



POLAK-WĘGIER DWA BRATANKI - I DO KOLEI, I DO SZABLI I DO SZKLANKI

Upamiętnienie transportu
węgierskiej pomocy wojskowej
z sierpnia 1920 r.



KILKA SŁÓW O WSPÓŁPRACY POLSKO-WĘGIERSKIEJ



W 1918 r., po 123 latach niewoli, państwo polskie musiało wytyczyć od nowa swoje granice państwowe. Niestety skutkowało to wejściem w spory terytorialne z Litwinami, Ukraińcami oraz Czechami. Wkrótce przybrały one niestety formę konfliktów zbrojnych. Również Niemcy, ze względu na utracone w ich mniemaniu terytoria, nie darzyli naszego kraju przyjaźnią. Jedynym sąsiadem Polski, z którym łączyły ją niewątpliwie przyjazne stosunki była Rumunia. Niekorzystną sytuację dodatkowo pogarszała nadciągająca ze Wschodu wojenna pożoga napędzana przez rewolucję bolszewicką, dla której Polska miała być tylko przystankiem w drodze do kapitalistycznych państw zachodniej Europy.

Położenie geopolityczne Polski w przededniu decydującego uderzenia wojsk bolszewickich na Warszawę było więc skrajnie niekorzystne. Niewątpliwie negatywny wpływ na tę sytuację miał brytyjski premier David Lloyd George i jego polityka ustępstw wobec Rosji oraz bierna akceptacja takiego stanu rzeczy przez władze Francji.

Węgry wówczas ponosiły negatywne konsekwencje gospodarcze uwikłania się w działania zbrojne w czasie I wojny światowej. Decyzją zwycięskich mocarstw pozbawiono je blisko 3/4 historycznego terytorium (a co za tym szło około trzech milionów Węgrów znalazło się poza granicami swojej ojczyzny). Ponadto na podstawie traktatu pokojowego zmuszono je do ograniczenia armii do 35 tys. żołnierzy. Nic więc dziwnego, że ważna była dla nich przyjaźń z Polską, która akurat miała dla odmiany pozytywne stosunki ze zwycięską Ententą.

Nie bez wpływu na zacieśnianie kontaktów pomiędzy oboma państwami było to, że zarówno Polacy, jak i Węgrzy byli w ostrym sporze z Czechami. Oba kraje były też zainteresowane uzyskaniem wspólnej granicy, a przy okazji bezpośredniego potężenia kolejowego pomiędzy nimi (co mogłoby ułatwiać bezproblemowe dostawy do Polski materiału wojennego nadsyłanego z Francji i Włoch do Polski).



Fabryka M. Wiessa na Budapesztańskiej wyspie Csepel (1901 r.)

Źródło: <https://vizitorony.hu/h/budapest/2/24-14n.jpg>

6 marca 1920 r. rząd węgierski zezwolił fabryce naboju M. Weissa, zlokalizowanej na budapesztańskiej wyspie Cspel, na dostawę do Polski amunicji. W rozliczeniu nasz kraj miał przekazać ropę i gaz. Niestety transport tej amunicji utknął w Koszycach. W jego skład wchodziło 30 mln sztuk amunicji Lebel, 30 mln łódek do karabinów Mausera oraz 10 mln szt. naboju do karabinów Mannlichera.

3 czerwca 1920 r. zawarto umowę pomiędzy Głównym Zarządem Zaopatrzenia Armii, a przedstawicielem powyżej wspomnianej fabryki M. Weissa. Ta zobowiązała się dostarczyć do Polski 38 mln szt. naboju do karabinów Mannlichera wz. 95. Tym razem płatność miała nastąpić ugotówką.

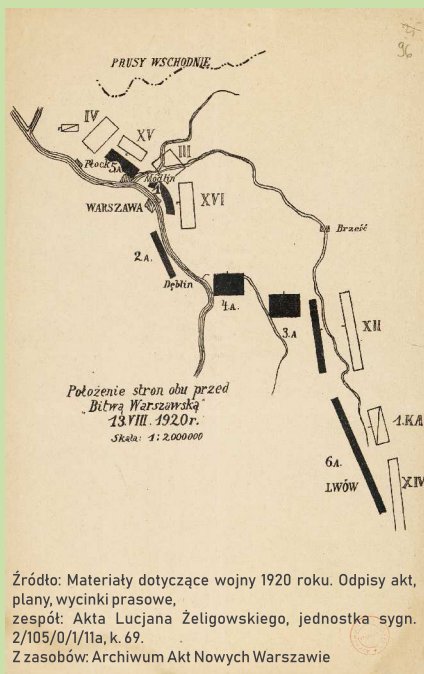
8 lipca rząd węgierski nakazał by cała produkcja fabryki na wyspie Cspel była przez następne dwa tygodnie przeznaczona wyłącznie dla Polski. W tym czasie linie produkcyjne opuszczało do 250 000 szt. amunicji dziennie. Na krótko przed rozpoczęciem polskiego przeciwnatarcia z Budapesztu wyruszyły do naszego kraju transporty uzbrojenia. Niestety nie zostały one przepuszczone przez granicę czechosłowacką i konieczne było ich przekierowanie przez terytorium Rumunii, skąd docierały do Lwowa, Krakowa, Dębina i Skierniewic – łącznie 58 mln naboju dostarczonych w barterze za polski węgiel.

Kluczowy transport dotarł do Skierniewic 12 sierpnia 1920 r. W 80 wagonach znajdowało się około 21-22 mln pocisków.

Opracowano na podstawie:

Uwijała P., 2018, Pomoc państwa węgierskiego dla Polski w 1920 roku, *Wiek Stary i Nowy*, 13(18), 184-205.

Varga E. L., Dwa bratanki. Dokumenty i matriaty do stosunków polsko-węgierskich, NDAP Warszawa, s. 23-24, 655, 676.



Źródło: Materiały dotyczące wojny 1920 roku. Odpisy akt, plany, wycinki prasowe, zespół: Akta Lucjana Żeligowskiego, jednostka sygn. 2/105/0/1/11a, k. 69.
Z zasobów: Archiwum Akt Nowych Warszawa



W Skierniewicach Stowarzyszenia "Liberatis" przez lata kultywowało pamięć o transporcie przybyłym 12 sierpnia 1920 r. do grodu nad Skierniewką. Z jego inicjatywy 25 października 2013 r. przed skierniewickim zabytkowym dworcem kolejowym uroczystie odsłonięto pomnik upamiętniający pomoc węgierską, którą Armia Polska otrzymała w okresie wojny 1920 r. Kolejny obelisk poświęcony tym wydarzeniom odsłonięto na placu przed dworcem 9 listopada 2020 r.

POCIĄGI SPECJALNEJ POLITYCZNEJ TROSKI



W 1920 r. Polska znalazła się w bardzo niekorzystnym położeniu militarnym, konieczne stały się więc zakupy uzbrojenia poza jej granicami – m.in. na Węgrzech i we Francji. Napotykało to jednak wiele trudności. Czechosłowacja (wiosną) i Niemcy (latem) zamknęły granice dla wszelkich przesyłek wojskowych kierowanych do naszego kraju. Podobnie uczyniło też latem Wolne Miasto Gdańsk, w którego portach przeładowywano broń i amunicję napływającą z Zachodu.

Strajki wywoływane bolszewicką propagandą również pozostawały nie bez wpływu na dostawy dla polskiej armii. Niestety płynące ze

Wschodu podszepty znalazły postuch pośród robotników pracujących przy przewozie polskich przesyłek z Anglii, Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Wolnego Miasta Gdańska i krajów Skandynawii.

W lipcu i sierpniu 1920 r. także trasa przez Włochy, Austrię i Czechosłowację była niedostępna ze względu na postawę ostatniego z tych krajów. Dlatego składy z materiałami wojskowymi z Francji podążały przez Austrię, Węgry i Rumunię. Niestety w czerwcu 1920 r. także podburzeni robotnicy i kolejarze austriaccy przystąpili do bojkotu Węgier i wstrzymali transporty z amunicją zmierzającą przez Węgry do Polski.

Pracownicy polskiego Oddziału Transportu Wojskowego w Wiedniu z sukcesem, przy przychylności władz austriackich, wprowadzały w błąd rady robotnicze zaopatrując wagony w fałszywą dokumentację, dzięki czemu udawano się przestać i transporty z bronią i amunicją.

Transporty, które dotarły do Skierniewic do 20 sierpnia 1920 r. w źródłach oszacowano na 110 osi (prawdopodobnie 55 wagonów). Przy założeniu, że maksymalna długość składu wynosiła 40 wagonów, przekładało się to w rzeczywistości na dwa-trzy pociągi (choć w archiwaliach pada pierwsza z tych dwóch wartości). Pojawia się również w dokumentach liczba 80 wagonów. Pociąg przybyły 12 sierpnia 1920 r. miał niewątpliwie kluczowe znaczenie dla dalszego przebiegu wojny. Dzięki

bardzo szybkiemu rozdzieleniu jego zawartości, 15 sierpnia 1920 r., było możliwe rozpoczęcie zwycięskiej kontrofensywy przeciwko bolszewikom.

Wspomniane powyżej transporty to oczywiście nie catość wsparcia okazanego przez Węgrów dla naszego kraju w związku z wojną z bolszewicką Rosją. W sumie w 1920 r. wyprodukowano na Węgrzech i dostarczono pociągami do Polski:

- 48 mln naboí i pocisków do broni Mausera;
- 13 mln naboí Mannlichera;
- 240 kuchni polowych;
- 200 kuchni przenośnych;
- 80 pieców polowych;
- kilka milionów części składowych do karabinów Mausera.

**WYKAZ KOLEJOWYCH TRANSPORTÓW ZAGRANICZNYCH
1 STYCZNIA-20 SIERPNI 1920 r.**

Nazwa transportu	Skąd	Przez	Liczba pociągów	Liczba osi	Zawartość
Polonia	Francja	Włochy, Austria, Czechosłowacja	11	597	działa, amunicja, siodła, włoski pociąg szpitalny, uzdy i pasy, karabiny
Bolonia	Włochy	Austria, Czechosłowacja (od 13 marca 1920 r. wstrzymane przez władze czechosłowackie)	20	214	amunicja i materiały artyleryjskie
Italia				1372	jeńcy i rusini galicyjscy z Włoch
Helwecja	Francja	Szwajcaria, Austria, Czechosłowacja	10	553	samochody i materiały samochodowe oraz sanitarne
Wiktoria	Francja	Niemcy (wstrzymane 15 lipca 1920 r. przez władze niemieckie)	68	5563	amunicja, broń, samochody, mundury, materiały awiacyjne, armaty, materiały sanitarne, owies
			6	492	amunicja, materiały awiacyjne, karabiny, mosty
	Gdańsk			1012	amunicja, materiały wojenne
				8289	prowiant, ekwipunek, owies, samochody
				3938	ekwipunek i prowiant
Lux	Austria	Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców	1	76	amunicja, plecaki, maszyny
	Węgry		2	110	amunicja Mannlicher, tódkí Lebelá

Wyremontowany pojazd jest charakterystycznym przedstawicielem krytych, dwuosioowych wagonów towarowych skonstruowanych i produkowanych w kilku fabrykach na terenie Węgier. Ich granica obciążenia wynosiła 12-15 ton. Odbiorcami były różne zarządy kolejowe CiK monarchii, a przede wszystkim węgierskie koleje państwowe MAV.

Zabytkowy pojazd będący w posiadaniu Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei (PSMK) został wybudowany w 1910 r. przez wytwórnię Janos Weitzer Gép. Waggongyar és Vasöntode Reszvény – Taraság, Árad. Po 1918 r. fabryka i miasto znalazły się poza granicami Węgier. (Obecnie: Uzina de Wagoane Árad, Rumunia). Najwcześniejszy numer kolejowy, prawdopodobnie pochodzący jeszcze z zarządu KKÖStEB jest 116682. Na kolei MAV tego rodzaju wagony oznaczane były serią Grⁿ.

Pojazdy, o masie własnej 8650 kg i rozstawie osi 4 m, miały stalowe – ramę i szkielet pudła. Można do nich było załadować 15 t. towaru. Poziome drewniane oszalowanie pokrywało ładunkową część wagonu. Suwane drzwi w bocznych ścianach miały szalowanie pionowe. Otwory wentylacyjno-zasypowe umieszczono po jednym w każdej z potówek ścian bocznych. Charakterystyczne dla wyglądu są, wykonane z bardzo płytkiego, specjalnie walcowanego ceownika, ukośnie biegnące stężenia szkieletu pudła. Jeżeli wagon występował w wersji hamownej, to na jednym końcu pojazdu zabudowany był pomost dla hamulcowego z zamontowanym pokrętkiem hamulca ręcznego, który poprzez biegnący pod wagonem układ cięgieł uruchamiał klocki hamulcowe. Przed deszczem i śniegiem pracownika kolei chroniło przedłużenie dachu z nad części ładunkowej oraz pionowa blacha ostaniająca dolną część pomostu. Po latach Grⁿ wyposażano w przewód powietrzny hamulca zespolonego.

Nie wiadomo jaką drogą i kiedy nasz pojazd trafił do Polski. Na PKP pierwotnie oznaczono go numerem 111066 i serią Km. Obniżono mu także ładowność do 12,5 t. Po II wojnie poddany został on rekonstrukcji układu biegowego. Ze względu na potrzebę ujednolicenia typów zestawów kołowych wymieniono łożyska i widły maźniczne. Nastąpiło to najprawdopodobniej podczas naprawy głównej w 1951 r.

Warto dodać, że wagony pochodzące z dawnych terenów Austro-Węgier oznaczane przez PKP serią Km często przerabiano na brankardy do pociągów towarowych. Do przebudowy najdogodniejsze były właśnie wagony z hamulcem ręcznym i pomostem. Jeden z zachowanych w Czechach wagonów tego typu ma właśnie taki

„brankardowy” epizod w swojej historii.

W Polsce pojazdy, o ile zostały przebudowane, dostawały oznaczenie serii Ft. Tak przerobione zostały np. wagony serii Km o numerach 111059 i 111065. O możliwej przeróbce na brankard także naszego wagonu mogą świadczyć, pozostałe do dziś, uchylne drzwi w ścianie szczytowej.

W latach sześćdziesiątych PKP dążąc do ujednolicenia parku wagonowego zaczęły wycofywać mniej liczne serie wagonów. Toteż po kolejnej naprawie, przeprowadzonej w 1962 r. w Pruszkowie, pojazd wycofano z regularnej eksploatacji i przekazano do Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych w Głownie. Tutaj, po adaptacji na wagon do przewozu pracowników i narzędzi torowych na zakładowej bocznicy, pełnił służbę do połowy lat siedemdziesiątych. Nosił numer inwentarzowy 0007.

W 1988 r. wiosną odstawiony Km 111066 został przekazany PSMK z przeznaczeniem na eksponat. Wkrótce Stowarzyszenie przystąpiło do renowacji pojazdu. Prace, bardzo intensywne, dzięki wsparciu PKP mogliśmy prowadzić w tódzkiej wagonowni na Janowie. Brało w nich udział kilku członków. Po zakończeniu renowacji, w przeddzień Dnia Kolejarza, wagon wraz z parowozem Ferrum został ustawiony jako pomnik techniki na peronie 1. Jednak po kilkunastu latach, ze względu na ciągle powtarzające się akty wandalizmu, nasz Km został zdjęty z pomnika i przetransportowany do Skierniewic.

Lata od szybkiej renowacji sprawiły, że wagon ulegał stopniowej degradacji. W 2020 r. postanowiliśmy aby pierwszy w historii Stowarzyszenia eksponat taborowy poddać drugiej, tym razem bardzo gruntownej renowacji. Roboty obejmowały m. in. piaskowanie konstrukcji i jej antykorozyjne zabezpieczenie, ułożenie nowego oszalowania pojazdu, ułożenie nowej podłogi i nowego dachu. Uzupełnione zostały brakujące elementy pomostu dla hamulcowego. Wiele innych elementów naprawiono a w kilku przypadkach dorobiono i zamontowano części nowe.

Prace trwały 1,5 roku. Były prowadzone ze starannością należną zabytkowemu pojazdowi. Pomocny przy nich był oryginalny rysunek fabryczny tzw. blatt. Obecnie 111. letni wagon znowu dotoczy do zbioru wyremontowanych, historycznych pojazdów kolejowych Parowozowni Skierniewice. Będzie eksponowany w składzie „Stuletniego pociągu PSMK”.



Projekt

Polak-Węgier dwa bratanki - i do kolei, i do szabli i do szklanki. Upamiętnienie transportu węgierskiej pomocy wojskowej z sierpnia 1920 r.



Moja Mała
Ojczyzna



został zrealizowany z programu Moja Mała Ojczyzna przy wsparciu finansowym Fundacji Banku Gospodarstwa Krajowego im. J. K. Steczkowskiego



i wcielony w życie w 2021 r. przez Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei