milionów rocznie na samą budowę nowych dróg; co najmniej drugie tyle potrzebne było na konserwację; realizowano zaledwie 10–15% zapotrzebowania; na resztę nie było kredytów” (IPMS, Relacje... 1940: 95).

Należy przyznać Jacynie rację, gdy pisał, że do początku 1939 r. SG skupiał się przede wszystkim na rozwoju dróg i mostów na terenach wschodnich, co bynajmniej nie miało swojego źródła tylko w potrzebie rozwoju zapóźnionych wschodnich terenów Rzeczypospolitej<sup>12</sup>. Potwierdza to tylko tezę, że na kilka miesięcy przed wybuchem wojny kierownictwo armii widziało jeszcze większe zagrożenie agresją z kierunku wschodniego niż z zachodu, oczywiście uważając obu naszych totalitarnych sąsiadów za potencjalnych przeciwników w przyszłej, raczej nieuniknionej wojnie<sup>13</sup>. Nie można jednak zgodzić się z twierdzeniem, że całkowicie zaniechano prac drogowych na zachodnich rubieżach pań-

---

<sup>12</sup> Choć oczywiście dysproporcja w drożni pomiędzy województwami wschodnimi a zachodnimi była znaczna – według stanu na 1 IV 1938 r. największa występowała pomiędzy województwami: poznańskim (łącznie 9085 km dróg, z tego 1117 km dróg państwowych, 5335 km dróg powiatowych i 2633 km dróg gminnych) i poleskim (1087 km dróg, z tego 1714 część stanowiły drogi państwowe – 720 km) (MRS 1939: 197).

<sup>13</sup> Wystarczy tylko zacytować odpowiedni *passus* z opracowania byłego szefa SG i SNW gen. dyw. (awansował po wojnie) Wacława Stachiewicza: „Gdy Niemcy wchodziły otwarcie w 1935 roku na drogę rozbudowy swych szczupłych dotychczas sił zbrojnych – siły zbrojne Rosji sowieckiej przekraczały już znacznie siły polskie tak pod względem ilościowym, jak i technicznego wyposażenia. Dalsza ich rozbudowa była w pełnym toku. Według kalkulacji Oddziału II Sztabu Związek Sowiecki mógł wystawić w 1938 roku w pierwszej mobilizacji 180–200 dywizji, wielkie jednostki pancerne i lotnictwo strategiczne. Niebezpieczeństwo położenia Polski w stosunku do Rosji zwiększał fakt, że w wypadku agresji nie mogliśmy liczyć na żadnych sojuszników, z wyjątkiem słabej Rumunii, Rosja więc, nie będąc zagrożona na innych granicach, mogła zwrócić przeciwko nam i Rumunii całość swych sił. Pod tym względem inna była nasza sytuacja w stosunku do Niemiec, które w swych zamiarach agresywnych przeciwko Polsce musiały się liczyć z wystąpieniem Francji, którą łączył z Polską sojusz obronny. Można było zatem przypuszczać, że wojnę zaczepną rozpoczną Niemcy dopiero wtedy, gdy siły ich osiągną poziom pozwalający na prowadzenie wojny na dwóch frontach jednocześnie [...] W tym celu z końcem 1935 roku została powołana w II Oddziale Sztabu Głównego komisja [...] [która] opracowała »Studium Niemcy«, w którym doszła do wniosku, że taką armię, dostatecznie wyszkoloną i wyposażoną, będą mogli Niemcy wystawić w 1940 roku, a w razie wprowadzenia dwuletniej służby wojskowej może nawet w 1939 roku” (zob. Stachiewicz 1998: 151, 152).



stwa, gdyż inne podmioty także mogły wykazywać inicjatywę w tym zakresie. Oto kilka przykładów, które przy okazji pozwolą prześledzić technikę załatwiania tego rodzaju spraw.

## Wpływ Sztabu Głównego WP na rozwój dróg kołowych

W grudniu 1937 r. dowódca Okręgu Korpusu nr VIII w Toruniu gen. bryg. Wiktor Thommee zgłosił poprzez SzKW SG, w konsultacji z Urzędem Wojewódzkim w Toruniu, szereg postulatów z zakresu budowy nowych i konserwacji już istniejących dróg na terenie województwa pomorskiego. W tym konkretnym przypadku chodziło o połączenia drogowe Gdyni z zapleczem omijające Gdańsk, drogi: Lubicz – Kamień Kotowy, Lipno–Nieszawa, Nieszawa–Toruń, Piotrków Kujawski – Przedecz, Skulsk–Sempolno, Toruń–Kostrzyń, Bydgoszcz–Toruń, a także o konserwację dróg: Włocławek–Rypin, Kcynia–Toruń, Włocławek–Inowrocław (przez Brzezie), Włocławek–Kruszwica. SzKW przesłało pismo z DOK nr VIII do Samodzielnego Referatu Terenowego Oddziału III SG, a kpt. dypl. Jacyna propozycje te przesłał do zaopiniowania przez oficerów odcinkowych Oddziału III<sup>14</sup> – kierowników samodzielnych referatów operacyjnych: „Pomorsko-Mazowieckiego” (mjr. dypl. Mariana Ogórkiewicza) i „Poznańskiego” (ppłk. dypl. Stanisława Sienkiewicza)<sup>15</sup>; oficerowie odcinkowi przesłali propozycje DOK nr VIII do sztabów generałów do prac przy GISZ odpowiadających za wskazane odcinki frontu zachodniego: gen. bryg. Tadeusza Kutrzeby („Poznań”) i gen. bryg. Władysława Bortnowskiego („Pomorsko-Mazowiecki”). Pierwsi oficerowie tychże sztabów – ppłk dypl. Stefan Mossor od gen. Kutrzeby i ppłk dypl. Jan Maliszewski od gen. Bortnowskiego, ewentualnie II lub III oficerowie w tych szkieletowych zawiązkach sztabów armii w porozumieniu ze swoimi przełożonymi wydawali swoją opinię i odsyłali ją do Oddziału III, gdzie oficerowie odcinkowi formułowali je na piśmie

---

<sup>14</sup> W Oddziale III SG od 1934 r. funkcjonowały samodzielne referaty operacyjne odpowiadające liczbie istniejących inspektorów armii i generałów do pracy przy GISZ, podzielone na grupę zachodnią i wschodnią (analogicznie do ekip inspektorskich w GISZ), a po mobilizacji odpowiadających za odcinki operacyjne poszczególnych armii; oficerów stojących na czele tych jednoosobowych referatów operacyjnych określano mianem oficerów odcinkowych i w zakresie ich obowiązków leżała ścisła współpraca (ich rola była podrzędna – po mobilizacji mieli wejść w skład tych sztabów, jako szefowie armijnych Oddziałów III) ze szkieletowymi sztabami inspektorów armii i generałów do pracy przy GISZ, które po mobilizacji miały być rozwinięte do sztabów armii.

<sup>15</sup> Sprawy trafiły do tychże oficerów odcinkowych, gdyż wymienione drogi wchodziły w zakres odcinków operacyjnych dwóch generałów do prac przy GISZ.

(CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Postulaty...: 16)<sup>16</sup> i odsyłali do Samodzielnego Referatu Terenowego, a wtedy kpt. dypl. Jacyna przygotowywał do podpisu szefa Oddziału III SG płk. dypl. Józefa Jaklicza (względnie jego zastępcy ppłk. dypl. Stanisława Sztarejki, później ppłk. dypl. Józefa Szostaka) konspekt odpowiedzi odsyłanej następnie adresatowi, oczywiście *via* SzKW SG (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi w O.K...: 15, 15a, 18).

Warto przy okazji zatrzymać się dłużej przy opinii oficera odcinkowego „Poznań” ppłk. dypl. Sienkiewicza, który dość precyzyjnie przedstawił życzenia gen. bryg. Kutrzeby. Zauważył, że zgłoszone zapotrzebowanie konserwacji drogi Włocławek–Brzezie–Zakrzewo–Inowrocław pokrywa się z postulatami Kutrzeby, ale nie uwzględniono odgałęzienia Zakrzewo–Gniewkowo, „na którym odcinku zależy Panu Generałowi”. W innym miejscu przekazał życzenie generała do pracy GISZ, ażeby reperując drogę Włocławek – Brześć Kujawski – Radziejów – Kruszwica, utworzyć połączenie Radziejów–Inowrocław „przez zbudowanie około 3 km drogi bitej pomiędzy m. Dobre i Pieranie”. Ponadto Sienkiewicz raczył przypomnieć, że już wcześniej (21 listopada 1937 r.) Kutrzeba zgłaszał drogi: Piotrków Kujawski – Izbica – Przedecz i Skulsk – Piotrków Kujawski – Sempolno, jako trasy I kolejności (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Odcinek...: 17).

Inny ciekawy przykład, także obejmujący zachodnie rubieże państwa oraz konsultowany w Oddziale III w tym samym okresie, dotyczył rozbudowy dróg samorządowych w województwie śląskim. W tym przypadku mamy do czynienia z krytyczną selekcją dokonaną przez inspektora armii na odcinku „Śląsk” gen. dyw. Leona Berbeckiego oraz jego I oficera sztabu płk. dypl. Leona Mitkiewicza-Żołtka. Otóż z całym pokaźnej listy dróg samorządowych, które administracja terenowa województwa śląskiego przesłała do zaopiniowania SzKW, aż 36 odcinków powiatów: lublinieckiego, świętochłowickiego, katowickiego, pszczyńskiego i rybnickiego zostało negatywnie ocenionych, i to niekoniernie z powodów *stricte* militarnych. Oficer odcinkowy na kierunku śląskim ppłk. dypl. B. Pyszora pozwolił sobie zacytować także opinię Berbeckiego, że „obecny projekt budowy dróg w województwie śląskim, łącznie z uzgodnionymi do tego czasu drogami, jest nadmierny, przekraczający nawet potrzeby czysto gospodarcze, a już zupełnie nie podyktowany względami wojskowymi” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Opi-

---

<sup>16</sup> Ogórkiewicz nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń do propozycji DOK nr VIII, a w swojej opinii odnosił się przede wszystkim do planu budowy i konserwacji dróg kołowych SG.

nia...: 20, 21); ponadto inspektor armii zauważył, że „wkładane w rozbudowę dróg fundusze czy to państwowe, czy samorządowe można by wykorzystać dla zaspokojenia bardziej ważkich potrzeb państwowych” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Opinia...: 20). Nieodparcie nasuwa się w tym kontekście pytanie, kto bogatym śląskim powiatom miałby zabronić budowy dróg<sup>17</sup>, gdyż oczywiście należałoby zbadać czy *veto* ze strony armii miało jakikolwiek skutek. Ogólna ocena Berbeckiego była odbiciem poglądów głoszonych w Oddziale III, gdyż w oficjalnym stanowisku przesłanym do SzKW SG dosłownie przytoczono powyższe opinie (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi na Śląsku...: 19, 19a, 21, 22).

Oczywiście nie wszystkie zgłoszone drogi zostały oprotestowane; np. odcinki: Bogucice – Dąbrowa Górnicza, Siemianowice–Czeladź, Brzeziny Śląskie – Hajduki, Ligota–Siemianowice, Chorzów–Sosnowiec, Katowice–Murcki i Katowice–Słupna zostały uznane za pożądane (gdyż pokrywały się z postulatami drogowymi armii), a niektóre odcinki mogłyby uzyskać zielone światło po akceptacji dowódcy 23. DP płk. dypl. Jana Jagmina-Sadowskiego (podobnie było z mostami i urządzeniami spiętrzającymi na rz. Gostynia) (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi na Śląsku...: 19a, 21).

Sprawa dróg samorządowych w strefach będących obiektem szczególnego zainteresowania armii<sup>18</sup> stanowiła zresztą osobną bolączkę Oddziału III SG<sup>19</sup>, który miał przecież stać przede wszystkim na straży dro-

---

<sup>17</sup> Sytuacja na Śląsku była specyficzna, bo wszystkie drogi w tym województwie były utrzymywane przez samorządy (zob. Rocznik... 1935: 543).

<sup>18</sup> W przypadku rejonów posiadających z operacyjnego punktu widzenia mniejsze znaczenie sprawa budowy dróg, także przez samorządy, nie budziła żadnych kontrowersji – tak było np. z drogami samorządowymi w województwie krakowskim (opiniowane w konsultacji z płk. dypl. Pyszorą, kierownikiem Samodzielnego Referatu Operacyjnego „Górny Śląsk”), które uzyskały w listopadzie 1937 r. pełną akceptację Oddziału III: „ponieważ drogi nie szkodzą interesom odcinka – proponuję wyrazić zgodę” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi w woj....: 31 i n.). Ocena Oddziału III w przypadku dróg w województwie krakowskim musiała ulec zmianie w ciągu 1939 r., gdy stało się jasne, że terytorium Słowacji także będzie miejscem koncentracji wojsk niemieckich (i słowackich). W przypadku *desinteressement* Oddziału III SG sprawą zgłoszoną do konsultacji przekazywano ją do decyzji SzKW SG, jak choćby w przypadku dróg: Łańcut–Rakszawa, Rozwadów–Rzeszów i Rozwadów–Sandomierz–Dębica (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Droga Łańcut...: 33 i n.).

<sup>19</sup> I nie tylko! W jednej z opinii nt. dróg samorządowych w Wielkopolsce ppłk. dypl. Sienkiewicz przytoczył zdanie Kutrzeby: „Pan I.A., nie sprzeciwiając się w zasadzie rozbudowie dróg samorządowych, o ile jest to potrzebne z punktu widzenia gospodarczego, podkreśla z całym naciskiem konieczność subwencjonowania tylko tych dróg, które są potrzebne ze względów wojskowo-operacyjnych” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi samorządowe...: 35).

gowych interesów armii w postaci planu budowy nowych i konserwacji starych dróg Sztabu Głównego przedstawianego MK na każdy rok budżetowy. Rozwój inicjatyw rozbudowy dróg samorządowych, przede wszystkim uwzględniający potrzeby progresu ekonomiczno-gospodarczo-społecznego poszczególnych regionów przygranicznych, wobec ograniczonych funduszy – jak w opisanym powyżej przypadku województwa śląskiego – pociągał za sobą interwencje Oddziału III SG, inicjowane przez Samodzielny Referat Terenowy kpt. dypl. Jacyny. W listopadzie 1937 r. szefostwo trójki interpelowało np. do SzKW SG z prośbą o interwencję w MK, skarżąc się na działania samorządów, które w swoich planach rozwoju dróg minimalizują lub zupełnie pomijają drogi samorządowe z planu SG. „W rezultacie samorzady po uzyskaniu subsydiów ze Skarbu [Państwa] lub z Funduszu Pracy, budują drogi gospodarcze, zaś z budową dróg Sztabu Gł. zwlekają do czasu otrzymania dotacyj pokrywających całkowity koszt budowy tych dróg”. Rozumiejąc przesłanki kierujące samorządami, Oddział III stał na stanowisku przeciwdziałania praktyce rozpraszania wysiłków i prosił o „odpowiednią politykę przy rozprawdzaniu kredytów i subsydiów” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Budowa...: 29 i n.). Pismo to potwierdza tarcia na linii SG i MK, o których Jacyna wspominał w swojej relacji, a także dowodzi czegoś innego – dominująca pozycja armii w państwie na rozlicznych płaszczyznach bywała ograniczona lub omijana, co wynikało ze znacznej liczby potrzeb.

Dość skomplikowany system opiniowania spraw drogowych rodził nieporozumienia i spory kompetencyjne wśród instytucji wojskowych, które partycypowały w tym procesie. Świetnie obrazuje to sytuacja z ważną z militarne punktu widzenia drogą na odcinku Toruń–Ciechocinek, a więc także na ewentualnej arenie działań wojennych z III Rzeszą. Otóż w 1936 r. Oddział III wydał zgodę na budowę drogi na tym odcinku, co zostało ponadto ugruntowane porozumieniem w tej kwestii pomiędzy inspektorem armii (faktycznie generałem do prac przy GISZ) w Toruniu gen. bryg. Bortnowskim a dowódcą terytorialnym na Pomorzu gen. bryg. Thommeem. W następnym roku Bortnowski zmienił zdanie i wbrew drodze służbowej wysłał *via* Pomorski Urząd Wojewódzki pismo do MK z żądaniem zmiany trasy; oczywiście MK zwróciło się z tym do SzKW SG (generalnie z zapytaniem, jak ustosunkowywać się do podobnych żądań w przyszłości), a Szychowski, zgodnie z pragmatyką, przesłał pismo do Oddziału III. Oczywiście szefowi Oddziału III trudno było pouczać niezależnego od SG generała – przyszłego dowódcę armii – i zdecydował się na „delikatne” upomnienie przekazane poprzez osobę pomorskiego oficera odcinkowego mjr. dypl. Ogórkiewi-

cza, żeby na przyszłość Bortnowski nie zmieniał zatwierdzonych już tras, a jak już pojawi się taka konieczność, to niech to zrobi drogą służbową poprzez SG (czyli Oddział III), a nie urząd wojewódzki. Żądanie budowy według nowej trasy wysunięte przez inspektorat armii w Toruniu zostało cofnięte (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Droga Toruń...: 40 i n.). Oddział III „utarł nosa” ambitnemu generałowi oraz udowodnił, że SG potrafi bronić swoich prerogatyw.

Podstawą kalkulacji Oddziału III w kwestiach drogownictwa był długofalowy, 6-letni plan opracowany w MK w 1934 r. Plan ten zakładał, że w pierwszej kolejności będą budowane i remontowane drogi (względnie mosty i wiadukty), które wskazał SG – faktycznie więc Oddział III przygotował swój własny plan 6-letni, który był oczywiście skromniejszy (a raczej skrojony na potrzeby militarne) i mieścił się w znacznie szerszych ramach planu MK. W kwietniu 1936 r. MK, poprzez SzKW, zwróciło się do Oddziału III o doprecyzowanie kolejności robót w planie SG. Pewne jest, że plan SG obejmował tak wschodnie, jak i zachodnie tereny państwa – mjr dypl. Marian Czyżewski<sup>20</sup> w konsekwencji pisma stwierdzał: „Kolejność realizacji robót ustaliłem w porozumieniu z oficerami wschodu i zachodu” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Plan...: 287 i n.).

Pozornie podważa to cytowaną wcześniej relację Jacyny we fragmencie, gdzie twierdzi, że zachodnie rubieże Rzeczypospolitej były traktowane w planach drogowych SG po macoszemu do wiosny 1939 r.; trzeba bowiem uczciwie stwierdzić, że na siedmiu oficerów odcinkowych, którzy na koszulce sprawy własnoręcznym podpisem poświadczyli swoją współpracę przy jej realizacji, znajduje się nazwisko tylko jednego oficera grupy zachodniej – ppłk. dypl. Pyszory (odcinek „Górny Śląsk”)<sup>21</sup>; pozostałych sześć podpisów należało do odcinkowców grupy wschodniej: rtm./mjr. dypl. Antoniego Grudzińskiego (odcinek „Podole”), mjr. dypl. Stanisława Nowickiego (odcinek „Baranowicze”), mjr. dypl. Tadeusza Majewskiego (odcinek „Wilno”), mjr. dypl. Aleksandra Aleksandrowicza (odcinek „Polesie”), mjr. dypl. Mikołaja Gorczewskiego (odcinek „Wołyń”) i ppłk. dypl. Leopolda Okulickiego (odcinek „Lida”).

Choć nie udało mi się odnaleźć pierwotnego planu drogowego SG przygotowanego w Oddziale III w 1934 r. (pod L. dz. 2998/III.Ter.tj.34),

---

<sup>20</sup> Jacyna w tym czasie był na stażu liniowym poza Oddziałem III, a Samodzielnym Referatem Terenowym kierował w tym czasie Czyżewski.

<sup>21</sup> I do tego wymowna notatka: „Z pośród dróg wymienionych w akcie L. 370/tj.Kom.35 znajduje się na odcinku tylko droga 16/ Katowice (Brynów) – Załęże – Kochłowice, której budowa jest bardzo ważna i powinna być wykonana w pierwszej kolejności” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Śląsk...: 289).

to na podstawie ww. dokumentu da się bardzo ściśle określić, jakie były priorytety armii w tym zakresie; wymienię poniżej tylko te drogi, które uzyskały najwyższy status pilności budowy:

- 1) Odcinek „Baranowicze” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Baranowicze...: 288):
  - a) Baranowicze–Darewo–Lachowicze–Niedźwiedzica
  - b) st. Leśna–Miłowidy
  - c) place wyładunkowe na linii kolejowej Brześć–Baranowicze km 414 – połączenie z szosą Słonim–Baranowicze
  - d) Snów–Pogorzelce
  - e) Słonim–Derewna–Błoszna–Łotwicze–Cieszewła–Horodyszczce–Torczyce
  - f) Nowogródek–Mokrzec–Niemen–Ogrodniki
  
- 2) Odcinek „Polesie” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Polesie...: 290):
  - a) Kobryń–Pińsk (droga państwowa)
  - b) Łuniniec–Bostyń–Małkowicze (droga samorządowa)
  - c) Małkowicze–Hancewicze
  - d) Kołki–Silno–Cumań–Klewań
  - e) Czartorysk–Bereściany–Cumań–Ołyka<sup>22</sup>
  - f) Równe–Sarny (droga samorządowa)
  - g) Łohiszyn–Pińsk (droga państwowa)
  - h) Sarny–Kołki–Kiwercze–Łuck (droga państwowa)
  
- 3) Odcinek „Wołyń” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Wołyń: 291)<sup>23</sup>:
  - a) drogi o ulepszonej nawierzchni: Lublin–Chełm–Hrubieszów–Włodzimierz–Łuck oraz Łuck – granica państwa (w drugiej kolejności)
  - b) drogi państwowe: Włodzimierz–Łuck; Łuck–Radziechów; Łuck–Kiwercze–Kołki–Sarny; Klewań–Cumań–Silne–Kołki; Chełm–Kowel
  - c) drogi samorządowe: Horochów–Beresteczko–Krzemieniec; Ołyka–Cumań–Bereściany–Czartorysk; Równe–Chocin–Zwiżdże; Beresteczko–Szczurowice–Chmielno

<sup>22</sup> Drogi: c, d i e zostały dołączone do planu drogowego SG dopiero w 1936 r.

<sup>23</sup> Gorczyński ponadto w dość kategoryczny sposób przekazał żądanie ze sztabu inspektora armii na odcinku wołyńskim gen. dyw. Stanisława Burhardt-Bukackiego adresowane do MK o podanie czasu realizacji planu 6-letniego, który przecież w 1936 r. był już opóźniony o dwa lata (czyli teoretycznie powinien zostać zrealizowany w 1942 r.).

- 4) Odcinek „Lida” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Lida...: 293):
- a) Wołkowysk–Piaski–Mosty–Różanka–Załudek–Bielica
  - b) Bielica–Zdzięcioł
  - c) Lida–Bieniakonie
  - d) Oszmiana–Holszany–Iwie
  - e) Lipniszki–Iwie
  - f) Szipniszki–Gieranony–Dziewieniszki–Klewica–Oszmiana
- 5) Odcinek „Podole” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Podole...: 294):
- a) drogi państwowe o ulepszonej nawierzchni: Lwów–Dworzyska–Złoczów–Tarnopol–Czortków–Zaleszczyki; Lwów–Stryj
  - b) drogi państwowe: Radziechów–Brody i Łuck–Radziechów
  - c) drogi samorządowe: drogi okólne węzła Lwów; Żabie–Burkut (w ścisłej zależności od drogi budowanej przez Rumunów: Copilas–Hryniawa)
  - d) odbudowa mostu na rz. Seret pod Kasperowcami w województwie tarnopolskim
- 6) Odcinek „Wilno” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Wilno...: 295, 295a):
- a) szosy: Michaliszki–Kobylnik (dokończenie budowy); Wilno–Oszmiana (odbudowa odcinka w rej. lasów ławaryskich); Wilno – Góry – Kolonia Wileńska (odbudowa); Lebedziew–Mołodeczno (odbudowa)
  - b) drogi gruntowe<sup>24</sup>: Ludwino – Biała Waka – Soleniki – Niemierz – Rękanciszki – Nowa Wilejka – Dworzany – Ausztagiery; Biała Waka – Leśniki – Dusienięta – Tatarka – Rudomino – Turgiele; Ławaryszki – Adamczuki – Kiena – Trybiły – szosa oszmiańska; Postawy – Dworzany – Rubież – Borodzino – Falewicz – Wiereńki – Kobylnik – Mańkowicze; Podbrodzie – Święciany
  - c) ponadto zalecano budowę mostu na rz. Berezynie pod Sakowszczyzną (droga Wiszniew – Wołożyn)

Przy co najmniej kilkudziesięciu odcinkach dróg we wschodnich województwach Polski wyszczególnionych w planie drogowym SG nadzwyczaj ubogo wyglądał zaledwie jeden odcinek na zachodzie, na tere-

---

<sup>24</sup> Droga gruntowa, w rozumieniu wileńskiego inspektoratu armii, miała spełniać następujące warunki: mieć możliwość prowadzenia ruchu dwustronnego oddziałów ze wszystkimi rodzajami broni (łącznie z artylerią ciężką) i pojazdami przy równoczesnym zadrzewieniu w celu zwiększenia biernej obrony przeciwlotniczej.

nie województwa śląskiego. To jednak właśnie w województwach zachodniej Polski poszczególne powiaty wykazywały daleko idącą inicjatywę i dbałość o rozwój dróg samorządowych – o czym była mowa wcześniej, co jednak stanowiło przeciwwagę dla długoletniej „powściągliwości”<sup>25</sup> Oddziału III dla rozwoju sieci drogowej w tych regionach; oczywiście odbywało się to w warunkach klasycznej rozbieżności interesów czynników cywilnych (samorządy, administracja rządowa i MK) i wojskowych oraz sporów o niewystarczające zaspokojenie wszystkich potrzeb kredytów rządowych.

Efektom wyżej opisanych konsultacji było przygotowanie przez Referat Dróg Kołowych BW MK jeszcze w 1936 r. dokumentu finalnego, będącego ramowym programem rozbudowy dróg państwowych i samorządowych (zapewne w znacznym stopniu powielił ustalenia sprzed dwóch lat), zgodnie z postulatami SG (oraz w ścisłej konsultacji z GISZ, o czym jednak nie wspomniano) (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Plan rozbudowy...: 41–51a). Dokument ten zaopatrzone także w ciekawy załącznik prezentujący stan realizacji poprzedniego planu rozbudowy dróg kołowych SG (na dzień 1 listopada 1935 r.), który przedstawiał się następująco: z zaplanowanych 5391 km dróg państwowych i samorządowych (bitych i gruntowych) wybudowano 1505 km (678 km dróg państwowych i blisko 827 km dróg samorządowych), a zostało do wybudowania 3886 km (1369 km dróg państwowych i 2517 km dróg samorządowych) (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Zestawienie...: 51)<sup>26</sup>.

Długofalowy plan rozwoju dróg kołowych przygotowany w 1936 r. stanowi jednoznaczny dowód wpływu armii na rozwój tego elementu infrastruktury, przynajmniej w zakresie planowania<sup>27</sup>. Zresztą oprócz

---

<sup>25</sup> Oto świetny przykład tej „powściągliwości” – gdy Zarząd Miejski w Makowie Podhalańskim zwrócił się do MK z prośbą o poparcie dla budowy drogi Maków Podhalański – Budzyń, użył różnych argumentów, w tym – zdając sobie sprawę z tego, że czynnik militarny odgrywa kluczową rolę – takiego, że przed 1914 r. austriacki SG polecił przygotować plan budowy tej drogi. Odpowiedź mjr. dypl. Czyżewskiego, w porozumieniu z ppłk. dypl. Pyszorą, na którego terenie sprawa się rozgrywała, była taka, że rozumie argumenty burmistrza i przyznaje im słusność, ale „poparcie staraję się względnymi wojskowymi byłoby nadużyciem »względów wojskowych«” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Budowa...: 97, 97a).

<sup>26</sup> W roku budżetowym 1932/33 zestawienie dróg kołowych (utwardzanych i gruntowych, bez województwa śląskiego) obejmowało: 45 252 km dróg utwardzanych (bitych i brukowanych) i 22 389 km dróg gruntowych; dane obejmują drogi: państwowe, wojewódzkie i powiatowe. Z kolei w województwie śląskim dróg utwardzanych było w tymże roku budżetowym 2208 km, a dróg gruntowych 6236 km (zob. Rocznik 1935: 543).

<sup>27</sup> Proces realizacji planu oraz działania różnych szczebli administracji samorządowej i rządowej zmierzających do podważenia jego militarnych priorytetów, głównie



planów wieloletnich MK przygotowywało rokrocznie plany na dany rok budżetowy – oczywiście one także podlegały ocenie i korektom ze strony Oddziału III (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Plan...: 101 i n.)<sup>28</sup>. W 1937 r. MK przygotowało z kolei kompleksowy plan konserwacji dróg wraz z propozycją: „by zamiast stosowanego dotychczas systemu, że włączenie pewnej drogi do planu rozbudowy jest równoznaczne z włączeniem tej drogi do planu konserwacji (jako gruntowej do czasu zbudowania i jako bitej po zbudowaniu) przyjąć nową zasadę: włączenie dróg gruntowych do konserwacji zalicza ją automatycznie do planu rozbudowy (kolejności końcowe)” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Plan konserwacji...: 10a). Zasadniczo pomysł MK został zaakceptowany przez zastępcę szefa Oddziału III SG ppłk. dypl. Sztarejkę i oficerów odcinkowych<sup>29</sup>, którzy przygotowali swoje opinie, oczywiście w porozumieniu z właściwymi inspektoratami armii. Tutaj przytoczę tylko opinię przygotowaną przez „odcinkowca” Oddziału III na zupełnie nowym (w GISZ został wyodrębniony w 1935 r.) kierunku łódzkim, mjr. dypl. Jerzego Suzina, oraz I oficera sztabu inspektora armii płk. dypl. Aleksandra Pragłowskiego; tenże wyodrębnił dwa odcinki dróg, gdzie konserwacja była niewskazana: Pyzdry–Brudzew–Uniejów–Koźmin oraz granica państwa–Sulmierzyce–Odolanów–Grabów–Gruszczyce–Złoczew/wył./–Wieluń/wył./–granica państwa w rej. Żytniów, uzasadniając to następująco: „W pierwszym rejonie dobre drogi są dla naszych potrzeb wojennych zupełnie zbędne, natomiast ułatwią nieprzyjacielowi dojście do rz. Warty. Drugi rejon jest mniej ważny – potraktowany jako pas przygraniczny. Mniejsza ilość dobrych dróg kanalizuje ruchy npla i ułatwia tym samym obronność” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Łódź...: 15). Zupełnie niestandardowe miał też Pragłowski poglądy na plany rozbudowy dróg powiatowych znajdujących się poza planem SG: „I oficer sztabu I.A. gen. Rómmla uważa, że nie należy zbyt rygorystycznie tamować rozbudowy, względnie konserwacji dróg potrzebnych dla potrzeb gospodarczych. W tym jednak wypadku należy przygotować na tych

---

poprzez zdobywanie różnymi metodami środków finansowych na budowę (lub remonty) odcinków dróg niemieszczących się w tychże priorytetach, wymaga dalszych pogłębionych kwerend w zachowanym zasobie archiwalnym m.in. urzędów wojewódzkich i starostw, a także w dokumentach MK z AAN.

<sup>28</sup> W tym planie z zachodnich obszarów państwa ponownie jest reprezentowany tylko Śląsk i to oczywiście w znacznie skromniejszym zakresie niż województwa wschodnie.

<sup>29</sup> Zasadniczo, gdyż pomysł – w odniesieniu do dróg przygranicznych – oprotestował oficer odcinkowy „Polesia” mjr dypl. Kaiser: „gdyż przeważnie utrzymanie dróg gruntowych jest tam wskazane wyłącznie ze względu na życie pokojowe oddziałów KOP, a szosowanie tych dróg mogłoby stworzyć doskonałe warunki dla wtargnięcia npla” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Polesie...: 22).

drogach poważniejsze możliwości zniszczeń” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Łódź...: 15). Co ciekawe, oba zachodnie inspektoraty armii – łódzki i poznański – były zgodne co do tego, że rozbudowa i konserwacja dróg na ich odcinkach powinny być bezwzględnie realizowane tak we wschodniej Wielkopolsce (w kierunku Warszawy) (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Poznań...: 15)<sup>30</sup>, jak i na wschód od linii rz. Warta i Widawka (w głąb kraju oraz na północ i południe).

Jednym z najważniejszych w całym okresie międzywojennym komunikacyjnych projektów infrastrukturalnych w skali kraju była budowa mostów na Wiśle – głównej przeszkodzie wodnej przecinającej Polskę w osi wertykalnej. Sprawa była kluczowa tak z gospodarczo-ekonomicznego, społecznego, jak i militarnego powodu; w tym ostatnim przypadku brak odpowiedniej liczby przepraw – głównie kolejowych, ale także kołowych – miał doniosłe znaczenie dla sprawnego przeprowadzania mobilizacji i koncentracji w obu wariantach operacyjnych („W” i „Z”). MK przedstawiło niezwykle ambitny plan wybudowania (lub przebudowania) w bardzo długofalowej perspektywie czasowej aż 24 przepraw mostowych na Wiśle<sup>31</sup> – z tej liczby trzeba było wybrać trzy przeprawy, które będą wybudowane w ciągu najbliższych kilku lat; faktycznie jednak chodziło o wskazanie dwóch przepraw, gdyż jedną – przebudowę mostu w Szczucinie – MK narzuciło SG, informując o tym, że na tę przebudowę już preliminowano kredyty w budżecie na rok 1938/39. Pomimo tego Oddział III, poprzez oficerów odcinkowych w ścisłej konsultacji z inspektorami armii i generałami do prac przy GISZ, wytypował dziewięć potencjalnych miejsc budowy (lub przebudowania) nowych przepraw: Dęblin, Sandomierz, Korczyn, Jabłonna, Świder, Góra Kalwaria, Nieszawa, Wyszogród i Chełmno. Inspektorzy armii ustalili następującą kolejność: Nieszawa,

---

<sup>30</sup> W przypadku odcinka poznańskiego Kutrzeba i jego I oficer sztabu płk. dypl. Mossor kategorycznie nie zgadzali się na budowę i konserwację dróg w czworoboku: od pld. granica państwa, od zach. linia Krotoszyn–Pyzdry, od pñ. rz. Warta i od wsch. linia Uniejów–Kępno; w przypadku mostów i wiaduktów wymagali przy budowie i remontach instalowania komór minowych.

<sup>31</sup> Pierwszy projekt MK przysłało w sierpniu 1937 r. i nie wzbudził on entuzjazmu w Oddziale III – zakładano w nim budowę 26 stałych przepraw mostowych na Wiśle. Płk dypl. Jaklicz uznał, że realizacja takiego projektu może trwać dziesiątki, jeśli nie setki lat i dlatego odesłał do SzKW taką oto odpowiedź: „Zwracam program budowy mostów stałych na Wiśle bez zaopiniowania, ponieważ wypowiedanie się obecnie w sprawie, której realizacja może nastąpić za dziesiątki [było wpisane kilkaset, lecz Jaklicz odrębnie przekreślił i poprawił – D.K.] lat wydaje się niezyciowym” (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Mosty A...: 82, 82a).

Jabłonna, Dęblin (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Warszawa...: 77)<sup>32</sup>; płk dypl. Jaklicz przekazał sprawę do rozstrzygnięcia gen. bryg. Wacławowi Stachiewiczowi, który ustalił jeszcze inną kolejność istotną dla armii: Nieszawa (jako najpilniejszy), Otwock albo Jabłonna oraz na trzecim miejscu dopiero Sandomierz lub Szczucin. Sprawa mostów wiślanych trafiła następnie do decyzji generalnego inspektora sił zbrojnych marsz. Edwarda Śmigłego-Rydza, a on wybrał zupełnie inną kolejność – na pierwszym miejscu postawił przeprawę forsowaną przez MK, czyli Szczucin, a na kolejnych miejscach umieścił Nieszawę i Otwock (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Mosty B...: 73 i n.).

Decyzja Śmigłego, przychylająca się do propozycji MK, a wbrew kierownictwu SG i propozycjom inspektorów armii i generałów do pracy przy GISZ była projekcją wpływów ówczesnego resortu komunikacyjnego, którego szef, płk. dypl. Juliusz Ulrycha, był jednym z najbliższych współpracowników przysłego Naczelnego Wodza<sup>33</sup>, a jeden z wiceministrów był spowinowacony z prezydentem RP Ignacym Mościckim<sup>34</sup>. Śmigły musiał w sprawach spornych pomiędzy MK a SG pełnić rolę arbitra i trzeba przyznać, że do momentu wybuchu wojny w 1939 r. nie dopuścił do zmajoryzowania pozycji tego pierwszego, przynajmniej w kwestiach komunikacyjnych pozostawiając kierownictwu armii szerokie wpływy na te zagadnienia.

## Kwestie techniczne i spory kompetencyjne w ramach armii

Oddział III SG nie tylko kreował rozwój drogownictwa, ale miał także decydujący wpływ na typowo techniczne aspekty konstrukcyjne tego elementu infrastruktury. MK, wychodząc naprzeciw postępowi motoryzacyjnemu, zaproponowało nowe rozwiązania konstrukcyjne dla dróg „o dużym znaczeniu komunikacyjnym” – ze specyfikacji wynika, że przedstawione zmiany miały w przyszłości ułatwić przekształcanie najważniejszych arterii komunikacji drogowej w drogi szybkiego ruchu (autostrady); w tej koncepcji to MK było inicjatorem zmian (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Zasady...: 69, 69a), a wojsko okazało się czyn-

---

<sup>32</sup> Ponadto gen. Rómmel proponował połączenie brzegów Wisły między Modlinem a Dęblinem dwoma liniami kolejowymi wybudowanymi dodatkowo wraz z mostami kolejowymi.

<sup>33</sup> Niebawem miał zastąpić płk. dypl. Adama Koca na czele wpływowego Związku Legionistów.

<sup>34</sup> Pułkownik dypl. Aleksander Bobkowski, II wiceminister, był od 1934 r. mężem córki prezydenta – Heleny, 1-voto Zwisłockiej.

nikiem powściąągającym wyobraźnię cywilnych czynników rządowych<sup>35</sup> i twardo broniącym pewnych konserwatywnych rozwiązań technicznych.

Zasadniczo propozycja MK znalazła zrozumienie w Oddziale III, jeśli chodziło o poszerzenie nowo budowanych dróg państwowych z dotychczasowych 5 m do 6 m wraz z przygotowaniem terenu do poszerzenia tych dróg o kolejne 6 m, co przeliczało się na dodatkowe dwa pasy ruchu – co do perspektyw poszerzania dróg do czterech torów jazdy mjr dypl. Czyżewski był ostrożnie sceptyczny: „uważam jednak, że konieczność rozszerzania jeszcze na szereg lat nie będzie nagląca” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Zasady...: 66). Ponadto Samodzielny Referat Terenowy przychylnie oceniał zamysł zwiększenia cięciw łuków na drogach oraz budowania rowów odwadniających o znacznie łagodniejszych kątach nachylenia skarp, co miało podnieść bezpieczeństwo jazdy oraz umożliwić poruszanie się z większymi prędkościami. Z negatywną opinią spotkała się za to postulowana przez MK likwidacja miękkiego pobocza, które z powodów militarnych musiało być zachowane z jednej strony drogi, o szerokości nie mniejszej niż 3 m – oczywiście chodziło o pas ruchu dla wojskowych kolumn o trakcji konnej, ale znajdujący się poza koroną drogi, za rowem odwadniającym. Oczywiście likwidacja poboczy miękkich miała zabezpieczyć teren pod przyszłe rozszerzenia dróg – jednak Czyżewski zbił te argumenty dość kategorycznie („istnienie pobocza miękkiego w naszych warunkach jeszcze na długie lata będzie nieodzowne” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Zasady...: 66), sugerując np. zwężenie rowów odwadniających oraz proponując zachowanie z obu stron korony drogi 27 m pasa wyłączeniowego, który dawałby swobodę w poszerzaniu korony drogi.

Wątpliwość kierownika Referatu Terenowego Oddziału III wzbudziło także proponowane przez MK rozwiązanie zadrzewienia, które według ówczesnych standardów spełniało poważną rolę w biernej obronie przeciwlotniczej kolumn poruszających się po drodze. MK proponowało bowiem rezygnację z jednostajnej linii drzew wzdłuż dróg na rzecz skupisk drzew co pewien odcinek. Czyżewski sceptycznie oceniał ten pomysł. Choć sugerował zasięgnięcie fachowej opinii w Inspektoracie Obrony Powietrznej GISZ, to uważał, że częstotliwość skupisk drzew musiałaby być spora (co 100 do maksimum 300 m), skupiska te powinny mieć ponadto odpowiednio dużą powierzchnię i dlatego przychylił się do opcji kamuflowania miękkiego pobocza dróg podwójnym rzędem

---

<sup>35</sup> Choć akurat wiceminister Piasecki był wcześniej zawodowym żołnierzem w stopniu majora oraz ukończył normalny kurs WSWoj.

drzew, „co dawałoby większą gwarancję maskowania i tworzyłoby rodzaj alei korzystnej również ze względów estetycznych” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Zasady...: 67).

Od decyzji Oddziału III zależało także publikowanie statystyki pojazdów mechanicznych i dróg kołowych – w tej kwestii interpelował szef Oddziału IV Kwatermistrzowskiego SG płk dypl. Józef Hyc; sprawa, zanim trafiła do „trójki”, została skonsultowana oczywiście z SzKW, Oddziałem II Informacyjno-Wywiadowczym i Dowództwem Broni Pancernych MSWojsk. Oddział IV zgadzał się na publikowanie danych nt. dróg istniejących, w budowie oraz projektowanych z zastrzeżeniem dróg znajdujących się w obrębie obszarów warownych, rejonów umocnionych oraz terenów, gdzie prowadzone są prace specjalne; zgadzano się także na upublicznienie informacji o wzniesieniach oraz wielkościach promienia łuków na zakrętach oraz o liczbie samochodów ciężarowych i półciężarowych; Oddział III generalnie nie zgłaszał zastrzeżeń do tych propozycji (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Publikowanie...: 53 i n.).

Większość spraw drogowych opiniowanych w Oddziale Operacyjnym SG skupiała się na wschodnich rubieżach państwa – wynikało to oczywiście z długofalowych planów rozwoju dróg SG z 1934 i 1936 r., a było przy tym odbiciem kalkulacji kierownictwa armii i państwa o większym zagrożeniu agresją ze strony ZSRS niż ze strony Niemiec. Oczywiście z zachowanej korespondencji pomiędzy Oddziałem III, MK, SzKW, GISZ i innymi podmiotami wojskowymi i cywilnymi wyłania się niezwykle żywy obraz tarć i wzajemnych, często sprzecznych, odniesień. Stroną sporu przeważnie były władze powiatowe, których plany rozwoju danego regionu wielokrotnie w żaden sposób nie korelowały z militarnymi potrzebami i zamierzeniami; zresztą analogiczne problemy były udziałem powiatów na obu rubieżach Rzeczypospolitej. Prowadziło to oczywiście zwykle do regulowania spraw spornych zgodnie z oczekiwaniami armii. Z gąszczu przykładów warto przywołać obcesowe pismo szefa Oddziału III płk. dypl. Jaklicza do szefa sztabu Brygady „Polesie” KOP, który miał wyegzekwować od starosty łuninieckiego: usunięcie nowo wybudowanego nasypu drogowego prostującego drogę przy moście na rz. Cna, odbudowanie starego mostu drogowego oraz przyczółków, „ażeby nie ujawnić urządzeń specjalnych na drodze”, wreszcie zasypanie wyrwy w starym nasypie kolejowym, która powstała, gdy ziemię użyto do wyprostowania drogi (a nasyp był przewidziany do wybudowania w 1938 r. bocznicy kolejowej potrzebnej do prac specjalnych). Nad wykonaniem tych zadań

miał czuwać oficer z kompanii saperów KOP z Brygady „Polesie” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Naprawa...: 125)<sup>36</sup>.

Wspomniana sprawa ujawniła przy okazji inne pole sporu kompetencyjnego – tym razem z KOP, co sprytnie próbowało na początkowym etapie sprawy wykorzystać MK. Otóż 31 grudnia 1934 r. szef SG wydał zarządzenie, z którego wynikało, że powiatowe zarządy drogowe na terenach podległych KOP miały obowiązek zawiadamiać miejscowe oddziały KOP o zamierzonych robotach drogowych (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Drogi...: 110); tak zresztą zrobiono, co tylko zaowocowało doniesieniem o tym przez dowódcę KOP do Oddziału III SG<sup>37</sup>. Sprawa miała ten pozytywny aspekt, że ujawniła nakładające się kompetencje Oddziału III i KOP w dziedzinie drogownictwa, z czego w Sztabie Głównym po zmianach, jakie nastąpiły w 1935 r., niekoniecznie sobie zdawano sprawę<sup>38</sup>. KOP, działając w dobrej wierze, ale nie mając pełnych danych o stanie prac specjalnych na kresach wschodnich (m.in.

<sup>36</sup> Co ciekawe sprawa spornego odcinka drogi bynajmniej się wówczas nie skończyła. Władze powiatowe, być może poprzez prywatne znajomości starosty, dotarły do szefa BW MK płk. dypl. Zborzila, który dał się przekonać do interwencji na rzecz utrzymania stanu „po naprawie”. Wpływy Zborzila okazały się za małe na Oddział III – mjr dypl. Czyżewski proponował wyjaśnić szefowi BW MK, że „nie jest to upór ze strony Sztabu Głównego a istotna potrzeba”; dalej wyjaśniał Zborzilowi: „na terenie położonym na wschód od rokady kolejowej Hancewicze–Łuniniec–Sarny–Mokwin niepożądane jest prostowanie istniejących dobiegowych tras drogowych, zarówno ze względu na gotowy system urządzeń minowych, jak i potrzeby maskowania oraz przewidziane działania taktyczne”. Dla wzmocnienia argumentów dołączono do sprawy jednoznacznie negatywną opinię I oficera sztabu inspektora armii gen. dyw. Kazimierza Sosnkowskiego – ppłk. dypl. Alfreda Krajewskiego (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Droga Hancewicze A...: 100), a żeby zdopingować władze powiatu łunickiego, wysłano na miejsce oficera odcinkowego „Polesie” mjr. dypl. Józefa Kaisera oraz oficera saperów z inspektoratu armii gen. Sosnkowskiego ppłk Antoniego Lukasa („Obecnemu przy tem inżynierowi drog.[owemu] powiatu zostały przez ppłk. Lukasa udzielone ustnie wyjaśnienia”). Dopiero 16 XI 1936 r. mjr. dypl. Kaiser meldował, że władze powiatu zastosowały się do żądań SG (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Droga Hancewicze B...: 99 i n.).

<sup>37</sup> Wyjścia zresztą nie było – dowódca Brygady KOP „Polesie” został przez starostwo łunienieckie powiadomiony o remoncie 11 V 1936 r. i nie miał żadnych zastrzeżeń – gdy ruszyły roboty i zaczęto rozkopywać stary nasyp kolejowy, ujawniono komory minowe i roboty przerwano; wtedy dowódca KOP poinformował Sztab Główny, wywołując lawinę pism.

<sup>38</sup> Zamęt kompetencyjny był zapewne efektem bałaganu kancelaryjnego wynikłego ze zmiany na stanowisku Szefa SG – w czerwcu 1935 r. ustąpił ze stanowiska szefa SG gen. bryg. Janusz Gąsiorowski, a objął je gen. bryg. Waław Stachiewicz; wraz z Gąsiorowskim odeszli ze stanowisk wszyscy szefowie oddziałów i znaczna liczba kierowników wydziałów i referatów – w Kancelarii Szefa SG pojawili się zaś zupełnie nowi oficerowie.

komory minowe w nasypach dróg i kolei, w mostach, wiaduktów etc.), wydawał zgody na budowy i naprawy, które mogły potencjalnie ułatwić spodziewaną agresję sowiecką. Warto zauważyć, że ostatecznie władze powiatowe, chcąc nie chcąc, musiały na własny koszt przywrócić stan poprzedni spornego odcinka drogi. Przy okazji w sierpniu 1936 r. rozstrzygnięto ważny spór kompetencyjny<sup>39</sup>, w porozumieniu z MK, na korzyść SG (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Droga Hancewicze...: 109 i n.).

Nie zakończyło to bynajmniej sporów na styku KOP, Oddział III i MK, gdyż Korpus miał szczególnie status w rejonach przygranicznych na kresach wschodnich, pozwalający mu ingerować właściwie we wszystkie aspekty życia tych rejonów, w tym także w sprawy leżące w kompetencjach wojska, a konkretnie SG. Gdy wyjaśniano jedną kwestię sporną, pojawiała się kolejna – w każdym przypadku tarcia kompetencyjne wynikały z braku korelacji pomiędzy rozporządzeniami na różnych szczeblach administracji rządowej oraz instytucji wojskowych. I tak minister komunikacji płk dypl. Juliusz Ulrych postawił 9 listopada 1935 r. wniosek o unormowanie współpracy władz cywilnych i wojskowych w zakresie spraw drogowych, który nie został załatwiony aż do czerwca 1937 r.<sup>40</sup> Problem zapewne nie doczekałby się „unormowania” jeszcze przez długi czas, gdyby nie żądanie dowództwa KOP (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Programy A...: 92), podparte z kolei zarządzeniem szefa SG gen. bryg. Gąsiorowskiego z 27 maja 1935 r.<sup>41</sup>, dotyczące przekazania przez MK szczegółowego planu robót drogowych w strefie nadgranicznej na wschodzie. MK, poprzez BW, zasłaniając się brakiem „unormowania” współpracy władz wojskowych i cywilnych, odmówiło wydania dowództwu KOP planów, o które proszono, o czym poinformowano w pierwszej kolejności Oddział III, a dopiero potem KOP (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Programy B...: 93). Sprawa nosiła rzeczywiście znamiona pewnego rodzaju złośliwości ze strony MK wobec SG – o czym nie omieszkał, oczywiście nie dosłownie, wspomnieć Jaklicz w piśmie do szefa BW MK: „dostarczenie żądanych programów nie ma związku z unormowaniem współpracy władz wojskowych i cywilnych w sprawach drogowych, proszę Pana Pułkownika o wyjednanie u Pana Ministra Komunikacji odpowiedniego zarządzenia”. Ponadto

---

<sup>39</sup> W gruncie rzeczy dotyczył on wszystkich województw wschodnich (a szczególnie stref przygranicznych), gdzie znajdowały się garnizony KOP.

<sup>40</sup> Sugeruje to, że do tego czasu obowiązywały w tej kwestii nieformalne rozwiązania.

<sup>41</sup> Ponownie sprawa dotyczyła zarządzenia Gąsiorowskiego; tym razem chodziło o dokument, którym nakładał on na KOP kontrolę nad pracami drogowymi w strefie nadgranicznej na wschodzie.

zupelnie świadomie pomijając milczeniem ów ogólny brak „unormowania” współpracy, odniósł się tylko i wyłącznie do sprawy porozumienia z KOP w sprawach drogowych w rejonach przygranicznych, o którym miał Zborzila poinformować w najbliższym czasie (CAW-WBH, sygn. I.303.6.98, Roboty...: 91 i n.).

Powyższa sprawa zupełnie jasno obrazuje stan ciągłej „próby sił” pomiędzy MK a SG – kością niezgody był ogromny wpływ Oddziału III na wszelkie aspekty drogownictwa kołowego. Można ostrożnie wysunąć hipotezę<sup>42</sup>, że MK nie ustawało w staraniach zminimalizowania wpływu armii na te zagadnienia, choć paradoksalnie na jego czele od października 1935 r. stał oficer – płk dypl. Juliusz Ulrych (wcześniej m.in. szef Oddziału IV SG), a jego najbliżsi współpracownicy też byli zawodowymi żołnierzami: I wiceministrem był mjr dypl. Piasecki, a II wiceministrem płk dypl. Aleksander Bobkowski.

Choć rozwój motoryzacji i podążający za tym progres w budownictwie dróg kołowych w Polsce przed 1939 r. miał stosunkowo słabą dynamikę – szczególnie na terenie województw wschodnich – to skala ingerencji Oddziału III (w ścisłej konsultacji z GISZ), nadzorującego ten proces, była relatywnie znaczna. Dowodów na powyższą tezę jest mnóstwo – ot choćby ciągnąca się od listopada 1936 r. do lutego 1937 r. sprawa wieloletniego planu rozwoju dróg na terenie województwa nowogródzkiego. Kwestia ta była skomplikowana przede wszystkim z powodu przecinających się w tym województwie kompetencji operacyjnych inspektorów trzech różnych armii: „Wilno” (gen. dyw. Stefan Dąb-Biernacki) (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Program...: 176, 176a), „Baranowicze” (gen. dyw. Tadeusz Piskor) i potencjalnie „Lida” przewidzianego dla armii odwodowej – odcinek podlegał gen. dyw. Gustawowi Orlicz-Dreszerowi, ale po jego tragicznej śmierci w lipcu 1936 r. nie powołano jego następcy i sprawę opiniował oficer odcinkowy „Lida” ppłk dypl. Okulicki (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Lida B...: 185). W każdym więc przypadku plan dróg na terenie tego województwa podlegał porównaniu z trzymanymi w kasach pancernych tychże inspektoratów armii planami taktyczno-fortyfikacyjnymi, które na dodatek ulegały ciągłym fluktuacjom (zob. CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Baranowicze B...: 181)!<sup>43</sup> Prowadziło to do kuriozalnych sytuacji typu: wileński in-

---

<sup>42</sup> Aby ją potwierdzić, należałoby prowadzić dalsze, pogłębione badania źródłowe nad tym zagadnieniem.

<sup>43</sup> W piśmie tym oficer odcinkowy najlepiej wyłuszcza zmieniające się priorytety, wynikające oczywiście z rozwoju planów taktyczno-fortyfikacyjnych na odcinku „Baranowicze” prowadzonych przez oficerów sztabu inspektora armii gen. Piskora; skutkowa-



spektorat armii nie zgłaszał sprzeciwu wobec budowy dróg: Kamień–Iwieniec, Iwieniec – granice powiatu stołpeckiego oraz Łazduny–Bakszty, jednak Samodzielny Referat Terenowy Oddziału III wypowiedział się za wykreśleniem ich z planu, gdyż dwie pierwsze stanowią przedłużenie dróg, na które nie zgodził się inspektor armii „Baranowicze” (Piskor), a trzecia z nich musiała być wykreślona „ze względów zasadniczych, aby nie dopuszczać do budowy dróg na terenie Puszczy Nalibockiej, która powinna tworzyć rzeczywistą przeszkodę” (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Drogi A...: 173 i n.). Zresztą w wykazie dróg na terenie ośmiu powiatów województwa nowogródzkiego (baranowickiego, lidzkiego, nieświeskiego, nowogródzkiego, słonimskiego, szczuczynskiego, wołożyńskiego i stołpeckiego), z różnych powodów, wydano negatywne opinie o 21 odcinkach dróg, do kolejnych kilkunastu zgłoszono zastrzeżenia lub zmiany (CAW-WBH, sygn. I.303.6.99, Drogi B...: 175 i n.).

## Zakończenie

W artykule wykorzystano tylko relatywnie niewielki, ale względnie reprezentatywny wybór zachowanych dokumentów Oddziału III obrazujący różne aspekty i problemy z zakresu komunikacji drogowej. Zbiór ten jednoznacznie wskazuje, że w badaniach nad infrastrukturą drogową w okresie międzywojennym archiwalia proveniencji wojskowej mają spory potencjał poznawczy. Otwierają nowe perspektywy badawcze i być może przyczynią się do zdynamizowania eksploracji tego obszaru historii gospodarczej Polski. Dokumenty te dowodzą bezspornie, że SG miał silny wpływ na kierunki rozwoju polskiego drogownictwa kołowego – wydałoby się, że nawet był to wpływ decydujący, gdyby nie utrwalony w tych samych dokumentach ciągły konflikt kompetencyjny pomiędzy czynnikami cywilnymi (MK, administracja terytorialna) i wojskowymi oraz pewne przesłanki wskazujące na to, że wojsko nie zawsze było w tych sporach górą (choćby sprawa budowy mostów na Wiśle). Oczywiście źródłem tarć były przede wszystkim zupełnie różne priorytety rozwoju drogownictwa – administracja rządowa i terenowa stawiała głównie na rozwój ekonomiczno-gospodarczy kraju i poszczególnych regionów; armia podporządkowywała rozbudowę infrastruktury drogowej warunkom militarnym rzutującym na możliwości obrony kraju

---

ło to tym, że np. Piskor początkowo warunkowo zgadzał się na budowę odcinka drogi Stołpe–Derewna, a po jakimś czasie definitywnie odrzucał taką możliwość.

w przypadku agresji (wykorzystanie dróg przez nieprzyjaciela) i w dalece mniejszym stopniu na użycie dróg dla celów własnej koncentracji lub przemieszczania oddziałów w czasie działań obronnych.

## Bibliografia

- 20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, 1939, red. S. Faecher, S. Peters, Kraków.
- Brzosko E., 1982, *Rozwój transportu w Polsce 1918–1939*, Szczecin.
- Centralne Archiwum Wojskowe – Wojskowe Biuro Historyczne (CAW-WBH), Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [Szef SG gen. bryg. J. Gąsiorowski] Likwidacja Delegatur Sztabu Głównego dla spraw drogowych i wodnych przy Urzędach Wojewódzkich, SG, L. dz. 781/tj.Kom.33, Warszawa 17 VIII 1933 r. (Likwidacja...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Dane ewidencyjne w zakresie dróg kołowych i wodnych, L. dz. 3755/III/Ter.tj., 9 I 1934 r. (Dane...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, Szef Komunikacji Wojskowych SG [A. Szychowski] do szefa Oddziału III SG [płk dypl. M. Bardel] mapy drogowe i ich stan – przesłanie, SG, SzKW, L. dz. 211/tjn.35, Warszawa 30 III 1935 r., mps, k. 1) (Mapy...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [mjr dypl. M. Ogórkiewicz] Opinia do L. 2999/III.tjn. Postulaty drogowe Dowódcy O.K. VIII, Sam. Ref. Op. Pomorsko-Mazowiecki, 15 XII 1937 r. (Postulaty...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Drogi w O.K. VIII, SG, Oddział III, L. dz. 2999/III/Ter.tj., 20 XII 1937 r. (Drogi w O. K....).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [ppłk dypl. S. Sienkiewicz] Opinia do aktu L. 2999/III.Ter. /postulaty drogowe D.O.K. VIII/, Odcinek „Poznań”, 14 XII 1937 r. (Odcinek...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [ppłk dypl. B. Pyszora] Opinia do L. 3028/III.Ter.37, Sam. Ref. Op. „Górny Śląsk”, Warszawa 16 XII 1937 r. (Opinia...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Drogi na Śląsku, SG, Oddział III, L. dz. 3028/III/Ter.tj., mps, 17 XII 1937 r. (Drogi na Śląsku...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Drogi w woj. krakowskim, SG, Oddział III, L. dz. 2882/III.Ter.tj., 4 XI 1937 r. (Drogi w woj....).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Droga Łañcut–Rakszawa i Rozwadów–Rzeszów, SG, Oddział III, L. dz. 2829/III/Ter.tj., 27 X 1937 r. (Droga Łañcut...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [ppłk dypl. S. Sienkiewicz] Opinia do aktu L. 2824/III.Ter. Drogi samorządowe w powiecie wolsztyńskim, Warszawa 4 XI 1937 r. (Drogi samorządowe...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Budowa dróg samorządowych, SG, Oddział III, L. dz. 2874/III/Ter.tj., 3 XI 1937 r. (Budowa...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. W. Jacyna] Droga Toruń–Ciechocinek – zmiana trasy, SG, Oddział III, L. dz. 2796/III.Ter.tj., 22 X 1937 r. (Droga Toruń...).

- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. Jacyna] Plan rozbudowy dróg na rok 1938/39, SG, Oddział III, L. dz. 2865/III/Ter.tj., 9 XII 1937 r. [wysłano 23 XII 1937] (Plan...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. Jacyna] Mosty stałe na Wiśle, SG, Oddział III, L. dz. 1858/III/Ter.tj., 5 VIII 1937 r. [wysłane 30 VIII 1937] (Mosty A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [ppłk dypl. J. Berek] Opinia do L. 2343/III/Ter.Tjn., Sam. Ref. Op. „Zachód”, Warszawa 2 XI 1937 r. (Warszawa...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. Jacyna] Mosty stałe na Wiśle – program i kolejność budowy, SG, Oddział III, L. dz. 2343/III/Ter.tj., 4 X 1937 r. [17 XII 1937] (Mosty B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [płk dypl. A. Szychowski] Zasady projektowania dróg o dużym znaczeniu komunikacyjnym, SG, SzKW, L. dz. 1112/tj.36, Warszawa 28 X 1936 r. (Zasady...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. Jacyna] Publikowanie statystyki dróg, SG, Oddział III, L. dz. 2506/III/Ter.tj., 25 IX 1937 r. [wysłano 11 X 1937] (Publikowanie...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, Szef Oddziału III SG [płk dypl. Jaklicz] do szefa sztabu Brygady KOP „Polesie” [mjr dypl. T. Ryczel] – naprawa drogi Hancewicze-Oharewicze, SG, Oddział III, L. 1808/III.Wsch.tj., Warszawa 5 VIII 1936 r. (Naprawa...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, I oficer sztabu inspektoratu armii gen. dyw. Sosnkowskiego [ppłk. dypl. Krajewskiego] do szefa Oddziału III SG [płk. dypl. Jaklicza] – droga Hancewicze–Oharewicze, Inspektor Armii gen. dyw. Sosnkowski, L. dz. 4136/tj.36, Warszawa 14 XI 1936 r. (Droga Hancewicze A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [mjr dypl. Czyzewski] Droga Hancewicze-Oharewicze, SG, Oddział III, L. dz. 2084/III/Ter.tj., [25 XI 1936] (Droga Hancewicze B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, Zastępca dyrektora BW MK [ppłk dypl. Piotr Kończyc] do Oddziału III SG – drogi na Polesiu, uzgodnienie z K.O.P., MK, BW, Nr. T.W.3876cut/DK36, Warszawa 3 VIII 1936 r. (Drogi...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, Zastępca dowódcy KOP [płk dypl. Z. Szyszko-Bohusz] do Oddziału III SG – programy robót drogowych w powiatach granicznych, MSW, KOP, L. 2850/Tj.Sap/37, Warszawa 31 V 1937 r. (Programy A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, Zastępca dyrektor BW MK [ppłk dypl. Kończyc] do SG przez SzKW, do wiadomości dowództwa KOP – programy robót drogowych w powiatach granicznych, MK, BW, Nr T.W.3413/KD/37, Warszawa 13 V 1937 r. (Programy B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.98, [kpt. dypl. Jacyna] Roboty drogowe w powiatach granicznych, SG, Oddział III, L. dz. 1454/III/Ter.tj., 5 VI 1937 r. [wysłane 10 VI 1937] (Roboty...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. M. Czyzewski] Plan 6-letni robót drogowych – podanie kolejności realizacji, SG, Oddział III, L. dz. 26/III/Ter.tj., 1 IV 1936 r. (Plan...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [ppłk dypl. Pyszora] do L. 26/III/Ter.36, Sam. Ref. Op. „Górny Śląsk” (Śląsk...).

- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Nowicki] do L. 26/III.tjn.36, Sam. Ref. Op. „Baranowicze”, Warszawa 10 II 1936 r. (Baranowicze A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Aleksandrowicz] do L. 26/III.36, Sam. Ref. Op. „Polesie”, Warszawa 1 II 1936 r. (Polesie A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Gorczyński] do L. 26/III.36 – przedłużenie czasu wykonania 6-letniego planu budowy dróg, Sam. Ref. Op. „Wołyń”, Warszawa 28 I 1936 r. (Przedłużenie...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [ppłk dypl. Okulicki] do L. 26/III.tj.36, Sam. Ref. Op. „Lida”, 18 II 1936 r. (Lida A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [rtm. dypl. Grudziński] do L. 26/III.Ter.36, Sam. Ref. Op. „Podole”, Warszawa 17 I 1936 r. (Podole...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Majewski] Pożądana kolejność budowy dróg /opinia do aktu L. 26/III.Ter.tj.1936 r./, Sam. Ref. Op. „Wilno”, Warszawa 27 I 1936 r. (Wilno...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Czyżewski] Budowa drogi Maków Podhalański – Budzów, SG, Oddział III, L. dz. 2206/III/Ter.tj., 23 IX 1936 r. (Budowa...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, Plan rozbudowy dróg państwowych i samorządowych według postulatów Sztabu Głównego z wykazaniem kolejności realizacji poszczególnych szlaków, MK, BW, Referat Dróg Kołowych, załącznik do Nr T.W.4173/36 (Plan rozbudowy...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, Zestawienie do planu rozbudowy dróg kołowych Sztabu Generalnego – stan realizacji na dzień 1 XI 1935 r. (Zestawienie...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [kpt. dypl. Jacyna] Plan konserwacji dróg, SG, Oddział III, L. dz. 3083/III.Ter.tj., 20 III 1937 r. (Plan konserwacji...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, I oficer sztabu Inspektoratu Armii „Wilno” [plk dypl. B. Krzyżanowski] do szefa Oddziału III SG [plk dypl. J. Jaklicz] – program budowy dróg – opinia, Wilno 3 IX 1936 r. (Program...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [ppłk dypl. Okulicki] Do L. 1334/III.ter.tj. z dn. 21 VII 1936, Sam. Ref. Op. „Lida”, b.d. (Lida B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Nowicki] Do L. 1334/III.tjn.36, Sam. Ref. Op. „Baranowicze”, Warszawa 3 X 1936 r. (Baranowicze B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Czyżewski] Drogi na terenie województwa nowogrodzkiego, SG, Oddział III, L. dz. 1334/III/Ter.tj., [23 II 1937] (Drogi A...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, Opinia do aktu „Drogi w woj. nowogrodzkim – program budowy” (Drogi B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, , sygn. I.303.6.99, [Notatka mjr. dypl. Kaisera na opinii I oficera sztabu inspektoratu armii gen. Sosnkowskiego ppłk. dypl. Krajewskiego] do L. 3083/III.Ter.tjn.36, Odcinek „Polesie”, [11 I 1937] (Polesie B...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Suzin] Do L.3083/III z dn. 20 III 1937 /plan konserwacji dróg/, Sam. Ref. Op. „Łódź”, Warszawa 24 IV 1937 r. (Łódź...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, , sygn. I.303.6.99, [ppłk dypl. Sienkiewicz], Opinia do aktu L. 3083/III.Ter.36, Odcinek „Poznań”, Warszawa 22 I 1937 r. (Poznań...).
- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Czyżewski] Zasady projektowania dróg o dużym znaczeniu komunikacyjnym, SG, Oddział III, L. dz. 2615/III/Ter.tj., [9 XI 1936].

- CAW-WBH, Oddział III SG, sygn. I.303.6.99, [mjr dypl. Czyżewski] Droga Hancewicze–Oharewicze, SG, Oddział III, L. dz. 1903/III/Ter.tj., 8 VIII 1936 r. (Droga Hancewicze...).
- Chudzik W., 2016, *Inwestycje w zakresie komunikacji i transportu drogowego w Centralnym Okręgu Przemysłowym (1936–1939) – plany i realizacja*, „Rocznik Lubelski”, t. 42.
- Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wojskowych 1932.
- Instytut Polski i Muzeum gen. W. Sikorskiego (IPMS) w Londynie, Relacje z kampanii 1939 r., sygn. B.I.10a/3, Gen. bryg. A. Szychowski [odpowiedź na] Kwestionariusz, Baile Herculane, 20 I 1940 r.
- IPMS w Londynie, Relacje z kampanii 1939 r., sygn. B.I.7a/10, Mjr dypl. W. Jacyna, Załącznik do zeszytu ewidencyjnego, L. dz. 4359/40, Paryż 20 III 1940 r. [odpis wykonany w Londynie w lipcu 1941 r.].
- Iwoła J., 2013, *Z dziejów komunikacji w województwie kieleckim w latach 1918–1939 w świetle akt Archiwum Państwowego w Kielcach*, „Świętokrzyskie Studia Archiwalno-Historyczne”, t. 2.
- Kaliński J., 2014, *Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 r. [w:] Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław.
- Kaliński J., Liberadzki B., 1974, *Zarys dziejów transportu lądowego w Polsce XIX i XX wieku*, Warszawa.
- Kaliński J., Liberadzki B., 1986, *Transport w Polsce 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa.
- Kmieciak T., 2005, *Sztab Generalny (Główny) Wojska Polskiego w latach 1918–1939*, Słupsk 2005.
- Kowal J., 2005, *Stan sieci komunikacyjnej w województwie krakowskim w latach Drugiej Rzeczypospolitej*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica”, t. 4, fol. 28.
- Łopuszyński M., 1939, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa.
- Mały Rocznik Statystyczny (MRS) 1939, Warszawa.
- Matakiewicz M., 1931, *Czy potrzebne jest w Polsce Ministerstwo Robót Publicznych?*, Lwów.
- Pol E., Sanocki J., Skalmowski W., Tylbor L., 1939, *Budowa dróg i mostów [w:] 20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, 1939, red. S. Faecher, S. Peters, Kraków.
- Rakowski J., 1939, *Polityka inwestycyjna i planowanie inwestycji*, Warszawa.
- Rocznik Polityczny i Gospodarczy 1935, 1935, Warszawa.
- Rybczyński M., 1926, *Likwidacja Ministerstwa Robót Publicznych*, „Czasopismo Techniczne” nr 17.
- Stachiewicz W., 1998, *Wierności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu Naczelnego Wodza*, Warszawa.
- Zborzil Józef, płk dypl. (Zborzil), 2011, *Uzupełnienie sprawozdania do kwestionariusza Targoviste (Rumunia), 15 IV 1940 r. [w:] Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej (Wojskowe Teki Archiwalne, t. I), t. 1, cz. 2, Relacje*, red. N. Bujniwicz, A. Wesołowski, Warszawa.

## The influence of the III Operational Branch of the General Staff of the Polish Army on the development of the road infrastructure in Poland 1935-1939.

### A contribution to the issue

#### Abstract

The issue of road transport in Poland in the interwar period is a topic which has not been excessively exploited in historical research. The impact of the General Staff of the Polish Army in the 1930s remained a completely unknown aspect of the development of Polish road engineering. This article is a contribution which will indicate to interested researchers the potential of materials from the Central Military Archive – Military Historical Bureau, through the analysis of materials including files from the III Operational Branch of the General Staff. These documents prove indisputably that the General Staff had a strong influence on the development of Polish road engineering – it would seem that it was even a decisive influence, but for the permanent conflict of competence between civil and military factors and some indications that the army did not always come out on top in these disputes. Of course, the sources of friction were, first and foremost, completely different priorities for the development of road engineering – governmental and territorial administration focused primarily on the economic development of the country and individual regions; the army subordinated the development of road infrastructure to military conditions affecting the defense of the country in the event of aggression (use of roads by the enemy) and to a lesser extent the use of roads for the purposes of its own concentration or relocation of troops during defensive operations.

**Key words:** army, Ministry of Communications, General Inspectorate of Armed Forces, state and county roads, infrastructure, administration, bridges, viaducts