



JACEK JĘDRYSIAK
Uniwersytet Wrocławski
ORCID: [0000-0002-5472-136X](https://orcid.org/0000-0002-5472-136X)

W OBLICZU NOWYCH GRANIC – ŚLAD DYSKUSJI NAD OPERACYJNĄ UŻYTECZNOŚCIĄ NIEMIECKIEJ SIECI KOLEJOWEJ NA POMORZU W LATACH 1926–1928

FACING NEW BORDERS: TRACES OF DEBATES ON THE OPERATIONAL USEFULNESS OF GERMAN RAILWAY NETWORK IN POMERANIA IN 1926–1928

ABSTRACT: The aim of this study is to discuss the contents of a handful of brief documents from 1926 and 1927 found in Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv in Freiburg im Breisgau. They depict the interest shown by Reichswehr in improving the transport capacity of certain railroad routes in Pomerania. This process was directly related to the new boundary delimitation between Poland and Germany. Moreover, these documents are certainly a trace of concept studies on conducting military operations in this area. Therefore, starting from discussions of the influence of new borders on German railway network in the strategic dimension, I would like to present several broader conclusions regarding German war planning in the east before 1933.

KEYWORDS: Reichswehr, Reichsbahn, war planning, Pomerania

Badania dotyczące planów wojennych niemieckiej Reichswehry przeciw Polsce w latach 1918–1933 są niezwykle utrudnione przez tradycyjny w kontekście tej tematyki brak źródeł¹. Z tego też powodu optyka badaczy nader często koncentruje się raczej na poglądach teoretycznowojskowych Hansa von Seeckta² oraz

¹ Na temat problemów z dostępnością archiwaliów dotyczących armii niemieckiej pisałem wielokrotnie, zob. m.in.: Jacek Jędrysiak, *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz*, Boston–Leiden 2020, s. 9–32.

² James S. Corum, *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Kansas City 1992; Gerhard P. Groß, *Mythos und Wirklichkeit. Die Geschichte des operativen*

kwestiach budowy potencjału niemieckiej broni pancernej z lat 1939–1945³. Do dziś w światowej historiografii w sposób najpełniejszy problem starał się przedstawić Robert M. Citino, opierając się niestety na szątkowych danych zaczerpniętych z materiałów przejętych i skopiowanych po II wojnie światowej przez stronę amerykańską⁴. Jedyne zdawkowe uzupełnienie problemu przynosi najnowsza praca Matthiasa Strohna⁵. Także w polskiej historiografii zagadnienie to zostało jak dotąd rozpoznane tylko częściowo. Prócz analizy planów niemieckiej interwencji w latach 1919–1920⁶, opisany został przede wszystkim kontekst polskich planów prowadzenia działań w Prusach Wschodnich⁷. Nawet najwybitniejszy z polskich znawców zagadnienia, Jarosław Centek, odniósł się do koncepcji sformułowanych w szeregach Reichswehry jedynie na kilku stronach swej wydanej ponad dekadę temu pracy, będącej efektem publikacji jego dysertacji doktorskiej⁸. Centek zwrócił uwagę, że dla badanych przez niego lat 1921–1926 w zasadzie trudno znaleźć źródła w sposób bezpośredni dotyczące planowania wojennego, które mogły być brakowane na bieżąco po dezaktualizacji lub w trakcie II wojny światowej⁹.

Powyższe uwagi wskazują wyraźnie na kłopotliwy charakter prowadzenia badań nad zagadnieniem niemieckiego planowania wojennego przeciw Polsce przed dojściem do władzy Adolfa Hitlera. Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie

Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger, Paderborn 2012; Karen Schäfer, *Die Militärstrategie Seeckts*, Berlin 2016; Matthias Strohn, *Hans von Seeckt and His Vision of a 'Modern Army'*, „War in History”, 2005, 3, s. 318–337. W Polsce nadal najciekawsza praca w tym względzie: Jarosław Centek, *Hans von Seeckt: twórca Reichsheer: 1866–1936*, Kraków 2006.

³ Mary R. Habeck, *Storm of Steel. The Development of Armor Doctrine in German and the Soviet Union, 1919–1939*, Ithaca–London 2003; Markus Pöhlmann, *Der Panzer und die Mechanisierung des Krieges. Eine deutsche Geschichte 1890 bis 1945*, Paderborn 2016; Manfred Zeidler, *Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München 1993.

⁴ Robert M. Citino, *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, tłum. Juliusz Tomczak, Warszawa 2012, rozdział II.

⁵ Matthias Strohn, *The German Army and the Defence of the Reich*, Cambridge 2010, s. 160–161.

⁶ Robert Kempa, *Od „Wojny Pozycyjnej” po „Wiosenne Słońce”. Polska w niemieckich planach wojennych 1919 r.*, „Białostockie Teki Historyczne”, 10 (2012), s. 189–209; Piotr Łossowski, *Między wojną a pokojem – niemieckie zamysły wojenne na wschodzie w obliczu traktatu wersalskiego, marzec–czerwiec 1919 r.*, Warszawa 1976; Maciej A. Pieńkowski, *Skład, rozmieszczenie, plany operacyjne i rola Frontu Mazowieckiego*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2020, 3 (273), s. 163–206.

⁷ Andrzej Aksamitowski, *Militarna rola Narwi w kampaniach wojennych XX wieku*, Warszawa 2006; Andrzej Grzywacz, *Wschodniopruski obszar operacyjny w planowaniu strategicznym II RP*, Oświęcim 2015.

⁸ Jarosław Centek, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010, s. 92–96.

⁹ *Ibidem*, s. 88–89.

uwagi na istotny brak w zakresie powyższych studiów i uzupełnienie ich optyki o kontekst, który niewątpliwie mógłby poszerzyć możliwości wnioskowania w tej materii. Mam tu na uwadze kwestię wykorzystania kolei do celów mobilizacji i koncentracji oddziałów. Aspekt ten jest w mojej ocenie zaskakująco ignorowany w literaturze. Najbardziej kompleksowa monografia niemieckiej Reichsbahn pióra Alfreda Mierzejewskiego podejmuje tematykę militarną jedynie szczątkowo, nie skupiając się na relacji władz kolejowych z czynnikami wojskowymi¹⁰. Pod tym względem najciekawszą pracą jest bez wątpienia książka pióra Marcina Przegiętki, dotycząca problemu tranzytu przez Pomorze w stosunkach polsko-niemieckich, która niestety kwestie operacyjne prezentuje również jedynie na marginesie głównego wyводу¹¹. Zadziwiające, że żaden z licznych autorów opisujących życiorysy i działalność Seeckta czy Wilhelma Groenera¹² nie zadał sobie trudu analizy ich zapatrywań na rolę kolei w planowaniu wojennym doby republiki weimarskiej. Zaskakuje to, choćby wobec zachowanych świadectw zainteresowania Seeckta problemem konsekwencji elektryfikacji poszczególnych linii kolejowych¹³. Zaniechanie badań tego zagadnienia uważam za spory błąd¹⁴. Sprawny system koncentracji wojsk za pomocą kolei jest uznawany za sztandarowy przejaw skuteczności niemieckiej sztuki wojennej w latach 1871–1914¹⁵. Wobec zakonserwowania

¹⁰ Alfred C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London 2000, s. 57–59.

¹¹ Marcin Przegiętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015, s. 155–165.

¹² Co jest tym bardziej dziwne, gdy uwzględnimy fakt, że Groener w czasie I wojny światowej piastował stanowisko Chef des Feldeisenbahnweisens, a w latach 1920–1923 kierował Reichswehrverkehrministerium. Zob.: Johannes Hürter, *Wilhelm Groener Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928–1932)*, München 1993; Gerhard W. Rakenius, *Wilhelm Groener als Erster Generalquartiermeister. Die Politik der Obersten Heeresleitung 1918/19*, Boppard am Rhein 1977.

¹³ Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg im Breisgau (dalej: BA-MA), Chef des Transportwesens (dalej: CdT), RH 4/432, Hans von Seeckt, Vertraulich! „Die elektrische Zugförderung und ihr Schutz gegen feindliche Angriffe“, Berlin 10 VII 1922 r., b.p. Omówienie zob. Jacek Jędrzyak, *Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 81–90.

¹⁴ Podzielał tu też w pełni opinię Tomasza Przerwy („Strategiczna” Droga Sudecka na ziemi kłodzkiej lata 30. XX w.), [w:] *Wokół Twierdzy Kłodzko. 1000 lat historii w cieniu wojen*, red. *idem*, Jacek Jędrzyak, Wrocław 2022, s. 161–178), że jeszcze większe braki w tej materii i dominacja stereotypów dotyczących wpływu Reichswehry na budowę dróg i autostrad.

¹⁵ Arden Bucholz, *Moltke and the German Wars, 1864–1871*, New York 2001, s. 23–24, 65–76; *idem*, *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991, s. 145–157, 165–179, 226–236; Klaus-Jürgen Bremm, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013, s. 10–20; Geoffrey L. Herrera, *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal

w ramach Reichswehry „ducha starej armii”, z jego kulturą militarną¹⁶, opartą na poglądach dotyczących prowadzenia wojny w stylu wypracowanej przed Wielką Wojną *Schlieffen Lehre*¹⁷, trudno zrozumieć pomijanie tego aspektu w analizie. W pełni zgadzam się z opinią Centka, że wielu badaczy zbyt mocno dało się uwieść wizji elitarnych *Moderne Heere*¹⁸ Seeckta, traktując jego wyrażone w napisanych po zakończeniu służby pracach teoretycznych zapatrywania jako przejaw realnych działań¹⁹. Tymczasem wiadomo, że plany mobilizacyjne z czasów Seeckta były dość „tradycyjne”, zakładając kolejne fale masowej konskrypcji rekrutów, a zatem zapewne także powszechne wykorzystanie kolei do transportu wojsk.

Niniejsza praca stanowi w założeniach przyczynek do analizy tej problematyki. Pretekstem do jej napisania jest odnalezienie w zbiorach Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv (BA-MA) we Fryburgu Bryzgowijskim serii krótkich dokumentów z lat 1926–1927²⁰, ukazujących zainteresowanie Reichswehry problemem podniesienia zdolności transportowych określonych linii na Pomorzu, co jest rzecz jasna związane z nowym kształtem granicy. Moją intencją jest próba analizy tych dokumentów w kontekście wskazanych przez Citino, Strohna i Centka kwestii operacyjnych. Jak wspomniałem, mimo wielkiego wkładu w aktualny stan wiedzy, autorzy ci nie odnieśli się do problemu sieci kolejowej w jakikolwiek sposób, nie uwzględniając choćby problemów komunikacyjnych związanych z istnieniem tzw. korytarza pomorskiego. Wychodząc od śladu dyskusji nad wpływem nowych granic na niemiecką sieć kolejową w wymiarze strategicznym, chciałbym zaprezentować kilka szerszych wniosków dotyczących tej sfery. Artykuł będzie obejmować zarys zagadnienia niemieckiego planowania wojennego na wschodzie przed 1914 r. z uwzględnieniem roli kolei w kolejnych wariantach koncentracji oraz koncepcjami korekty

of Strategic Studies”, 27 (2004), 2, s. 243–271; Dennis E. Showalter, *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986, s. 17–74.

¹⁶ Isabel V. Hull, *Absolute Destruction. Military Culture and the Practices of War in Imperial Germany*, Ithaca–London 2004, s. 103–108. Zob. także: Donald Abenheim, Uwe Hartmann, *Einführung in die Tradition der Bundeswehr: Das soldatische Erbe in dem besten Deutschland, das es je gab*, Berlin 2019, s. 165.

¹⁷ Gil-li Vardi, *The enigma of German operational theory: the evolution of military thought in Germany, 1919–1938*, praca doktorska, London School of Economics 2008; Mark R. Stoneman, *Wilhelm Groener, Officering and the Schlieffen Plan*, praca doktorska, Uniwersytet w Georgetown 2006.

¹⁸ Hans von Seeckt, *Moderne Heere [w:] idem, Gedanken eines Soldaten*, Berlin 1929, s. 79–100.

¹⁹ Centek, *Reichsheer*, s. 78–79.

²⁰ Wszystkie znajdują się w teczce: BA-MA, CdT, RH 4/150, Ausbau der Eisenbahn in Pommern, 1922–1931.

niemieckiej sieci kolei strategicznych na wschodzie w okresie I wojny światowej. Stanović to ma wprowadzenie do zagadnienia, uwypuklające zmienione warunki, w jakich Niemcy planowały działania na wschodzie przed Wielką Wojną i po niej. Na tym tle zaprezentowane zostaną znane założenia planów mobilizacyjnych i operacyjnych Reichswehry z lat 1921–1928, z uwzględnieniem optyki Oddziału II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego i wreszcie omówieniem w powyższym kontekście treści wspomnianych wyżej dokumentów dotyczących sfery kolei. Z założenia tekst ma charakter przyczynkowy, nie należy oczekiwać, że w sposób holistyczny pozwoli rozumieć rolę kolei w ówczesnym niemieckim planowaniu operacyjnym. Sam w sobie jest bowiem przede wszystkim propozycją ujęcia pewnej problematyki, która powinna zostać kompleksowo opracowana²¹.

Plany wojenne przeciw Rosji a niemiecka sieć kolejowa do końca I wojny światowej

Wbrew obowiązującej do 1999 r. narracji²² historia niemieckich wariantów ofensywy przeciw Rosji nie zakończyła się w 1894 r. wraz z przyjęciem na kolejny rok pierwszej wersji tzw. planu Schlieffena. Krytykujący dawną historiografię Terence E. Zuber dostrzegał w zachowanych we Fryburgu wypisach z tzw. *Aufmarschpläne*²³ dominację w latach 1900–1902 tzw. *Großer Ostaufmarsch*, a zatem planu wielkiej ofensywy przeciw Rosji²⁴. Na przekór jego przekonaniu rok 1903 nie oznaczał jednak zmięczenia tego wariantu. Plany opracowane w trakcie urzędowania Helmutha von Moltke młodszego w okresie 1906–1910 zakładały kilka możliwości działań²⁵. W ramach *Aufmarschpläne* 1906/1907, 1907/1908 i 1908/1909²⁶ przyjmowano utworzenie *Ostarmee* z dowództwem w Malborku (Armeeoberkommando,

²¹ Mam tu na myśli także nie dość dostatecznie opisany aspekt współpracy między Reichswehrą i Reichsbahn.

²² Na temat problemu z tzw. „planem Schlieffena”: Jacek Jędrzyński, *Główne problemy badań nad niemieckim planowaniem wojennym przed 1914 rokiem*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” (dalej: PHW), 2011, 2 (235), s. 75–95.

²³ BA-MA, Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres (dalej: KFH), RH 61/96, Deutsche Aufmarschanweisungen Ost- und Westfront 1893–1914. Przedruk: *Der Schlieffenplan. Analyse und Dokumente*, red. Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Paderborn 2006, s. 345–486.

²⁴ Terence E. Zuber, *Inventing the Schlieffen Plan: German War Planning 1871–1914*, Oxford–New York 2002, s. 174–177.

²⁵ Na ten temat: Jacek Jędrzyński, *Niemieckie planowanie wojenne na froncie wschodnim w latach 1906–1914*, [w:] *Front wschodni I wojny światowej. Studia z dziejów militarycznych i polityczno-społecznych*, red. Michał Baczkowski, Kamil Ruszała, Kraków 2013, s. 11–28.

²⁶ *Der Schlieffenplan*, s. 409–431.

AOK), w składzie 3 korpusów armijnych (KA), 3 korpusów rezerwowych (KR), 1 dywizji rezerwowej (DR), 2 dywizji kawalerii (DK) i 7 brygad Landwehry (BL). Koncentracja powyższych sił miała nastąpić w czterech grupach. Za ugrupowaniem kordonowym Landwehry na linii Katowice – Jarocin – Gniezno – Toruń – Jabłono-wo Pomorskie zamierzano zebrać V KR w Poznaniu, VI KR we Wrocławiu i 3. DR w Żninie. Następnie na południe i wschód od Ławy operować powinien XVII KA (z dowództwem w Gdańsku) z podporządkowaną mu 2. DK w okolicach Brodnicy. Dalej XX KA (Olsztyn) miał być dyslokowany na północny wschód od Olsztyna. Czwartą grupę zakładano utworzyć z I KA w Królewcu (gdzie korpus miał też swoje pokojowe dowództwo, ob. Kaliningrad) i I KR na linii Węgorzewo – Wystruc (ob. Czerniachowski), 1. DK na wschód od Gąbina (ob. Gusiew) i 1 BL w Tylży (ob. Sowieck). Brak wytycznych operacyjnych uniemożliwia niestety ocenę zadań poszczególnych zgrupowań. Pewną podpowiedzią w tym względzie może być treść tzw. *Schlussaufgabe* z 1907²⁷, zgodnie z którą w obliczu wojny na dwa fronty z Francją i Rosją Niemcy mieli przyjąć wobec tej drugiej postawę defensywną. Przeciw nacierającej Armii Niemna w składzie trzech – czterech KA i Armii Narwi (sześć – siedem KA), rozdzielonych Jeziorami Mazurskimi, operować miało Ostheer składające się z I i XVII KA, I KR, 3. DR, do których wsparcia zamierzano przerzucić trzy KA (II ze Szczecina, III z Berlina, IV z Erfurtu), a w perspektywie jeszcze V KA (Poznań). Działania w tej sytuacji zakładać miały uderzenie po liniach wewnętrznych na jedną z dwóch armii.

Zgodnie z założeniami *Aufmarschplan* 1909/1910²⁸ niemieckie dowództwo zakładało cztery schematy dyslokacji: *Aufmarsch I*, czyli *Grosser Westaufmarsch* na wypadek wojny z Francją, *Aufmarsch Ia*, czyli *Grosser Westaufmarsch* z mniejszością sił skierowaną przeciw Rosji, *Aufmarsch II* z odwrotnymi założeniami i defensywną postawą na zachodzie. *Kleine Ostaufmarsch* w wariantcie Ia zakładał powołanie Ostheer w składzie: I, XVII, XX KA, I, V, VI KR, 3. DR, 1. i 2. DK, 7. BL, z dowództwem w Malborku. Przyjęto, że rosyjskie uderzenie będzie skierowane na Prusy Wschodnie, głównie na prawy brzeg Wisły. Zadaniem AOK była osłona tego obszaru i powstrzymanie postępów przeciwnika. Schemat działań i siły do nich przeznaczone były zatem tożsame z założeniami *Aufmarsch II* z poprzednich lat. Nowy *Aufmarsch II* znacznie rozbudowywał liczebność Ostheer.

²⁷ Terence E. Zuber, *The Real German War Plan 1904–1914*, Stroud–Gloucestershire 2011, s. 70–72.

²⁸ *Der Schlieffenplan*, s. 432–442.

1. Armia w sile dwóch KA, dwóch KR i pięciu BL, z AOK w Bydgoszczy miała skoncentrować się na lewym brzegu Wisły, w rejonie Gniezna, Inowrocławia i Kcyni, a następnie przemieścić na prawy brzeg rzeki w rejon Golub-Dobrzyń – Działdowo. Celem jej natarcia miał być odcinek linii Narwi między Serockiem i Pułtuskim oraz osłona prawego skrzydła niemieckiego ugrupowania od strony Warszawy. 2. Armia miała składać się z 4 KA, 2 KR, 1 BL i 2 DK z dowództwem w Iławie. Po wstępnej koncentracji na linii Wisła – Jezioro Śniardwy, jednostki te miały przemieścić się w rejon Nidzica – Pisz. Prawe skrzydło armii winno nacierać wzdłuż Orzycy i osiągnąć prawy brzeg Narwi między Pułtuskim i Różanem. Bezpośredni atak na Łomżę był bezsensowny, stąd główne natarcie miało być prowadzone między górną Orzycą i Łomżą. Lewe skrzydło armii osłaniało ją od strony Łomży i Osowca. Dalsze natarcie winno postępować w kierunku Bugu. Dowódca 3. Armii miał dysponować pięcioma KA, dwoma KR, trzema BL, dwoma DK i rezydować w Grudziądzu. Podległe mu oddziały koncentrowały się na linii Ełk – Pilkały (ob. Dobrowolsk). Zadaniem armii było natarcie na linię Grodno – Kowno. Prawe skrzydło tych sił powinno zaatakować słabo bronione Grodno i powstrzymać każdą próbę rosyjskiego natarcia od strony Grodna na Augustów i Rajogród lub każde inne na lewą flankę nacierających na Grodno kolumn. Rozważano oblężenia Kowna. 4. Armia składała się z 4 KA, 2 KR, 4 BL, 2 DK z dowództwem w Welawie (ob. Znamiensk). Koncentracja miała mieć miejsce na północ od linii Alembork (ob. Drużba) – Wystruć – Szyrwinty. Zadanie jednostek obejmowało przekroczenie linii Niemna w kierunku na Wilno i atak na prawe skrzydło Rosjan na wschód od rzeki. Armia winna się ubezpieczyć przeciwko grupie szawelskiej. Natarcie na skrzydło miały wykonać minimum cztery KA. Łączne siły skierowane na wschód liczyły 15 KA, 6 KR, 6 DK, 13 BL, a zatem łącznie 42 DP i innych wielkich jednostek, które miały działać ofensywnie w dwóch grupach, dążąc w każdym wypadku do unicestwienia rosyjskich jednostek. Problemem w jego realizacji był brak linii kolejowych – przykładowo jednostki 1. Armii musiałyby maszerować pieszo przez pięć dni²⁹. Potwierdza to *Schlussaufgabe* 1909, którego treść kierowała większość sił niemieckich na front wschodni, pozostawiając do dyspozycji na zachodzie jedynie 23 dywizje. Tożsamą optykę zawierał kolejny *Aufmarsch* 1910/1911³⁰. W wariantcie *Aufmarsch I Ost* przeciw Rosji były kierowane 3 KA, 3 KR, 1 DR, 2 DK i 7 BL, tworzące armię z dowództwem

²⁹ Zuber, *The Real German*, s. 84–88.

³⁰ *Der Schlieffenplan*, s. 443–452.

w Malborku. Przewidywany wariant działań zakładał, że rosyjska ofensywa będzie skierowana na Prusy Wschodnie i Zachodnie, na wschód od Wisły. W wypadku niepowodzenia Niemcy powinni opuścić wschodni brzeg rzeki i wycofać się, pozostawiając Prusy bez obrony. W wariancie *Aufmarsch II Ost* trzy niemieckie armie koncentrowały się od Gniezna do Tylży celem ofensywy przeciw Rosji na umocnione linie Narwi, Biebrzy i Niemna. 1. Armia z dowództwem w Iławie składała się z 6 KA, 1 KR, 2 DK i 1 BL. Rejon jej koncentracji znajdował się na lewym brzegu Wisły, w rejonie Gniezna. Następnie miała się przemieścić na prawy brzeg rzeki w rejon Toruń – Pisz i zabezpieczać lewe skrzydło natarcia od strony Osowca, między Wisłą i Ełkiem, maszerując na linię Modlin – Serock – Łomża – Wizna. 2. Armia z dowództwem w Grudziądzu koncentrowała swoje 4 KA, 3 KR, 2 DK i 3 BL na linii Ełk – Stołupiany (ob. Niestierow). Celem jej natarcia była linia Grodno – Kowno, a zadanie polegało na związaniu przeciwnika na linii Niemna. 3. Armia z dowództwem w Welawie obchodziła linię Niemna w kierunku na Wilno z zamiarem ataku na nieprzyjacielskie prawe skrzydło na wschód od rzeki. Do tego celu dysponowała 4 KA, 3 KR, 2 DK i 4 BL. Koncepcyjnie plan był podobny do zeszłorocznego, kładł jednak większy nacisk na działanie sił w kierunku Niemna.

Obawa przed zaskakującą rosyjską ofensywą, bez ogłoszenia mobilizacji, przełożyła się na założenia *Aufmarschplan* 1911/1912³¹. *Aufmarsch I Ost* nie wprowadzał zmian względem poprzedniego roku. Głównym zadaniem sił niemieckich była obrona obszaru Prus Wschodnich, powstrzymanie rosyjskiej ofensywy lub odwrót za Wisłę w wypadku niepowodzenia. *Aufmarsch II Ost* tworzył cztery armie między Toruniem i Tylżą przeciwko ufortyfikowanym liniom Narwi, Biebrzy i Niemna. Zakładano, że rosyjskie zagony mogą poważnie zakłócić niemiecką koncentrację. 1. Armia z dowództwem w Iławie składała się z 6 KA, 1 KR, 1 DR, 2 DK i 1 DR. Jej celem było natarcie na linię Narwi między Ostrołęką i Pułtuskiem. 2. Armia z dowództwem w Rynie miała w sile 2 KA, 1 KR i 1 BL i miała nacierać na linię Narew – Biebrza na odcinku Łomża – Osowiec. Jej zadaniem była przede wszystkim osłona skrzydeł sąsiednich armii – 1. i 3. Obawiano się zapewne wystawienia przez Rosjan jeszcze jednej armii na odcinku Jezior Mazurskich. Dowódca 3. Armii z siedzibą w Darkiejmach (ob. Oziorsk) dysponował 3 KA, 2 KR, 2 DK i 2 BL, które miały prowadzić natarcie z rejonu Ełk – Wisztyniec na

³¹ *Ibidem*, s. 453–461.

kierunku Grodno – Olita (ob. Alytus). Ta armia była najbardziej narażona na zaskakującą rosyjską ofensywę, jej korpusy powinny być zatem przygotowane do koncentracji na pozycjach obronnych. 4. Armia z dowództwem w Wystruciu dysponowała 3 KA, 3 KR, 2 DK i 2 BL. Koncentrowała się między Jeziorem Zuwinty i północnym brzegiem Niemna. Cały plan mimo liczebności użytych w nim sił nie miał charakteru wyraźnie zaczepnego.

Schlussaufgabe 1911 było zbliżone koncepcyjnie do tego z 1907 r.³² Niemcy kierowali główne siły przeciw Francji, pozostawiając początkowo w Prusach jedynie sześć dywizji. Rosjanie atakowali Prusy od strony Niemna w sile siedmiu – ośmiu KA. Wobec przewagi wroga Niemcy mieli się wycofać, skłaniając przeciwnika do wystawienia jeszcze jednej armii w Warszawie w sile sześciu KA, z zadaniem natarcia w kierunku północno-zachodnim, w celu uniemożliwienia Niemcom obrony linii Wisły. Zadanie sił niemieckich, wzmocnionych posiłkami z zachodu polegało na zniszczeniu jednej z armii przeciwnika. Moltke i większość oficerów uznali, że najrozsądniejsze będzie uderzenie na Armię Warszawy, którą dało się zaatakować siłami zbliżonymi liczebnie z dwóch stron – z Poznania i Torunia. Atak na Armię Niemna był bezcelowy, gdyż nie dawał szans na osiągnięcie przewagi liczebnej, a stwarzał zagrożenie w wypadku dalszych poruszeń Armii Warszawy w kierunku zachodnim. W wypadku *Aufmarsch* 1912/1913³³ znamy jedynie krótki wyciąg z wariantu *Aufmarsch II*. Ostheer tworzyły cztery armie. 2. Armia w sile 4 KA, 1 KR i 2 BL nacierała na linię Łomża – Wizna – Osowiec, jej zadaniem było krycie skrzydeł sąsiednich armii 1. i 3. przed próbami nieprzyjacielskiego obejścia. W razie konieczności powinna przeprowadzić natarcie na Łomżę lub Osowiec. Dowódca 1. Armii dysponował 5 KA, 2 KR, 1 DR, 2 DK i 2 BL. Kierował on natarcie na odcinek Pułtusk – Ostrołęka na linii Narwi, a następnie winien oczekiwać nieprzyjacielskiego natarcia na linii Modlin – Ostrołęka. 3. Armia liczyła 3 KA, 2KR, 2 DK, 2BL i kierowała się na granicę na odcinek Augustów – Wisztyniec, gdzie miała oczekiwać nieprzyjaciela od strony Grodna. Ostatnia, 4. Armia składała się z 1 KA, 4 KR, 2 DK i 2 BL, a jej zadanie polegało na osłonie przed nieprzyjacielskim natarciem. Przewidywano trudności z jej koncentracją wynikające z braku linii kolejowych. Poważne obawy wiązały się z próbą obejścia skrzydła przez nieprzyjaciela od północy. Mimo liczebności sił skierowanych przeciw Rosji widać tu wyraźnie spadek zdolności zaczepnych armii

³² Zuber, *Inventing the Schlieffen*, s. 236–238.

³³ *Der Schlieffenplan*, s. 462–463.

niemieckiej, która w dużej mierze miała pozostawać bierna w oczekiwaniu na poruszenia przeciwnika.

Mimo konsultacji z austriackim sojusznikiem, który na przełomie 1912/1913 r. wyraził potrzebę zabezpieczenia przez Niemcy planowanej przez siebie ofensywy siłami przynajmniej 13 dywizji zagrażających linii Narwi i umieszczenia na Śląsku dodatkowego korpusu³⁴, *Aufmarsch* 1913/1914³⁵ zawierał tylko jeden wariant wojny na wschodzie. W każdym wypadku miała tam zostać sformowana 8. Armia z dowództwem w Malborku w składzie 3 KA, 1 KR, 1 DR i 7 BL, łącznie 9 dywizji. Siłom tym wyznaczono dwa zadania: obronę terenu Prus Wschodnich oraz wspieranie lewego skrzydła armii austro-węgierskiej. Dla osłony lewego skrzydła od strony Śląska skierowano jedynie 3 BL na linię Wrocław – Kluczbork – Królewska Huta (ob. Chorzów) i w późniejszym terminie jednostki zapasowe VI KA. Dwie BL osłaniały rejon Gniezno – Ostrów Wielkopolski. Główna masa sił niemieckich koncentrowała się w Prusach na linii Hława – Olsztyn – Nordenbork (ob. Kryłowo) – Darkiejmy – Gąbin – Tylża. Zadaniem tych sił było związanie spodziewanego rosyjskiego natarcia z południa i ze wschodu, odciągając je skutecznie od sił austriackich. W razie defensywnej postawy Rosjan rozważano natarcie w kierunku Narwi. W wypadku skierowania przeciw 8. Armii zdecydowanie przeważających sił dopuszczalne było opuszczenie terenu Prus przy zachowaniu kontroli nad linią Wisły. Wariant *West II i Ost II* jest opracowywany jedynie jako studium. Nie występują w nim poważniejsze zmiany względem poprzedniego roku. Dopiero jednak od tego roku *Grosser Ostaufmarsch* występuje jedynie jako nierealne studium, wcześniej stanowił immanentną część niemieckich planów wojennych. Co interesujące, *Schlussaufgabe* 1913 zawierało całkowicie nową koncepcję *Ostaufmarsch*³⁶. W wypadku wojny tylko z Rosją Niemcy kierowali cztery armie na Śląsk i Wielkopolskę i dwie do Prus Wschodnich. Pięć armii miało wykonać koncentryczny atak w kierunku Wisły, podczas gdy szósta armia miała osłaniać lewe skrzydła natarcia. Koncepcja ta wydaje się tylko odosobnionym studium, warto jednak zauważyć, że przypomina powojenne koncepcje proponentów *Grosser Ostaufmarsch*, dla których być może stanowiła inspirację³⁷. *Aufmarsch* 1914/1915, a zatem plan, z którym Niemcy rozpoczęli wojnę, nie przyniósł

³⁴ *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, Bd. 2, Berlin 1925, s. 10–14.

³⁵ *Der Schlieffenplan*, s. 467–477.

³⁶ Zuber, *Inventing the Schlieffen*, s. 238.

³⁷ Georg Wetzell, *Der Bündniskrieg. Eine militärpolitisch operative Studie des Weltkrieges*, Berlin 1937, s. 29–35.

w sensie koncepcyjnym zasadniczych zmian. Siły 8. Armii zostały jedynie wzmocnione o 1 KA i liczyły teraz 4 KA, 1 KR, 1 Korpus Landwehry i 1 DK. W wypadku rosyjskiej neutralności siły te miały być gotowe do przerzutu na zachód. Do ostatniej chwili zatem liczone, że być może uda się uniknąć wojny na dwa fronty.

Pewne wątpliwości co do realności realizacji najbardziej ofensywnych planów może budzić diagnoza dotycząca stanu niemieckiej sieci kolejowej na wschodnim teatrze wojny. Wedle wyrażonej przez Moltkego młodszego w 1907 r. opinii przewidywana przyszła wojna musiała postawić przed niemiecką koleją wymagania zdecydowanie większe niż ta z 1870 r. Sieć połączeń głównych przeciwników została rozbudowana w znacznie większym stopniu z uwzględnieniem potrzeb wojskowych. W Niemczech zaś, mimo wydania po 1887 r. niemal 300 mln marek, udało się usunąć jedynie najpilniejsze wady w strategicznym systemie kolejowym³⁸. Wilhelm H. Pantenius jest zdania, że w okresie między 1871 a 1914 r. na wschodzie nie powstała żadna nowa linia o charakterze strategicznym³⁹. Z wybudowanych później linii badacz ten traktuje jako linię posiadającą znaczenie strategiczne jedynie jednotorową trasę Jabłonowo Pomorskie – Brodnica – Działdowo – Wielbark do Szczytna i dalej wzdłuż rosyjskiej granicy przez Spychowo i Pisz do Ełku, z połączeniem z dwutorową koleją Iława – Olsztyn – Korsze – Giżycko. Ostatnia, ze względu na bliskość granicy, nie mogła być traktowana jako główna droga dla koncentracji oddziałów. W związku z tym niemieckiemu dowództwu pozostawały do celów operacyjnych jedynie dwie linie Ostbahn: Berlin – Kostrzyn – Piła – Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk – Elbląg – Królewiec – Wystruć oraz Berlin – Frankfurt nad Odrą – Poznań – Toruń – Jabłonowo Pomorskie – Iława – Olsztyn – Korsze – Wystruć – Gąbin – Ełkuny (ob. Czernyszewskoje). Dopiero w latach 1908–1911 późniejszy szef Eisenbahnabteilung, major Wilhelm Groener, miał zaproponować kompleksowy plan przebudowy niemieckiej sieci kolejowej, zakładający także budowę trzeciej linii na wschód od Wisły⁴⁰. Planu tego nie udało się zrealizować. Problem ze zdobyciem adekwatnych środków i pokonaniem różnicy zdań między resortami i instytucjami pokazuje świetnie przykład negocjacji

³⁸ BA-MA, Chef des Transportwesens, RH 4/432, Helmuth von Moltke, „Denkschrift über die Stellungnahme des Generalstabes zur Elektrisierung preußischer Fernbahnen, insbesondere der Eifelbahn“ [odpis], Berlin 15 XII 1907, b.p.

³⁹ Wilhelm H. Pantenius, *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016, s. 640.

⁴⁰ Buchholz, *Moltke*, s. 232–233; *Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feldbahnwesen*, Bd. 1, Berlin 1928, s. 3–4.

w sprawie budowy drugiego toru oraz mostu kolejowego na odcinku między Toruniem Głównym a Toruniem Miasto. Potrzebę taką wojsko zgłosiło już w 1897 r., jednak mimo ponownych negocjacji i gotowości armii do partycypowania w kosztach zadeklarowanej w 1905 r., przed 1911 r. nie udało się uzyskać w tej sprawie konsensusu⁴¹. Kolejne konsultacje w tej sprawie odbyły się w styczniu 1912 r.⁴² Co zaskakujące, w trakcie spotkania, przedstawiciele Wielkiego Sztabu Generalnego zadeklarowali nagle swój brak zainteresowania poprawą przepustowości tego odcinka. Zakładany plan przewozów miał być jakoby swobodnie przeprowadzony także przez wąski obszar terenu między Toruniem i Wystruciem. Z powodu deficytu dostępnych środków (koszty liczone tu na 11 mln marek) wojsko było zmuszone ograniczyć swoje plany i nie postrzegać dłużej rozpatrywanej budowy jako pozostającej w związku z obronnością państwa. Spowodowało to zrozumiałą irytację reprezentantów instytucji cywilnych, przekonanych, że wojsko w dużej mierze sfinansuje budowę tego odcinka.

Powyższa sprawa powróciła na agendę już po wybuchu I wojny światowej. Okupacja Królestwa Kongresowego, a następnie dalszych obszarów na wschodzie, zainicjowały w pruskim Wielkim Sztabie Generalnym dyskusje nad możliwościami poprawy przepustowości linii kolejowych na tym teatrze wojny. Już w kwietniu 1915 r. Szef Kolei Polowych (Chef des Feldeisenbahnwesens, ChdF) zgłosił w imieniu Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych (Oberste Heeresleitung, OHL) potrzebę niezbędnej rozbudowy odcinka Toruń Główny – Działdowo i dalej jako linii koncentracji⁴³. Początek tej trasy, a zatem most na Wiśle między Toruniem Głównym a Toruniem Miasto, był nadal jednotorowy, a przepustowość między dwoma dworcami wynosiła jedynie 52 pociągi dziennie w obie strony, podczas gdy wymogi koncentracji i prowadzenia operacji wojennych wymagały liczby między 90 a 105, przy obecnej przeciętnej 76 pociągów. Przy dużym obciążeniu realne były zakłócenia i ruchy powrotne na innych liniach. Powstanie drugiego toru i mostu w Toruniu nabrało w związku z tym wielkiego znaczenia. Nie ulegało wątpliwości, że budowa poprawić miała możliwości działania wojsk niemieckich na wschodzie. Ponownie problemem była tu kwestia finansów – niezbędna kwota oscylowała wokół 15,7 mln marek. Argumenty te powtórzono w końcu grudnia

⁴¹ Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (dalej: BAB), Reichseisenbahnamt (dalej: REA), R 4101/299, Der Minister der öffentlichen Arbeiten an den Kriegsminister, Berlin 19 V 1911, b.p.

⁴² *Ibidem*, [Protokoll der kommissarischen Beratung], Berlin 17 I 1912, b.p.

⁴³ *Ibidem*, Der Minister der öffentlichen Arbeiten an das Reichseisenbahnamt. Betrifft: Ausbau west- und ostpreußischer Eisenbahnen aus strategischer Rücksichten, Berlin 28 XII 1916, b.p.

1916 r.⁴⁴ Wojna spowodowała większe, niż się spodziewano, obciążenie linii Toruń – Kowalewo, grożące czasowo nawet całkowitym ustaniem ruchu na wiele tygodni. Koniecznością było korzystanie jako objazdu dla ruchu lokomotyw i pustych składów z jednotorowej trasy Kowalewo – Chełmno – Bydgoszcz. Przewidywane dalsze działania wojsk niemieckich na wschodzie wymagały potencjalnie kierowania tą trasą do Prus Wschodnich wspomnianych już 104 pociągów dziennie, co przekraczało możliwość dwóch wymienionych jednotorowych odcinków. Wobec powstałych wówczas planów rozwoju tras kolejowych na wschodzie przebudowa odcinka toruńskiego znów jawiła się jako konieczność.

Armia przedstawiła całość swej optyki w trakcie narady w styczniu 1917 r.⁴⁵ OHL zadeklarowało wówczas rozpoczęcie realizacji konkretnego programu rozbudowy sieci kolejowej na okupowanych terenach wschodnich celem wypełnienia luk i usprawnienia transportów wojennych. W pierwszej kolejności zakładano budowę trzeciej głównej trasy transportowej (*III Transportstraße*), jaką miała być dwutorowa linia łącząca się z projektowanym odcinkiem kolei wojennej w kierunku Olity. W tym kontekście za najłatwiejszy i najtańszy do zbudowania uznawano odcinek od odnogi w Lidzbarku Warmińskim i dalej Bartoszyce – Korsze – Kętrzyn – Gołdap, a potem przez Botkuny i Żytkiejmy do granicy, gdzie planowana była budowa trasy ze strony wojska. Następnie zakładano przedłużenie linii Iława – Olsztyn przez Wystruc – Tylżę – Lauksargiai do Radviliškis. Drugi tor z Wystrucia do Tylży był już w trakcie budowy z terminem ukończenia w 1917 r. Budowę drugiego toru z Pagėgiai do Lauksargiai, traktowaną jako pilną potrzebę wojenną, miano wykonać na koszt wojska. W Wystruciu pracowano nad pozbawioną szyn trasą Korsze – Tylża i jej połączeniem z trasą Królewiec – Ejtkuny, co także miało nastąpić w 1917 r. Zaplanowano również przedłużenie trasy z Malborka z odnogą do Królewca, tak by poprowadzić ją z Braniewa, przez Świętomiejsce (ob. Mamonowo) – Pruską Iławę (ob. Bagrationowsk) – Frydland (ob. Prawidnsk) do odnogi w Welawie. Kolejny planowany odcinek prowadził z Królewca na północ, przez Labiawę (ob. Polessk) do Możejek (ob. Mažeikiai). Zakładano włączenie do niego linii wojennej z Kūgeliai do Możejek. Transporty powrotne z Kūgeliai do Królewca wymagały dla osiągnięcia przepustowości określanej jako *40-Minuten-Zugfolge*

⁴⁴ *Ibidem*, Abschrift: Erläuterungsbericht für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Thorn Hbf-Thorn Stadt, [Berlin 28 XII 1916], b.p.

⁴⁵ *Ibidem*, Niederschrift über die am 12. Januar 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, Berlin, b.p.

(gwarantującej przepustowość na poziomie 104 pociągów, poprzez odjazdy kolejnych składów co 40 minut) na jednotorowych odcinkach z Kūgeliai do Pojeg i z Tylży przez Labiawe do Królewca. Planowano też budowę drugiego toru na trasie z Królewca do Groß Brittanien (ob. Schtscheglowka), a następnie zupełnie nowej dwutorowej trasa bezpośrednio do Kūgeliai. Obok tych śmiałych planów powrócono do sprawy Torunia, który wymagał przepustowości na poziomie 100 pociągów dziennie na ówczesnym zwężeniu i był warunkiem utworzenia planowanej trzeciej linii transportowej. Do czasu zakończenia przebudowy tras odciążenia ograniczały się do mostu w Fordonie i odcinka Laskowice – Grudziądz. Te ambitne zamiary napotkały opór władz cywilnych, związany głównie z finansowym aspektem przedsięwzięcia oraz ich dalszym ekonomicznym uzasadnieniem⁴⁶.

W listopadzie 1917 r. odbyła się kolejna tura rozmów w tej sprawie⁴⁷. Szef Kolei Polowych przypomniał, że przyjęty już w 1915 r. plan zakładał utworzenie aż sześciu głównych kolejowych tras transportowych na obszarze na wschód i na północ od Jezior Mazurskich. Jako obszar koncentracji postrzegano tereny od Ełku do Kłajpedy, a zatem front o długości 250 km. Wojna uwydatniła niedostatki sieci kolejowej Prus Wschodnich, zarówno w prowadzeniu operacji, jak i zaopatrywaniu wojsk. Z politycznego punktu widzenia należało także oczekiwać znacznego przesunięcia granic Niemiec na wschód. Linia koncentracji miała wówczas wzrosnąć do 700 – 800 km. Było jasne, że na front o takiej długości wieść musiało więcej dróg transportowych, niż zakładano w 1915 r. W tej sytuacji budowa *III Transportstrasse* z trzema odcinkami była najtańszym minimum z wymaganych rozwiązań. Następnym celem miała być budowa *IV Transportstrasse*, która na okupowanych terenach była przygotowana z Kūgeliai do Możejek, połączona następnie z siecią kolejową Prus Wschodnich. W związku z tym na 1918 r. wnioskowano o rozpoczęcie prac nad czterema liniami. Pierwsza z nich, na ten moment niegotowa, biegła od Szczecina, przez Runowo – Chojnice – Czersk – Prabuty – Bartoszyce – Korsze – Gołdapię – Olitę do Lidy. Kolejna została wytyczona z Berlina przez Poznań – Toruń – Olsztyn – Wystruć – Tylżę – Szawle do Dyneburga. Następna wiodła z Berlina, przez Piłę – Tczew – Królewiec – Możejki do Rygi.

⁴⁶ *Ibidem*, Niederschrift über die am 14., 19. und 24. Februar 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, b.p.

⁴⁷ *Ibidem*, Niederschrift über die am 28. November 1917 im Reichs-Eisenbahn-Amt abgehaltene Beratung über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im östlichen und westlichen Grenzgebiet, b.p.

Ostatnia z dróg koncentracji miała bieć z Cottbus, przez Żagań – Leszno – Poznań – Piłę – Bydgoszcz – Tczew – Słobity – Ornetę – Bobrowo – Królewiec – Ejdkuny do Wilna. Był to zatem wariant uwzględniający już oderwanie od Rosji obszarów Litwy i Kurlandii, z podporządkowaniem sobie tamtejszej sieci kolejowej⁴⁸.

W planach tych nadal kluczową rolę odgrywał Toruń. Na początku 1918 r. pruski minister wojny wskazywał, że zmiany polityczne wymagały konkretnych działań w zakresie obronności kraju, a sytuacja w dziedzinie możliwości transportowych kolei w wypadku wojny z Rosją jakoby się pogorszyła. Aktualnie istniały tylko dwie „czysto” niemieckie linie koncentracji sił: Tczew – Królewiec oraz Toruń – Wystruć. Spośród nich jedynie pierwsza była w pełni dwutorowa, w przypadku drugiej stałym problemem było jednotorowe zwężenie w Toruniu. Przez to linia nie była w pełni wartościowa, co pokazał przebieg wojny. Stąd konieczność jak najszybszego dobudowania tu drugiego toru. Liczba dostępnych dróg koncentracji oddziałów przeciw Rosji była wyraźnie niewystarczająca. Jej poprawienie było elementem znanego programu rozbudowy strategicznej sieci kolejowej. Władze wojskowe nie mogły brać dłużej odpowiedzialności za wieloletnią zwłokę w jego realizacji, do czasu gdy Rosja odbuduje swój potencjał militarny⁴⁹. Sugestie w tej materii były sukcesywnie powtarzane i łączyły się z propozycjami aneksji terenów Królestwa Polskiego. Podczas posiedzenia Staatsministerium 4 II 1918 r. wyraźnie podkreślono, że granice Prus Wschodnich nie były należycie zabezpieczone, także w kontekście kolei. Trudno byłoby też przeciwstawić się potencjalnemu natarciu rosyjskiemu z okolic Dębina w kierunku na zachód. Stosunki kolejowe były przed 1914 r. niekorzystne na całym obszarze wschodniej granicy. Aktualnie OHL domagała się budowy *IV Transportstrasse* i ogólnego uzupełnienia sieci kolejowej. „Zwężenie” między Gdańskiem i Toruniem, będące kluczowym obszarem koncentracji sił, traktowano jako zbyt niebezpieczne i zagrożone flankowaniem od strony Wisły. Należało zatem odsunąć granicę od Torunia i poprowadzić przezeń planowaną *IV Transportstrasse*⁵⁰. Aspiracje wojska w tej materii wzmagaly się i już cztery miesiące później sugerowano konieczność przesunięcia granicy

⁴⁸ Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem (GStA PK), Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung (MdöA EA), Rep. 93 E, nr 218/1, Anlage I: Regelung des Eisenbahnwesens in Kurland (Baltenland), [Berlin, 5. V 1918 r.], k. 13-14.

⁴⁹ BAB, REA, R 4101/299, Kriegsminister an Präsident des Reichseisenbahnamtes, Berlin 12 I 1918, b.p.

⁵⁰ GStA PK, Staatsministerium, Jüngere Registratur, Rep. 90 A, nr 2696, Sitzung des Königlichen Staatsministeriums, Berlin 4 II 1918 r., k. 71-74.

na południe od Torunia, tak by można było tam utworzyć nową trasę biegnącą z kierunku Poznania, przez Wisłę w okolicach Włocławka i z odpowiednim odstępem od granicy przez Mławę na Litwę⁵¹. Domagano się korekt granicznych na linii Kalisz – Konin celem utworzenia trasy przez te miejscowości do Włocławka i Augustowa. Miało to usprawnić przewozy wojsk niemieckich z Saksonii i Śląska na północ⁵². Wszelkie te plany zniweczył oczywiście finał Wielkiej Wojny.

Całość powyższych rozważań stanowi – moim zdaniem – niezbędny punkt wyjścia do analizy tematyki niniejszego tekstu. Na podstawie przeszło dekady niemieckiego planowania przeciw Rosji można wysunąć trzy wnioski. Podstawowy wariant działań zakładał obronę ruchową Prus Wschodnich niewielkimi siłami, w której przewagę stronie niemieckiej, prócz wyszkolenia i znajomości terenu, miała zapewniać sprawna i właściwie przeprowadzana z pomocą kolei koncentracja. Sieć kolejowa nabierała jeszcze większego znaczenia w wypadku wariantu wielkiej ofensywy na wschodzie, gdy natarcie na linię Narwi wymagałoby zebrania przynajmniej 30 – 40 dywizji. W tym wariantcie przepustowość sieci kolejowej była kluczowa, co każe zastanawiać się nad wykonalnością koncepcji *Grosser Ostaufmarsch* w oparciu o dostępne trasy kolejowe. Niemiecka sieć kolejowa na wschodzie już przed 1914 r. była oceniana jako nie w pełni dostosowana do potrzeb prowadzenia operacji wojskowych, czego zresztą dowiodły działania z pierwszych dwóch lat Wielkiej Wojny. Postulowana w jej trakcie przebudowa całej sieci kolejowej, tak by pod względem przepustowości i bezpieczeństwa odpowiadała potrzebom strategicznym, zakończyła się jednak fiaskiem. Zaskakiwać może duża nieskuteczność władz wojskowych w forsowaniu nawet wydawałoby się oczywistych rozwiązań, jak rozbudowa odcinka toruńskiego. Z perspektywy roku 1918, mimo planów wielkich aneksji, pruska sieć kolejowa na wschodzie wciąż niezupełnie odpowiadała potrzebom wojska. Problem ten miał zostać zwielokrotniony w zmienionych warunkach geostrategicznych po traktacie wersalskim.

Kolej a niemieckie plany operacyjne przeciw Polsce do 1933 r.

Skutki polityczne, militarne i terytorialne klęski w Wielkiej Wojnie w sposób oczywisty wpłynęły na niemieckie możliwości i optykę prowadzenia działań

⁵¹ *Ibidem*, Denkschrift über den polnischen Grenzstreifen, Berlin 5 VII 1918 r., k. 177v–178v.

⁵² *Ibidem*, Chef des Generalstabes des Feldheeres an den Reichskanzler, Berlin, 5 VII 1918 r., k. 176.

wojennych na wschodzie. Ograniczona do 100 tys. żołnierzy Reichswehra była naturalnie skazana na defensywę, także w kontekście działań względem odrodzonej II Rzeczypospolitej. Dostrzec to można już w zaprezentowanej przez Citino strukturze wojsk niemieckich na wschodzie (Ostheer). Składały się one z oddziałów 1. Dywizji Piechoty z dowództwem w Królewcu, odpowiedzialnej za obronę Prus Wschodnich, wspieranych przez dwa pułki podległe 1. Dywizji Kawalerii (Frankfurt nad Odrą). Obronę Pomorza i Meklemburgii powierzono 2. DP z dowództwem w Szczecinie. Wspierały ją szwadrony kolejnych dwóch pułków 1. DK. Wreszcie 3. DP (Berlin) i 2. DK (Wrocław) odpowiadały za obszar Śląska i kierunek berliński. Granicy z II RP strzec miały zatem trzy z siedmiu niemieckich DP i dwie z trzech DK. Realnie jednak część spośród tych 27 batalionów i 48 szwadronów miała za zadanie wyłącznie obronę wybrzeża lub była skierowana do działań przeciw Czechosłowacji. Citino był zdania, że do walki z ewentualną polską agresją pozostawały w tej konfiguracji maksymalnie 23 bataliony i 34 szwadrony, a zatem ok. 35 tys. ludzi. Podzielał także zdanie amerykańskiego badacza, iż struktura rozmieszczenia tych i tak słabych sił była bardziej podporządkowana celom politycznym niż operacyjnym. Rozproszone jednostki służyć mogły raczej demonstracji i osłonie, a nie skutecznemu prowadzeniu działań obronnych. Kordonowy, rozciągnięty charakter miała struktura oddziałów w zasadzie w każdej prowincji. Główne kierunki operacyjne, w tym stolice prowincji, były słabo broniące, dość powiedzieć, że Citino wyliczał dla obrony kluczowej osi Frankfurt nad Odrą – Berlin jedynie cztery bataliony i trzy szwadrony kawalerii, co czyniło zakładane utrzymanie linii Odry dość kłopotliwym⁵³.

Prócz pryncypiów politycznych, uzasadnieniem przyjęcia powyższej struktury mogły być realne plany rozwinięcia Reichswehry w wypadku wojny. Nie mogło być oczywiście mowy o wielkiej ofensywie w stylu omawianym w poprzednim rozdziale, co nie oznacza jednak, że Niemcy całkowicie zarzucili swoje stare założenia doktrynalne. Wedle rekonstrukcji dokonanej przez Centka niemieckie plany mobilizacyjne ery Seeckta (1921–1926) były oparte na dwóch schematach opisywanych jako *Winterarbeit* i *Sommerarbeit*⁵⁴. Zdaniem Strohnna powstanie obu wariantów było bezpośrednio związane z poszukiwaniem dróg potencjalnej obrony Rzeszy w obliczu wojny, do jakiej mógł doprowadzić kryzys na tle okupacji

⁵³ Citino, *Niemcy*, s. 95–105.

⁵⁴ Centek, *Reichsheer*, s. 85–88.

Zagłębia Ruhry⁵⁵. *Winterarbeit* był wariantem masowej mobilizacji *ad hoc*, wykorzystującej dostępne rezerwy osobowe i sprzętowe. Zakładał on mobilizację sił w trzech falach. Przyjęto, że I fala miała zakładać wystawienie 21 DP i 3 DK, wzmocnionych przez Grenzschutz. Po niej nastąpić miał kolejne dwie fale po 21 DP. Zakładano finalnie dostępność 63 DP, 5 DK i 31 dywizji Grenzschutzu. Drugi wariant był o wiele bardziej ambitny, obejmując sformowanie w pierwszej fali aż 35 DP i 3 DK dobrze wyposażonych oddziałów. W ostatecznej wersji wymagałoby to wystawienia nawet 2,8 mln żołnierzy dowodzonych przez 31 520 oficerów i z tego względu ów wariant został szybko zarzucony. Zresztą już w 1928 r. także założenia I fali *Winterarbeit* uznano za zbyt ambitne, ograniczając ją do 16 DP. Pomijając realność tych zamierzeń w latach 20. XX w., to świadczą one wyraźnie o przygotowaniach do prowadzenia działań nie przy użyciu nowoczesnej armii kadrowej, lecz mobilizowanych sił masowych, których koncentracja wymagać musiała użycia kolei. Seeckt nie ukrywał zresztą swoich intencji. W piśmie z 9 VIII 1919 r. wyraźnie wskazywał, że wymuszone obniżenie liczebności armii niemieckiej nie zmniejszało znaczenia kolei dla obronności kraju. Im mniejsze były bowiem siły, tym ważniejsza była ich ruchliwość i możliwość szybkiej koncentracji celem osiągnięcia gotowości bojowej. Stąd też chciał zachować możliwie duży wpływ wojska na sprawy kolejowe, zatrudniając byłych oficerów tej specjalności w Ministerstwie Transportu Rzeszy (Reichsverkehrsministerium) oraz poszczególnych dyrekcjach kolejowych, utrzymując skrycie strukturę ukształtowaną przed 1914 r. Kolej określał wprost jako jeden z kluczowych rodzajów broni. Za jeden z najważniejszych celów pokojowej organizacji kolei uznawał natomiast przygotowanie i przeprowadzenie „wielkich zadań transportowych”, przez co oczywiście należy rozumieć masowe przewozy zmobilizowanych oddziałów⁵⁶. Wnioski te rozwijał memoriał szefostwa *Feldeisenbahnwesen*, który wprost przypominał o konieczności przygotowania kolei do masowej mobilizacji całego narodu, opartej na 100-tyśięcznym rdzeniu zawodowej armii⁵⁷. Choć ze względu na postawę władz cywilnych⁵⁸ nie udało się utrzymać pożądanego stopnia militaryzacji kolei, kierunek myślenia decydentów Reichswehry był analogiczny jak przed Wielką Wojną.

⁵⁵ Strohn, *The German Army*, s. 156–160.

⁵⁶ BAB, Reichskanzlei, R 43-I/973, Hans von Seeckt an Reichswehrministerium und Kriegsministerium, Berlin 9 VIII 1919, k. 146-150;

⁵⁷ GStA PK, MdA EA, Rep. 93 E, nr 119; Entmilitarisierung der E.A. und Linien-Kommandanturen, Berlin 3 IX 1919, k. 38-45.

⁵⁸ Mierzejewski, *The Most Valuable*, vol. 2, s. 57–58.

Na temat niemieckich planów działań obronnych w tym okresie wiadomo bardzo niewiele. Zdaniem Strohn podstawowym założeniem było prowadzenie działań obronnych w tzw. korpusie Niemiec (Rumpfdeutschland). Na wschodzie zakładana linia obronna miała rozciągać się wzdłuż punktów Opole – Odra – Kostrzyn – Koszalin⁵⁹. Brytyjski historyk, jak większość zachodnich badaczy, skupia się niestety bardziej nad kwestiach doktrynalnych niż realnych planach. Tradycyjne ujęcie problemu zaprezentował w tym kontekście James S. Corum, wyróżniając cztery zasadnicze podejścia do problemu obrony Rzeszy. Osią była tu antynomia do traktowanych poważnie koncepcji ofensywnie nastawionych „Moderne Heere” Seeckta⁶⁰. W opozycji do niej Corum wyróżniał tzw. szkołę defensywną, której reprezentanci mieli być zdania, iż I wojna światowa w całej pełni wykazała potęgę obrony, opartej na systemie umocnień polowych, artylerii i karabinów maszynowych. W związku z tym działania zaczepne nawet świetnie wyposażonych i uzbrojonych armii mogły być łatwo powstrzymane przez bardzo liczne narodowe siły zbrojne oparte na organizacji milicyjnej. Inspiracją dla tego modelu miał być mit i tradycja wojen wyzwoleniczych (*Befreiungskriege*) z 1813 r. Reprezentantem tego nurtu był rywal Seeckta i pierwszy Chef der Heeresleitung (1919–1920) gen. piechoty Walther Reinhardt. Uważał on zaniechanie walki w 1918 r. za błąd, albowiem straty, jakie masowa armia była zdolna zadać sprzymierzonym, pozwoliłyby jego zdaniem na wyjście z konfliktu w sposób lepszy, niż to uczyniono⁶¹. Drugi nurt Corum określił jako „szkołę psychologiczną”, a jej przedstawicielami byli głównie młodszy oficerowie frontowi, zwłaszcza weterani *Stosstruppen* na froncie zachodnim⁶². Ta słabo sformalizowana grupa kładła nacisk na morale i psychologię w warunkach wojny nasyconej potężną dawką śmiertelności techniki. Przeciwnością drylu i dyscypliny starej armii miał być duch bojowy, siła woli i kreatywność młodych żołnierzy. Czołową postacią i symbolem nurtu był por. Ernst Jünger.

Ostatnia koncepcja zyskała sobie w historiografii miano „szkoły wojny ludowej” (*Volkskrieg*). Głównym przedstawicielem koncepcji miał być oficer sekcji operacyjnej Truppenamtu ppłk Joachim von Stülpnagel⁶³. Przez wiele lat jego

⁵⁹ Strohn, *The German Army*, s. 159–160.

⁶⁰ Corum, *The Roots of Blitzkrieg*, s. 55–57.

⁶¹ Zob. także: William Mulligan, *The creation of the modern German Army: General Walther Reinhardt and the Weimar Republic, 1914–1930*, New York–Oxford 2005.

⁶² Corum, *The Roots of Blitzkrieg*, s. 57–62.

⁶³ *Ibidem*, s. 62–66.

poglądy na przyszłą wojnę uchodziły za najbardziej radykalne, a on sam za outsidera w gronie niemieckich oficerów⁶⁴. Wynikało to z zupełnie opacznej interpretacji koncepcji zgłoszonej przez niego w lutym 1924 r. w memoriale *Gedanken über den Krieg der Zukunft*. Tekst ten powstał pod wpływem diagnozy o bezbronności Niemiec wobec francuskiej agresji, związanej z mającymi rok wcześniej wydarzeniami na tle okupacji Zagłębia Ruhry. Nową interpretację znaczenia tego memoriału przedstawiła przeszło dekadę temu Gil-li Vardi⁶⁵. Jej zdaniem poglądy Stülpnagla jak najbardziej mieściły się w kanonie niemieckiej strategii. Jediną nowinką miało być wykorzystanie w pierwszej fazie konfliktu masowych powstań ludności w celu spowolnienia i powstrzymania nieprzyjacielskich postępów. Po tej fazie wstępnej Niemcy mieli przejść do działań ofensywnych zgodnie ze wszystkimi kanonami wojny ruchowej. Stülpnagel zakładał wykorzystanie w początkowej fazie zmagania wszelkich dostępnych środków, co wymagało przygotowań już w czasie pokoju. W tym sensie jego postulaty miały charakter totalny. Wyływały one z przekonania, że postulowana przez Seeckta wojna manewrowa małymi siłami nie może mieć racji bytu w warunkach ograniczeń traktatowych. Z tego względu Niemcy musiały poszukiwać niekonwencjonalnych metod działań⁶⁶. Stülpnagel nie tyle tworzył zatem nowe postulaty prowadzenia wojny, ile starał się dostosować metody do środków, jakimi Niemcy aktualnie dysponowali.

Mimo szczątkowego charakteru, interesującą próbę rekonstrukcji niemieckich koncepcji strategicznych przeciw Polsce przedstawił Centek⁶⁷. Wedle jego analizy diagnozy z lat 1923–1926 traktowały granicę wschodnią jako trudną do obrony. Kluczowa dla jej powodzenia miała być organizacja skutecznej osłony mobilizacji i budowa linii oporu na granicy. Zakładane linie obronne umiejscowiono na łuku Odry i Warty i na Odrze (Wrocław, Głogów, Kostrzyn). Osłonę Pomorza miano umiejscowić na linii Warta – Noteć – Szczecinek, z drugą linią Przyłęg – Jezioro Miedwie – ujście Iny. Przyjmowano, że Polacy raczej nie sforsują Odry, co spowoduje, że druga linia obrony nie będzie potrzebna. Wojenna gra zimowa przeprowadzona na przełomie 1922/1923 zakładała scenariusz konfliktu Polski i Rumunii

⁶⁴ Markus Pöhlmann, *Von Versailles nach Armageddon: Totalisierungserfahrungen und Kriegserwartung in deutschen Militärzeitschriften, 1918-1939*, [w:] *An der Schwelle zum Totalen Krieg. Die militärische Debatte über den Krieg den Zukunft*, red. Stig Förster, Paderborn 2008, s. 343.

⁶⁵ Gil-li Vardi, *Joachim von Stülpnagel's military thought and planning*, „War in History”, 2010, 2, s. 193–216.

⁶⁶ *Ibidem*, s. 196–203

⁶⁷ Centek, *Reichsheer*, s. 92–96.

z ZSRS i Litwą. Polacy mieli wówczas wkroczyć do Prus Wschodnich. Mniej więcej po dwóch – trzech tygodniach od pogwałcenia granicy, a dziewięć dni od deklaracji wojny wiele niemieckich dywizji miało uderzyć z obu stron Chojnic na korytarz i odrzucić siły polskie w kierunku Torunia i Inowrocławia. Wedle Strohn-a szybko jednak miało się okazać, że siły zaangażowane w te działania są zbyt szczupłe, zwłaszcza wobec zagrożenia ze strony Czechosłowacji, a Niemcy zmuszeni do odwrotu⁶⁸. Kolejnym śladem koncepcji operacyjnych miał być wspomniany memoriał Stülpnagla z lutego 1924 r. Zakładał on, że w razie wojny Francuzi skłonią swych polskich aliantów do uderzenia na linię Odry w rejonie Głogowa i równocześnie na Prusy Wschodnie. Kolejna gra wojenna przeprowadzona w *Wehrkreis II* (Szczecin) na przełomie 1925/1926 zawierała założenie, że po zakończonej powrotem wojnie z ZSRS Polska miała uderzyć na Niemcy. W takiej sytuacji oddziały Reichswehry miały dokonać koncentracji w rejonie Łębork – Bytów – Słupsk oraz w Prusach Wschodnich (Malbork – Kwidzyn – Ostróda). Ich celem miało być natarcie na korytarz. Wedle opracowań polskiego wywiadu istnieć miał także tzw. plan Seeckta, zakładający uderzenie z rejonu Piła – Wałcz na Poznań, Płock i Łowicz oraz pomocnicze z Prus Wschodnich.

Powyższa analiza sugeruje wyraźnie, że strona niemiecka rozważała dwa zasadnicze warianty działań, związane z rozwojem sytuacji międzynarodowej. W wypadku zaskoczenia kluczowa była osłona postępującej koncentracji celem przejścia do kontrofensywy, najpewniej na polskie Pomorze. Kierunki polskiej agresji były oczywiste, w sposób trafny wskazywano na ryzyko inwazji Prus Wschodnich. Warianty obrony tej prowincji były wielokrotnie ćwiczone na szczeblu taktycznym w okresie 1923–1925⁶⁹. W wypadku udziału w wojnie koalicyjnej w aliansie z ZSRS przyjmowano ewentualność wyprowadzenia uderzenia na korytarz pomorski, co z całą pewnością także wymagało wystawienia chociaż części sił zakładanych fali mobilizacyjnych dowolnego wariantu. Wadą powyższych prób rekonstrukcji jest materiał wykorzystany przez badaczy. Szanując w pełni pionierskie ustalenia Centka, uważam, że nie odtworzył on w sposób dostatecznie jasny przebiegu procesu planowania operacyjnego Reichswehry, a zwłaszcza roli omawianych przez niego gier wojennych w opracowywaniu realnych koncepcji. Nie twierdzę, że miały one wyłącznie ćwiczebny charakter, jednak moje doświadczenia

⁶⁸ Strohn, *The German Army*, s. 160–161.

⁶⁹ Citino, *Niemcy*, s. 145–175.

w badaniach nad prusko-niemiecką praktyką w tym względzie⁷⁰ nie pozwala na przekładanie z całą pewnością treści ćwiczeń czy zadań studyjnych na treść realnych planów. To, co zaskakujące, to także wyraźne niedocenianie znaczenia ćwiczeń weryfikujących możliwości sieci kolejowej w kontekście mobilizacji. W kontekście konsekwencji istnienia korytarza dla możliwości obrony Prus Wschodnich wspomniany już Przegiętka opisuje jedynie przeprowadzoną w kwietniu 1922 r. grę wojenną zakładającą możliwości transportu drogą morską jednej dywizji z terenu centralnych Niemiec do Prus Wschodnich. Wybrano do tego 5. DP Wirtembergii, łącznie 409 oficerów, 9636 żołnierzy, 4589 koni i 1345 pojazdów. Zaokrętowane w Hamburgu, Lubece, Szczecinie i Świnoujściu, miały pokonać dystans do Królewca i Piławy wraz z wyładunkiem ok. 30 statkami w ciągu ok. 10 dni. Był to przejaw rozważania alternatywy dla niemożliwego w razie wojny transportu kolejną przez polskie Pomorze, niestety polski badacz nie rozwinął tego wątku⁷¹. Strohn wspomina wprawdzie przynajmniej trzy tzw. *Eisenbahnübungsreise* z lat 1921–1923, zakładające działania przeciw Polsce i Czechosłowacji, jednak bez podania szczegółów organizacji transportów⁷². Wreszcie Centek jedynie przywołuje, bez omawiania, przeprowadzoną w 1924 r. grę wojenną o kryptonimie „Hubertus”, która dotyczyła działań opóźniających wobec polskiej ofensywy na Śląsku⁷³.

Powyższe podejście uważam za błąd w kontekście istniejącego stanu wiedzy, a także metodyki analizowania informacji o niemieckim planowaniu wojennym w wykonaniu Oddziału II Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Może to nieco zaskakiwać w odniesieniu do badań Centka, który przeprowadził rozległą i szczegółową weryfikację stanu wiedzy polskiego wywiadu wojskowego na temat niemieckiej mobilizacji⁷⁴. Tymczasem także w badanych przez niego aktach znaleźć można analizy świadczące o wnioskowaniu w sferze planowania mobilizacyjnego i operacyjnego na podstawie przechwyconych wytycznych dotyczących kolei. Dla

⁷⁰ Jędrzyak, *Główne problemy; idem, Koncepcje obrony wschodniej granicy Prus w latach 1815–1819*, [w:] *Wojsko – Polityka – Społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. *idem et al.*, Wrocław 2013 (Wrocławskie Studia z Historii Wojskowości, 2), s. 149–188; *idem, Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „PHW”, 2014, 3 (249), s. 7–32.

⁷¹ Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 157–158.

⁷² Strohn, *The German Army*, s. 160–161.

⁷³ Centek, *Reichsheer*, s. 93.

⁷⁴ *Idem, Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, Szczecin 2016, s. 189–207.

przykładu w lutym 1926 r. kierownik Ekspozytury Nr III w Poznaniu mjr SG dr Marian Steifer skierował do Oddziału II SG odpis dokumentu dotyczącego mobilizacji kolejnictwa niemieckiego⁷⁵. Dokonał go agent o nr 223/IIa z oryginału, który dostarczył z kolei zaufany konfident z dyrekcji kolei w Berlinie. Dokument był przepisany w pośpiechu i zawierał jedynie fragmentaryczne informacje⁷⁶. Wedle treści zawartych w nim wytycznych w pierwszym dniu mobilizacji wszystkie urządzenia i budynki kolejowe na stacji Rzepin w obu kierunkach miały zostać natychmiast i na stałe przejęte przez podwójne obsady (*Doppelposten*) celem zabezpieczenia przed uszkodzeniem do czasu przejścia pieczy nad nimi przez wojsko. Wszelki dostępny materiał ruchomy (czyli wagony i platformy), po opróżnieniu, należało skierować do Frankfurtu nad Odrą. Brakujące lokomotywy miały zostać zamówione z Gubina za pomocą telegrafu. W drugim dniu mobilizacji przyjmowano przedstawienie do dyspozycji wojska wszelkich prywatnych środków transportu i zastopowanie ruchu cywilnego. Następnie, w trzecim i czwartym dniu mobilizacji, na stację Rzepin miały trafić wedle przyjętych planów transportowych pociągi wojskowe o numerach przebiegów: 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30 i 34. Miały one natychmiast po pojawieniu się na stacji zostać podstawione pod rampę i rozładowane. Puste wagony z transportów od 6 do 22 miały zostać z własnymi lokomotywami odesłane do Kostrzyna. Wagony transportów od 26 do 34 miały pozostać wraz z lokomotywami na stacji w Rzepinie. Oddziały wojskowe przywiezione tymi transportami miały przejąć ochronę urządzeń i budynków. Miały też ustanawiać na dworcu w Rzepinie komendanturę dworca (w składzie dwóch oficerów, sześciu podoficerów i 24 żołnierzy), obejmując go rozkazodawstwem wojskowym.

Treść dokumentu była dla Oddziału II jednocześnie interesująca i wzbudzająca wątpliwości. Przeprowadzona na polecenie szefa oddziału wywiadowczego płk. Jana Bocińskiego⁷⁷ ekspertyza wskazała wady i zalety przejętego dokumentu. Według autorów ekspertyzy można było przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że dokument jest wiarygodny. Przemawiały za tym możliwe do wyobrażenia okoliczności wyładunku oddziałów osłonowych w trzecim dniu mobilizacji. Także treść zarządzeń pozostawała w zgodzie z istotą podobnych, znanych normatywów

⁷⁵ Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Rembertowie (dalej: CAW-WBH), Oddział II SG, I.303.4.5928, Pismo L. dz. 107/6c/sc.tj. T. O. 26 kierownika Ekspozytury Nr III mjr SG dr. Mariana Steifera do Oddziału II SG, Poznań 3. II 1926 r., b.p.

⁷⁶ *Ibidem*, Befehl A, Mob.-Befehl fürs Station Reppen [odpis], b.m., b.d., b.p.

⁷⁷ *Ibidem*, Pismo Nr 717/1 Inf. B.T.O. szefa oddziału wywiadowczego płk. Bocińskiego, Warszawa 22 II 1926 r., b.p.

wydawanych dla stacji kolejowych, w tym odnośnie do ochrony obiektów kolejowych, ewakuacji materiału kołowego, zastopowania ruchu cywilnego, utworzenia komendantur dworców. Transporty oznaczono fachowo wedle numerów przebiegów. Również zastosowane słownictwo oceniono jako fachowe, używane na niemieckiej kolei. Wątpliwości dotyczyły w pierwszej kolejności użycia w dokumencie nazwy Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion – RBD) „Ost” zamiast prawidłowo „Osten”. Mógł to być jednak skrót myślowy lub pomyłka pisarska związana z pośpiechem. Wskazywano także, że praktyką kolei było dokładniejsze określenia czasu transportów, czyli wedle godzin, a nie dni mobilizacji. Za dziwne uznano zadania przypisane parowozom z Gubina, przy jednoczesnym odsyłaniu wagonów do Frankfurtu nad Odrą, który był stacją węzłową. Być może zakładano, że w tym czasie we Frankfurcie nie będzie wystarczającej liczby lokomotyw. Brakowało informacji o transportach, które wnioskując po zastopowaniu ruchu cywilnego, powinny zacząć się w drugim dniu mobilizacji. Być może jednak ta informacja miał znaleźć się w innym rozkazie. Ponieważ transporty miały się pojawiać co 20 minut, należało założyć trudności w ich wyładunku i szybkiej obsłudze. Choć Rzepin był stacją węzłową, nie posiadał dużej liczby ramp, a do 1917 r. nie miał nawet ani jednej. Dziwne było także założenie, że przybywające oddziały same organizowały komendanturę dworca po przyjeździe. Praktyką było raczej wyznaczanie komendanta dworca przez Linienkommando. Byłoby to też logiczne, wyładunek wymagał bowiem nadzoru na miejscu. Regulacja nie jest jednak zupełnie nieprawdopodobna w świetle mało precyzyjnego regulaminu niemieckiego. Ogólnie jednak w zakresie służby wojskowo-kolejowej strona polska uznała za zasadne przyjęcie istnienia planów szczątkowych, mogących być pośrednim dowodem na opracowywanie przez Reichswehrę ogólnego planu mobilizacji, planu osłony, a co za tym idzie – musiały też istnieć plany koncentracji Reichswehry. W wypadku Rzepina dałoby się stwierdzić plan osłonowy, zakładający wyładunek jednego pułku kawalerii i dywizjonu artylerii konnej, względnie jednego pułku piechoty, jednej – dwóch baterii artylerii pieszej lub trzech szwadronów kawalerii. Transporty te byłyby bardzo pospieszne, na linii Frankfurt nad Odrą – Zbąszyń zakładano przepustowość 144 przebiegów, kolejne pociągi musiałyby przybywać zatem co 20 – 30 minut. Zalecano dalsze badanie sprawy celem potwierdzenia autentyczności tekstu⁷⁸.

⁷⁸ *Ibidem*, Odpis ekspertyzy, b.m., [luty 1926], b. p.

To, że polscy oficerowie przyłożyli tak dużą wagę do tego dość zdawkowego dokumentu, pokazuje istotność wszelkich informacji dotyczących planowanych wówczas transportów kolejowych. Tym bardziej że w wypadku dokumentów przechowywanych w BA-MA w znacznie mniejszym stopniu można formułować wątpliwości co do ich autentyczności czy wręcz dezinformacyjnego charakteru. Wedle odnalezionych przez mnie dokumentów już w lutym 1922 r. dokonano dokładnej kalkulacji kosztów przebudowy poszczególnych linii kolejowych na Pomorzu według cen z 1914 i 1922 r.⁷⁹ W tym samym miesiącu przeprowadzono badania, które miały pokazać przepustowość i użyteczność operacyjną poszczególnych linii kolejowych na Pomorzu⁸⁰. W rezultacie uznano, że trasa Kostrzyn nad Odrą – Glasow – Choszczno pozwalała na przejazd w ciągu godziny jednego, jak to określono, *Vollzug*. W używanej przez armię nomenklaturze oznaczało to pociąg 120-osiowy, co było odpowiednim przelicznikiem dopuszczalnej długości pociągu. Wedle jednego z opracowań z 1921 r. przyjęta liczba wagonów (osi) była liczona dla linii o najmniejszej przepustowości. *Vollzug* miał w tych wyliczeniach 550 m długości (a zatem 110 osi), *Halbzug* 225 m (56 osi)⁸¹. Pełny pociąg miał być ciągnięty przez lokomotywę o sile pociągu 600 t, z prędkością średnią 22,5 km/h. Przyjęty w omawianym materiale przelicznik zakładał zatem możliwość przyjęcia dłuższych niż standardowe składów.

Wskazywano, że uzyskanie takiej przepustowości wymagało przedłużenia mijanek (*Kreuzungsgleise*) na stacjach i przystankach kolejowych Krześnica – Sabinowo, Temmen – Ringenwalde, Rościn Krajeński, Glasow, Mostkowo, Barlinek i Lubiana Pyrzycka. Ogólny koszt działań miał wynieść 1 mln marek Rzeszy (dalej: RM). Odcinek Choszczno – Kalisz Pomorski – Złocieniec gwarantował przepustowość *Halbzug* (1/2 *Vollzug*), a zatem 60 osi. Rozbudowa mijanek (*Kreuzungstation*) w Wardyniu, Kiełpinie, Drawnie, Kaliszu Pomorskim, Starej Korytnicy, Mirosławcu, Żeńsku, Osieku Drawskim, miała umożliwić przejazd *Vollzug*. Koszt prac określono na 3 mln RM. Kolejny odcinek, Ulikowo – Kalisz Pomorski – Wałcz, oferował w momencie analizy *Halbzug* raz na dwie godziny. Celem poprawienia przepustowości do jednego *Vollzug* na godzinę wskazywano na potrzebę

⁷⁹ BA-MA, CdT, RH 4/150, Pismo Eisenbahndirektion Nr. 51 Abv. Tb. 77/G.18 do Linienkommission X Stettin, Szczecin 12 II 1922 r. b.p.

⁸⁰ *Ibidem*, Odpis pisma Linienkommission R Berlin Osten do Reichswehrministerium, T. 7, Charlottenburg 28 II 1922 r. b.p.

⁸¹ BA-MA, CdT, RH 4/801, Vorträge über das Heeres-Transportwesen von Major Halm, Berlin 1921, s. 46–47.

przebudowy stacji: w Barzkowicach, Tarnowie Pomorskim, Tanowie (Falkenwalde), Reczu Pomorskim, Słutowie, Cybowie, Kaliszu Pomorskim, Krępie Krajeńskiej, Tucznie Krajeńskim, Strącznie i Wałczu, co miało kosztować 8 mln RM. Wreszcie odcinek Wałcz – Złotów pozwalał na przejazd na godzinę pociągu 110-osioowego. Przedłużenie mijanek w Ostrowcu Wałeckim, Żabicku i Tarnówce umożliwiło osiągnięcie *Vollzug* ze 120 osiami, kosztem 400 tys. RM. Razem te działania zmierzające do standaryzacji możliwości transportowych poszczególnych odcinków do celów wojskowych miała wynieść 12,7 mln RM. Dodatkowo za 30 mln RM miano przebudować stację kolejową w Kostrzynie nad Odrą. Intencja była tu zupełnie czytelna i analogiczna do optyki Wielkiego Sztabu Generalnego przed 1914 r. Niemieckie koleje miały być w pełni interoperacyjne i gwarantować armii dostosowaną do regulaminów jakość przewozów. Uniemożliwienie wykorzystania części linii w konsekwencji wytyczenia nowych granic wymagało udroźnienia części wcześniej drugorzędnych tras. Wobec wskazanego już znaczenia polskiego Pomorza prace w tym obszarze należy traktować jako w pełni uzasadnione.

Optykę tę potwierdza kolejne pismo, skierowane do Truppenamtu w czerwcu 1926 r.⁸² Przeprowadzona w tym roku *Übungsreise* pokazała po raz kolejny, jak dalece niewystarczające w kontekście rozwinięcia i koncentracji większych sił były trzy trasy dojazdowe (*Zubringerstrecke*) na Pomorze: przez Kostrzyn nad Odrą, Wriezen i Szczecin. Wykorzystanie południowej trasy Kostrzyn – Krzyż Wielkopolski – Piła, z powodu bliskości granicy w okolicy Drezenka i wynikającej stąd możliwości działania wroga, było zagrożone bardzo szybkim przerwaniem i wyłączeniem z użycia. Odcinek Wriezen – Godków miał dzienną przepustowość tylko 12 pociągów, a od Pyrzyca żadnego przedłużenia dalej na wschód. W związku z tym swoje znaczenie zachowywała jedynie trasa przez Szczecin. Ponieważ działania strony niemieckiej wymagały bardzo szybkiego rozpoczęcia operacji, jawiło się jako pilne żądanie polepszenia, tak dalece, jak to możliwe, zdolności transportowych kolei pomorskich w kontekście koncentracji oddziałów. Najlepszym rozwiązaniem według opinii Heeresabteilung była budowa efektywnej dwutorowej linii przecinającej Odrę pomiędzy Kostrzynem nad Odrą i Szczecinem, prowadzącej przez środkowe Pomorze w okolice Wałcza. Jeśli działań tych nie można byłoby zrealizować z powodów finansowych, pozostawało jedynie

⁸² BA-MA, CdT, RH 4/150, Pismo Reichwerhminiserium, Heerasabteilung T1 IB/IIB Nr. 240/6/26 geh. Kdos. betr. Verbesserung der Eisenbahnaufmarschverhältnisse in Pommern, Berlin 9 VI 1926 r., b.p.

sprawdzenie, czy możliwa byłaby przynajmniej modernizacja przecinającego Odrę szlaku z Wriezen do Wałcza, tak by dziennie możliwe było skierowanie tam 24 pociągów, i przyłączenie odcinka Płońsko Pyrzyckie – Choszczno. Kolejne pismo z czerwca tego roku⁸³ zawierało sugestię, że poprawa jakości tras na Pomorzu była od dłuższego czasu przedmiotem działań we współpracy z Towarzystwem Niemieckich Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, dalej: DRG). Przedstawiciele Dyrekcji Kolei Rzeszy w Szczecinie i we Frankfurcie nad Odrą zostali zobligowani do przedstawienia wyliczeń w tej sprawie. Problem były szczupłe fundusze, uniemożliwiające realizację postulatów.

Niezależnie od tego współdziałanie między Reichswehrą i DRG było w kolejnych miesiącach bardzo dynamiczne. Powstałe w październiku 1926 r. pismo komórki I Truppenamtu wskazywało⁸⁴, że w związku z poprawą zdolności wyładunku na Pomorzu niezbędne były ulepszenia na następujących odcinkach: Berlin – Dahmsdorf – Münchenberg – Kostrzyn nad Odrą i Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt nad Odrą – Kostrzyn nad Odrą. W celu jego pełnego wykorzystania tych odcinków padła propozycja, by podnieść ruch pociągów na małej linii z Kostrzyna nad Odrą do 78 pociągów. Aby wykorzystać linię Kostrzyn nad Odrą – Myślibórz – Choszczno do celów mobilizacji, wskazane było dalsze zwiększenie jej przepustowości o 18 pociągów. Wśród zachowanych dokumentów znaleźć można ślady uczestnictwa w miesiącach wiosennych i letnich 1927 r. oficerów Reichswehry w objazdach poszczególnych linii. W dniach 26 – 28 IV 1927 r. rozkaz taki otrzymał oficer transportowy 1. Dywizji Kawalerii, który wziął udział w inspekcji linii w okręgu RBD Osten we Frankfurcie nad Odrą⁸⁵. Taki sam rozkaz otrzymał oficer transportowy 2. Dywizji Kawalerii, który w dniach 18–21 V 1927 r. miał wziąć udział w planowanym objeździe linii w RBD w Szczecinie⁸⁶. Wreszcie w dniach 19–20 VI 1927 r. oficer tej samej 2. DK miał partycypować w objeździe dworców i linii w tym samym szczecińskim okręgu, dokonywanym

⁸³ *Ibidem*, Pismo I TA Nr. 69 /26 geh. Kdos. I T.A betr. Verbesserung der Eisenbahnaufmarschverhältnisse in Pommern, Berlin 1 VII 1926 r., b.p.

⁸⁴ *Ibidem*, Pismo I TA Nr. 552 /26 geh. Kdos. I T.A betr. Erhöhung der Ausladeleistungen in Pommern, Berlin 29 X 1926 r., b.p.

⁸⁵ *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 327.4.27 I T.A., do oficera transportowego 1. Dywizji Kawalerii, Berlin 20 IV 1927 r., b.p.

⁸⁶ *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 227.5.27 I T.A., do oficera transportowego 2. Dywizji Kawalerii, Berlin 12 V 1927 r., b.p.

przez przedstawicieli Ministerstwa Transportu Rzeszy i DRB⁸⁷. Nie były to z pewnością wszystkie odbyte inspekcje tego typu w tym rejonie. Wypada żałować, że nie udało się, jak do tej pory, odnaleźć zarówno wytycznych dla uczestników tych inspekcji, jak i przedstawianych przez nich raportów z podróży.

Ostatni z odnalezionych przeze mnie dokumentów to najpewniej wyciąg z tzw. *Transport-Uebungs-Reise*⁸⁸. Zgodnie z jego treścią za konieczne uznawano podniesienie przepustowości i możliwości przeładunkowych w obszarze przygranicznym, w szczególności rozbudowę torów i ramp wyładunkowych. Jako kluczową traktowano modernizację trasy Kostrzyn nad Odrą – Myślibórz – Choszczno – Kalisz Pomorski – Wałcz. Do tego odcinek Wałcz – Złotów chciano doprowadzić do poziomu efektywnej, jednotorowej trasy. Osiągnąć to zamierzano poprzez likwidację tras przewidzianych dla *Halbzug (Halbzugstrecken)* i organizację bezpieczniejszego (szybszego) ruchu pociągów poprzez zmniejszenie liczby stacji na tym odcinku. Powyższe oczekiwania odnosiły się także do odcinków Ulikowo – Kalisz Pomorski i Złocieniec – Mirosławiec – Kalisz Pomorski. Dalej, należało także w sposób lepszy zorganizować objazdy, zwłaszcza na wypadek zerwania mostów na Odrze. Oznaczało to, po pierwsze, rozbudowę odcinka Berlin – Wriezen – Godków – Stargard do efektywnej, jednotorowej drogi transportowej poprzez lepsze wykorzystanie przeprawy przez Odrę we Wriezen. Ponadto zaplanowano budowę łącznika w Podjuchach dla połączenia odcinków Kostrzyn nad Odrą – Szczecin Podjuchy i Szczecin Dąbie – Stargard. Wskutek tego, w wypadku zakłóceń na Stettiner Oder-Brücke, trasy pociągów z Wriezen na wschodni brzeg Odry, mogłyby być, dla uniknięcia zatoru na tym moście⁸⁹, być kierowane na trasę Szczecin – Stargard – Runowo Pomorskie. W tym momencie pociągi celem przedostania się ze Szczecina Podjuch do Stargardu musiały najpierw zostać odstawione na stację w Szczecinie przez Oder-Brücke. Za konieczne uznawano także wprowadzenie ograniczeń w Kostrzynie nad Odrą, które w ówczesnej sytuacji uniemożliwiały przejście transportów przekierowanych przez Frankfurt – Rzepin transportów. Rozważano też budowę postulowanego wielokrotnie również przez

⁸⁷ *Ibidem*, Szkic pisma Reichswehrministerium Truppenamt Nr. 242.27.9 do oficera transportowego 2. Dywizji Kawalerii, Berlin 13 VI 1927 r., b.p.

⁸⁸ *Ibidem*, Welche Forderungen sind im Interesse des Landesverteidigung für die künftige Ausgestaltung des Bahnnetzes in Pommern zu stellen?, b.m., [1927 r.], b.p.

⁸⁹ Warto nadmienić, że w aktach Oddziału II SG fotografie i schematy tego mostu znajdowały się w katalogu obiektów przeznaczonych potencjalnie do wysadzenia w ramach działań dywersyjnych, CAW-WBH, Oddział II SG, I.303.4.6004, Meldunek działu opisowego. Grupa I. Obiekty nadjące się do destrukcji, m.p., 5 IV 1930 r., b.p.

kręgi komercyjne, a zaniechanego z powodów finansowych odcinka Schwedt – Pyrzyce dla stworzenia nowej przeprawy przez Odrę. Za możliwą uznawano nadto budowę nowego mostu między Świnoujściem i Warszawem. Generalnie zakładano likwidację *Halbzugstrecken* w Dolinie Dolnej Odry dla przyspieszenia lepszego zabezpieczenia ruchu pociągów trasami alternatywnymi, położonymi we wschodnim dorzeczu tej rzeki. Realizacja tych działań była *stricte* uzależniona od kwestii finansowych. Problemem było też to, że spora część propozycji nie leżała w interesie komercyjnym, dominującym wówczas w optyce DRG.

Powyższe dokumenty wyraźnie pokazują, że ignorowanie w analizach dotyczących koncepcji operacyjnych kwestii transportu kolejowego jest zdecydowanie postępowaniem nieuzasadnionym. Tak jak przed 1914 r., Niemcy uważali szybkość koncentracji za kluczową kwestię dla powodzenia ich planów wojennych. Szczerłość posiadanych sił i przewaga potencjalnych przeciwników w pierwszej fazie antycypowanego konfliktu wymuszała równie dokładne jak przed Wielką Wojną planowanie kwestii osłony i działań opóźniających. Tylko te gwarantować mogły czas niezbędny do wystawienia kolejnych fal mobilizacji. Bez sprawnie funkcjonującej kolei trudno było także wyobrazić sobie przerzut tych sił na wybrany teatr działań wojennych. Nowe granice, zwłaszcza na wschodzie, w znaczący sposób utrudniały wszelkie działania w tym względzie. Pierwszym problemem było – rzecz jasna – faktyczne zerwanie połączenia lądowego z Prusami Wschodnimi, jednak polskie zdobycze terytorialne w znaczący sposób komplikowały także system mobilizacji z pomocą kolei na Śląsku i Pomorzu. Wymuszało to podniesienie rangi wielu traktowanych dotąd jako drugorzędne lub nieistotne tras i dworców, a także inwestycje w zachowane, kluczowe linie. Wszystko to w warunkach kryzysu finansowego było wielkim wyzwaniem dla władz republiki weimarskiej. W prezentowanych powyżej dokumentach z łatwością można odnaleźć ślady znanych z literatury przedmiotu koncepcji operacyjnych, a nacisk kładziony na poszczególne trasy i ich przepustowość jest wyraźną wskazówką co do rozważanych wariantów działań Reichswehry.

Podsumowanie

Zgodnie z zarysowanymi założeniami niniejszy tekst miał za zadanie jedynie zwrócić uwagę na teoretycznie oczywisty problem znaczenia transportu kolejowego dla niemieckich planów wojennych przed 1933 r. Jest dla mnie zaskakujące,

że problematyka ta, traktowana jako istotna dla okresu Cesarstwa Niemieckiego, w kontekście republiki weimarskiej jest często pomijana lub przywoływana tylko na marginesie innych rozważań. Wobec bardzo niewielkiego zasobu źródeł dotyczących problematyki planowania wojennego Reichswehry zgromadzenie jak największego zasobu danych w tym względzie wydaje się bardziej niż uzasadnione. W tekście wskazałem i omówiłem kilka potencjalnie interesujących dokumentów dotyczących planów użycia kolei niemieckich, które specjaliści w sprawach wojskowych traktują niesłusznie jako źródła o drugorzędnej wartości. Tymczasem postulaty dotyczące realnego przystosowania danej linii do celów wojskowych mogą mieć większą doniosłość niż niektóre z traktowanych jako „kanoniczne” memoriałów czy ćwiczeń, które mogą mieć jedynie charakter studyjny. W tym względzie uważam za istotne poszerzenie kręgu zainteresowania badaczy specjalizujących się w dziejach Reichswehry właśnie o aspekt interakcji armii z władzami kolei. Właściwie przeprowadzone badania dotyczące struktur, procedur i realnych działań mogą w istotny sposób wzbogacić nasz obraz niemieckich koncepcji operacyjnych przeciw Polsce przed 1933 r.

BIBLIOGRAFIA

- Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde:
Reichseisenbahnamt: R 4101/299.
Reichskanzlei: R 43-I/973.
- Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg im Breisgau:
Chef des Transportwesens: RH 4/150; RH 4/432; RH 4/801.
Kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt des Heeres: RH 61/96.
- Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Rembertowie:
Oddział II Sztabu Generalnego: I.303.4.5928; I.303.4.6004.
- Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlin-Dahlem:
Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung: Rep. 93 E, nr 119; Rep. 93 E, nr 218/1.
Staatsministerium, Jüngere Registratur: Rep. 90 A, nr 2696.
- Abenheim Donald, Hartmann Uwe, *Einführung in die Tradition der Bundeswehr: Das soldatische Erbe in dem besten Deutschland, das es je gab*, Berlin 2019.
- Aksamitowski Andrzej, *Militarna rola Narwi w kampaniach wojennych XX wieku*, Warszawa 2006.
- Bremm Klaus-Jürgen, *Armeen unter Dampf: Die Eisenbahnen in der europäischen Kriegsgeschichte 1871–1914*, Hövelhof 2013.
- Bucholz Arden, *Moltke and the German Wars, 1864–1871*, New York 2001.

- Bucholz Arden, *Moltke, Schlieffen and Prussian War Planning*, New York–Oxford 1991.
- Centek Jarosław, *Hans von Seeckt: twórca Reichsheer: 1866–1936*, Kraków 2006.
- Centek Jarosław, *Próba oceny wartości polskich danych wywiadowczych na temat mobilizacji Reichsheer na podstawie wybranych materiałów archiwalnych*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 3, Szczecin 2016, s. 189–207.
- Centek Jarosław, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*, Warszawa 2010.
- Citino Robert M., *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1933*, tłum. Juliusz Tomczak, Warszawa 2012.
- Corum James S., *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Kansas City 1992.
- Der Schlieffenplan. Analyse und Dokumente*, red. Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Paderborn 2006.
- Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, Bd. 2, Berlin 1925.
- Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feld-eisenbahnwesen*, Bd. 1, Berlin 1928.
- Groß Gerhard P., *Mythos und Wirklichkeit. Die Geschichte des operativen Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger*, Paderborn 2012.
- Grzywacz Andrzej, *Wschodniopruski obszar operacyjny w planowaniu strategicznym II RP*, Oświęcim 2015.
- Habeck Mary R., *Storm of Steel. The Development of Armor Doctrine in German and the Soviet Union, 1919–1939*, Ithaca–London 2003.
- Herrera Geoffrey L., *Inventing the Railroad and Rifle Revolution: Information, Military Innovations and the Rise of Germany*, „Journal of Strategic Studies”, 27 (2004), 2, s. 243–271.
- Hull Isabel V., *Absolute Destruction. Military Culture and the Practices of War in Imperial Germany*, Ithaca–London 2004.
- Hürter Johannes, *Wilhelm Groener Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1928–1932)*, München 1993.
- Jędrysiak Jacek, *Główne problemy badań nad niemieckim planowaniem wojennym przed 1914 rokiem*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2011, 2 (235), s. 75–95.
- Jędrysiak Jacek, *Granica wschodnia w pruskim planowaniu obronnym w latach 1815–1830*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2014, 3 (249), s. 7–32.
- Jędrysiak Jacek, *Koncepcje obrony wschodniej granicy Prus w latach 1815–1819* [w:] *Wojsko – Polityka – Społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. Jacek Jędrysiak et al., Wrocław 2013 (Wrocławskie Studia z Historii Wojskowości, 2), s. 149–188.
- Jędrysiak Jacek, *Niemieckie planowanie wojenne na froncie wschodnim w latach 1906–1914*, [w:] *Front wschodni I wojny światowej. Studia z dziejów militarnych i polityczno-społecznych*, red. Michał Baczkowski, Kamil Ruszała, Kraków 2013, s. 11–28.

- Jędrysiak Jacek, *Pod prąd – armia niemiecka i początki elektryfikacji sieci kolejowej*, [w:] *A jednak kolej! Historyczne i współczesne uwarunkowania rozwoju transportu*, red. Tomasz Przerwa, Dawid Keller, Bartosz Kruk, Lubin 2019, s. 81–90.
- Jędrysiak Jacek, *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz*, Boston–Leiden 2020.
- Kempa Robert, *Od „Wojny Pozycyjnej” po „Wiosenne Słońce”*. *Polska w niemieckich planach wojennych 1919 r.*, „Białostockie Teki Historyczne”, 10 (2012), s. 189–209.
- Łossowski Piotr, *Między wojną a pokojem – niemieckie zamysły wojenne na wschodzie w obliczu traktatu wersalskiego, marzec–czerwiec 1919 r.*, Warszawa 1976.
- Mierzejewski Alfred C., *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London 2000.
- Mulligan William, *The creation of the modern German Army: General Walther Reinhardt and the Weimar Republic, 1914–1930*, New York–Oxford 2005.
- Pantenius Wilhelm H., *Alfred Graf von Schlieffen. Strategie zwischen Befreiungskriegen und Stahlgewittern*, Leipzig 2016.
- Pieńkowski Maciej A., *Skład, rozmieszczenie, plany operacyjne i rola Frontu Mazowieckiego*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 2020, 3 (273), s. 163–206.
- Pöhlmann Markus, *Der Panzer und die Mechanisierung des Krieges. Eine deutsche Geschichte 1890 bis 1945*, Paderborn 2016.
- Pöhlmann Markus, *Von Versailles nach Armageddon: Totalisierungserfahrungen und Kriegserwartung in deutschen Militärzeitschriften, 1918–1939*, [w:] *An der Schwelle zum Totalen Krieg. Die militärische Debatte über den Krieg den Zukunft*, red. Stig Förster, Paderborn 2008.
- Przeiętka Marcin, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
- Przerwa Tomasz, „Strategiczna” Droga Sudecka na ziemi kłodzkiej (lata 30. XX w.), [w:] *Wokół Twierdzy Kłodzko. 1000 lat historii w cieniu wojen*, red. Tomasz Przerwa, Jacek Jędrysiak, Wrocław 2022, s. 161–178.
- Rakenius Gerhard W., *Wilhelm Groener als Erster Generalquartiermeister. Die Politik der Obersten Heeresleitung 1918/19*, Boppard am Rhein 1977.
- Schäfer Karen, *Die Militärstrategie Seeckts*, Berlin 2016.
- Seeckt Hans von, *Gedanken eines Soldaten*, Berlin 1929.
- Showalter Dennis E., *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology and the Unification of Germany*, Hamden 1986.
- Stoneman Mark R., *Wilhelm Groener, Officering and the Schlieffen Plan*, praca doktorska, Uniwersytet w Georgetown 2006.
- Strohn Matthias, *Hans von Seeckt and His Vision of a ‘Modern Army’*, „War in History” 2005, nr 3, s. 318–337.
- Strohn Matthias, *The German Army and the Defence of the Reich*, Cambridge 2010.
- Wetzell Georg, *Der Bündniskrieg. Eine militärpolitisch operative Studie des Weltkrieges*, Berlin 1937.

- Vardi Gil-li, *Joachim von Stülpnagel's military thought and planning*, „War in History”, 2010, 2, s. 193–216.
- Vardi Gil-li, *The enigma of German operational theory: the evolution of military thought in Germany, 1919–1938*, praca doktorska, London School of Economics 2008.
- Zeidler Manfred, *Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München 1993.
- Zuber Terence E., *Inventing the Schlieffen Plan: German War Planning 1871–1914*, Oxford–New York 2002.
- Zuber Terence E., *The Real German War Plan 1904–1914*, Stroud–Gloucestershire 2011.

SUMMARY

The aim of this study is to discuss the contents of a handful of brief documents from 1926 and 1927 found in Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv in Freiburg im Breisgau. They depict the interest shown by Reichswehr in improving the transport capacity of certain railroad routes in Pomerania. This process was directly related to the new boundary delimitation between Poland and Germany. Moreover, these documents are certainly a trace of concept studies on conducting military operations in this area. Different aspects of this issue regarding the period before 1933 were discussed several years ago by Robert M. Citino; more than ten years ago part of the documents preserved in Freiburg were also (but only perfunctorily) described by Jarosław Centek. Unfortunately, the question of using the railroad system for military purposes, or the issue of transport problems related, for example, to the existence of the Pomeranian “Corridor”, were not addressed at all by both abovementioned authors. It is certainly surprising given the fact that Marcin Przegiętka, a researcher delving into a completely different aspect of this broad issue, specifically discussed the problems related to, for example, delivering supplies to East Prussia. It is still more puzzling considering the fact that before 1914 the whole general German concept of warfare was based exactly on effective concentration of forces using the railway rolling stock, and several postulates aimed at improving the capacity of railroad transport on the Eastern Theater of Operations were formulated. Taking into account that the organizational culture in this field was preserved after 1918, it is difficult to assume other variants. Therefore, starting from discussions of the influence of new borders on German railway network in the strategic dimension, I would like to present several broader conclusions regarding German war planning before 1933 concerning the Eastern Theater of Operations.

O AUTORZE

dr Jacek Jędrysiak, historyk, absolwent stosunków międzynarodowych, adiunkt w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego, kierownik Sekcji Wydawniczej Wojskowego Biura Historycznego im. gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, redaktor naczelny kwartalnika „Przegląd Historyczno-Wojskowy”. Autor monografii *Prussian Strategic Thought 1815–1830: Beyond Clausewitz* (Brill: Boston–Leiden 2020), współredaktor edycji

wspomnień Józefa Marii Ruszara: *Czerwone pająki. Dziennik żołnierza LWP* (IPN, WBH: Warszawa 2017). Specjalizuje się w historii XIX i XX w., historii Prus i Niemiec, historii myśli wojskowej, niemieckiej polityce wojskowej na ziemiach polskich 1815–1918 i kwestii zasadniczej służby wojskowej w ludowym Wojsku Polskim. Adres e-mail: jacek.jedrysiak@uwr.edu.pl