Belvédère

6617J 8713J

Warszawa dn. 15 ~~Stycznia~~ 1921r.

ADJUTANTURA GENERALNA NACZELNEGO DOWÓDZTWA
Wpisano do ... pod nr ...
Załączników ...

UWAGI TYCZACE SIE ORGANIZACJI WOJSKOWEJ SŁUZBY KOMUNIKACYJNEJ W POLSCE.

~~8713J~~+6617J

20.VI

(Note sur l'Organisation du Service Militaire des Chemins de fer en Pologne).

++++++++++++++++

Organizacja SŁUZBY WOJSKOWEJ KOMUNIKACYJNEJ ma na celu ustalić:

1) Pełnomocnictwa władz wojskowych i władz cywilnych kolei żeleznych z punktu widzenia transportów,

2) Skład Organów Kierownictwa i wykonania transportów.

Teksty zasadnicze tyczące się tej organizacji są obecnie:

1) Ustawa z dn. 27 Marca 1920 r. ogłoszona w Monitorze Polskim dn. 3 Kwietnia 1920 r.

2) Rozporządzenie wykonawcze z dn. 25 Czerwca 1920 r.

3) Projekt Ministra Spraw Wojskowych Nr.6455/Org. z 8 Grud. 1920 r.

Można je streścić i wytłomaczyć w sposób następujący:

1) USTAWA Z DN.27 Marca 1920 r. O KOLEJACH ZELAZNYCH W CZASIE WOJNY.

A. Streszczenie.

Art.1. W czasie wojny koleje żel. podporządkowują się Interesom Obrony Państwa.

Art.2. Władze Cywilne i Wojskowe opracowują wspólnie w czasie pokoju urządzenie sieci dróg żelaznych dla celów wojny.

W chwili mobilizacji wszystkie koleje przechodzą pod władzę Ministra Kolei Zelaznych.

Art.3. Min.Kolei Zelaznych jest obowiązany do wykonania żądań władzy wojskowej dla potrzeb wojny i do dostarczenia jej potrzebnego materjału.

Art.4. Władze Kol.Zel. są odpowiedzialne za kierownictwo i za techniczną sprawność kolei żelaznych.

Art.5. W razie wadliwej sprawności kolei żel. Minister S.Wojsk. może wydać rozkazy obowiązujące Min. Kol.Zel. i ma prawo wkro-

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York
PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

309
18

czyć w zakres jego działania.

Art.6. Dekretem Nacz. Państwa personel kolejowy może być zmilitaryzowany w czasie wojny.

Art.7. Personel Służby Wojskowej kol.żel. werbuje się z pracowników kolejowych, byłych pracowników kolejowych lub ludzi fachowo uzdolnionych nie mających 50 lat, i nie obowiązanych do czynnej służby wojskowej.

Art.8. Etat i pobory personelu wymienionego w art.7.są ustalone przez Min.S.Wojsk.w porozumieniu z odnośnymi Ministrami.

Art.9. Personel ten jest podległy Władzom i Regulaminom wojskowym

Art.11. Wykonanie niniejszej ustawy należy do Ministra S.Wojsk. w porozumieniu z Min.Kol.Żel. i Odnośnymi Ministrami.

B. ROZTRZĄSANIE.

Art.1. określa moralną podległość kolei żelaznych jak i każdego organu Państwa (Finanse, Zaopatrzenie) interesom narodowym, nie określając dokładnie której władzy są podległe: Min.S.Wojsk. czy Min.Kolei Żelaznych.

Art.2. przewiduje bardzo słusznie współpracę cywilną i wojskową w czasie pokoju dla organizacji Sieci strategicznej, gdyż organizacja ta jest czynnością bardzo długą i kosztowną, której nie można improwizować;

utworzenie linii przewozowych, niezależnych i podwójnym torze, materjał techniczny tych linii, rampy ładowania i wyładowania, oświetlenie, stacje wodne, parowozownie, warsztaty itp.

Ustanawia, że w czasie wojny, koleje Żel. znajdują się całkowicie pod władzą Min.Kol.Żel.

Jest to najważniejszy punkt ustawy.

Art.3. czyni władze wojskowe Uprzywilejowanym Klientem kol.żel.; przedstawiają one żądania, które koleje są obowiązane wykonać, lecz nie wydają rozkazów.

Art.4. pozostawia władzom kolejowym odpowiedzialność techniczną. Jest to zupełnie słusznem. W czasie mobilizacji personel kolejowy winien o ile możności być pozostawionym na miejscu i spełniać w dalszym ciągu te same czynności co w czasie pokoju.

Lecz punkt ten jest zbyteczny, ponieważ Min.Kol.Żel. zachowuje całą swoją władzę, techniczną i inną, nad kolejami i [illegible]

tem idzie całkowitą odpowiedzialność.

Art.5. pozwala Min. S.Wojsk. wtrącać się do kolei jeżeli te ostatnie nie czynią zadość potrzebom wojskowym, podczas gdy przedtem nie miał prawa dawać rozkazów, teraz może wydawać rozkazy obowiązujące. Tu przechodzi się z jednej ostateczności w drugą, i to za późno.

Art.6. przewiduje możebną militaryzację personelu kolejowego. Powinna ona być automatyczną, aby zapobiedz wszelkim opuszczeniom i trudnościom.

Art.7,8,i 9. regulują werbowanie i określają obowiązki personelu Wojskowej Służby kolejowej. Gdie się zaczyna i gdzie się kończy ta służba? o jakim personelu mowa? Czy o wzmacniającym personelu Dyrekcji Kol.Żel., o saperach kolejowych, o Sekcjach kol.pol.? Personel ten podlega władzom wojskowym, a więc M.S.Wojsk. w przeciwieństwie do personelu Dyr.Kol.Żel.

Art.11 nie określa jaka część przypada każdemu Ministerstwu w wykonaniu niniejszej ustawy.

Ogólnie biorąc, W czasie wojny koleje podlegają całkowicie Min.Kol.Żel. które jest obowiązane uwzględnić żądania M.S.Wojsk. (art.2,i 3). Min. M.S.Wojsk. może wydawać rozkazy i mieszać się do transportów tylko jeśli te ostatnie są nie prawidłowe. (art.5)

Personel kolejowy podlega władzy M.K.Ż. (art.6.) i może być zmilitaryzowany; personel Służby wojskowej kolejowej podlega władzy M.S.Wojsk. i jest zmobilizowany (art.9.).

Zatem, w czasie wojny, władze wojskowe nie mają żadnego wpływu na koleje. Przesyłają im żądania jak w czasie pokoju i jak osoba prywatna. Mają jedynie pierwszeństwo w uwzględnianiu swoich żądań, czyli że są Klientem uprzywilejowanym. Rozporządzają jednak zmobilizowanym personelem dla swojej własnej służby, która zresztą nie jest określoną.

Na koniec, Służba Wojskowa Kolejowa składa się tylko z urzędników łącznikowych dla łączności z organami służby kolejowej.

Pozatem ustawa z dn. 27 Marca 1920 r., która tak niejasno określa odnośne upoważnienia władz cywilnych i wojskowych kolejowych na rozmaitych stopniach, całkowicie zamilcza:

1) O organach Służby wojskowej kolejowej,

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York
PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York
311

2) O atrybucjach każdego z tych organów na obszarze ktaju i w Armiach.

Nie jest więc, właściwie mówiąc, Ustawa Organizacji Służby wojskowej kolejowej, lecz Rozporządzenie Międzyministerjalne, ustanawiające ryczałtowo stosunek między władzą M.S.Wojsk. a M.K.Z.

II. PRZEPISY WYKONAWCZE Z Dn. 25 ~~MAJA~~ Czerwca 1920r.

TYCZĄCE SIĘ KOLEI ŻELAZNYCH W CZASIE WOJNY.

Podstawowe zasady tych przepisów mogą być streszczony w sposób następujący:

A. Streszczenie.

Par.1. Przy Min.Kol.Żel. ustanawia się wojskową Sekcją komunikacyjną, podległą pod względem służbowym M.S.Wojsk., która obejmie całkowite rzecznictwo wszelkich interesów wojskowych w obec M.K.Z. i odwrotnie interesów kolejowych w obec władz wojskowych.

Zadaniem jej zatem jest: a) w czasie pokoju:

pośredniczyć między M.S.Wojsk. i kolejami, przedstawić desiderata władzy wojskowej i współdziałać z M.K.Z. w opracowaniu zarządzeń mających na celu przystosowanie kolei żel. dla celów strategicznych.

b) w czasie wojny:

przedstawić M.K.Z. życzenia władzy wojskowej (Nacz.Dow. i M.S.W.) tyczące się transportów wojskowych, śledzić za biegiem transportów wojskowych i przedstawiać zażalenia w sprawie stwierdzonych nieprawidłowości.

Par. 2 i 3. Przy każdej Dyr. Kol.Żel. i przy niektórych Poddyrekcjach ustanawia się wydziały wojskowe mające takie same obowiązki jak opisane w par.1.

Par.5. Na ważniejszych stacjach znajdują się Oficerowie Dworca (Komendanci dworca lub węzłów kolejowych) których obowiązkiem jest śledzenie biegu transportów wojskowych.

Par.6. Stosunek władz wojskowo kolejowych wymienionych w par.2,3,5. do Min.S.Wojsk. względnie podczas wojny do Nacz.Dow. uregulują osobne przepisy wydane przez M.S.Wojsk. w porozumieniu z Nacz.Dow.

Par.8. Szczegółowy zakres działania powyższych władz wojskowo-kolejowych, ich wzajemny stosunek do siebie i do cywilnych władz kolei wreszcie ich wzajemną odpowiedzialność określa szczegółowe przep.

..sy, wydane przez M.S.Wojsk. w porozumieniu z M.K.Z.

Par.9. Sekcji wojskowo komunikacyjnej, Wydziałom i Biurom wojskowym i Oficerom Dworca nie wolno wydawać żadnych zarządzeń wykonawczych w zakresie kolejnictwa.

Par.11. M.S.Wojsk. w porozumieniu z M.K.Z. określi szczegółowo odpowiedzialność i obowiązki władz kolejowych w tem co się tyczy wykonania służby wojskowej kolejowej i dostarczania sprzętu kolejowego.

Par.12. Przewidziana w par.4. Ustawy z.dn.27 Marca 1920r. odpowiedzialność władz cywilnych nie dotyczy odpowiedzialności "za czyny i zarządzenia dokonane na żądanie władz wojskowych".

Par.13. Organy wojskowe i cywilne kolei żel. obowiązane są stale dążyć do wzajemnego porozumienia w tem co się tyczy transportów wojskwych. W razie różnicy zdań złożą raport władzy wojskowej; w braku czasu Z Organ wojskowy ma głos decydujący".

Par.14. Dekret Nacz. Państwa oznacza drogi żelazne oddane prawom wojskowym.

B. Roztrząsanie.

Niedokładności Ustawy z dn. 27 Marca 1920r. mogły tylko się powiększyć w Rozporządzeniu Wykonawczem z dn.25 Czerw. i wprowadzić do niej wątpliwości i sprzeczności.

Organami Sł.Wojskowej kolejowej są:

Wojskowa Sekcja Komunikacji przy M.K.Z.

Biura wojskowe przy Dyrekcjach i niektórych Poddyrekcjach kol

Oficerowie Dworca (par.1,2,3,5,)

Jedni i drudzy mają obowiązek przedstawiania życzeń i zażaleń władzy wojskowej i sledzenia za biegiem transportów (par.1,2.) Obowiązkiem ich jest również bronić sprawy wojskowe w obec władz kolejowych i trudności kolei żel. w obec władz wojskowych(p.1.) (x) Są oni w istocie prostymi urzędnikami łącznikowemi.

(x) Aby skutecznie spełnić to całkiem słuszne zadanie, byłoby nieodzownem, iżby zamiast być prostemi urzędnikami łącznikowymi przy technikach, pracowali wspólnie z nimi, jako Komisja mięszana (1 wojskowy, 1 technik) jak to ma miejsce w organizacji francuzkiej.

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

Dlatego się wydaje dziwnem czytać w par.13., że w razie rozbieżności zdań z technikami, mają "głos decydujący".

Będąc przeto poprostu stroną przestawiającą życzenia i zażalenia, odrazu nabywają prawa rozstrzygania; rozkazują.. W prawdzie, par.5. Ustawy z 27 Marca 1920r. pozostawiał czas na tę raptowną zmianę. Dlatego że z jednej strony: " szczegółowy zakres ich działania, wzajemny ich stosunek, stosunek ich do władz kolejowych, ich wzajemna odpowiedzialność", - z drugiej strony: "odpowiedzialność i obowiązki władz kolejowych w wykonaniu służby wojskowo kolejowej i w dostarczaniu sprzętu kolejowego" (p.11. należy jeszcze określić.

Czyż to nie jest właściwą podstawą Organizacji Służby Wojskowej Kolei Żel.?

Zatem, przepisy szczegółowe (par.8.) nie mają rozstrzygać te kwestje, lecz Ustawa organizacyjna.

Przepisy wykonawcze z 25 Czerca 1920r. jak i Ustawa z 27 Marca 1920r. są tylko szkicem zakresu działania M.S.Wojsk. i M. K.Ż. i nie rozstrzygają zadania Organizacji służby wojskowo-kolejowej.

Mimochodem zwracamy uwagę, że par.14. przewiduje militaryzację personelu kolejowego liniami a nie kategorjami.

III. PROJEKT M.S.WOJSK. O ORGANIZACJI WOJSKOWEJ SŁUŻBY KOMUNIKACYJNEJ (Nr.6455/Org. z 8 XII 1920r.)

Projekt ten określa wewnętrzną organizację IV Oddziału Ministerstwa, lecz bynajmniej nie organizację wojskowej służby komunikacyjnej. W istocie kończy się on w ten sposób (par.5.):

" Osobne przepisy i instrukcje wydane przez M.S.Wojsk. w porozumieniu z odnośnemi fachowemi Ministerstwami określą:

1) Szczegółowy zakres czynności wojskowych władz komunikacyjnych,

2) Ścisły wzajemny stosunek do siebie i do cywilnych władz komunikacyjnych, ich wzajemną odpowiedzialność,

3) Szczegółową organizację danych formacji wojskowej służby komunikacyjnej.

Jest to wyraźne przyznanie, że organizacja wojskowej służby

komunikacyjnej nie istnieje.

Projekt [illegible]

Organ Centralny: Wojskowa Sekcja Komunikacyjna,

Organy podrzędne: Podsekcje wojskowo komunikacyjne przy Dyrekcjach kolejowych, wspomagane przez Wydziały wojskowe przy Poddyrekcjach kolejowych i przez Oficerów Łącznikowych przy Dyrekcjach P. i Tel. i Dyrekcjach Robót Publicznych.

Oddział Centralny liczy 4 Wydziały podzielone na Referaty

I. Wydział – Mob. Org.

a) Referat Organizacyjny,

b) Referat personalny,

c) Referat mobilizacyjny,

II. Wydział Techniczny Sieci komunikacyjnych:

a) Referat kolejowy,

b) Referat dróg kołowych,

c) Referat dróg wodnych,

d) Referat łączności

e) Referat komunikacji samochodowej,

f) Referat komunikacyi powietrznej.

III. Wydział Transportowy:

a) Referat instrukcyjny,

b) Referat instradacyjny,

c) Referat spraw ruchowych,

IV. Wydział Komercialno-Rozrachunkowy:

a) Referat przewozowo taryfowy,

b) Referat rozrachunkowy,

c) Referat budżetowo finansowy,

V. Kancelarja Sekcji.

Organizacja ta wydaje się trochę skomplikowaną, lecz nie posuwając daleko jej studjowanie w braku szematów odnoszących się do projektu, i które byłyby zajmujące, gdyż zapewne przedstawiają podział IV. Oddziału w czasie wojny między M.S.Wojsk., M.K.Z. i Sztabem Generalnym, należy zauważyć że jest daleko posuniętą i przewiduje wszystkie potrzebne organy opracowania:

– Przygotowanie regulaminów,

– Opracowanie wszelkich środków komunikacyjnych (koleje, drogi

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

kołowe, drogi wodne, samochody, samoloty),

Opracowanie ich przepisów [illegible] transportów [illegible]

– Zorandzenie materjału kolejowego istenieiących linii, utorowanie nowych linii,

– Przygotowanie transportów strategicznych (mobilizacja, osłona, koncentracja, zaopatrywanie itd.)

– Wyszkolenie personelu,

– Zabezpieczenie toru i objektów kolejowych, plany odwrotu i niszczenia,

– Próby w celu ulepszenia lub przyśpieszenia transportów wojsk.

– Wybór typów taboru i tp.....

Organizacja ta byłaby nawet krokiem naprzód ku organizacji wojskowej służby komunikacyjnej, gdyby Wojskowa Sekcja Komunikacyjna i Wojskowe Podsekcje komunikacyjne które ona przewiduje, działały zbiorowo z Ministerstwem lub z Dyrekcjami Kolejowemi jako Komisje mięszane.

Tak opracowany tekst projektu 6455/Org.z 8 XII. 1920r. odpowiada wprawdzie wewnętrznej organizacji IV Oddziału, lecz nie rozstrzyga kwestji organizacji Wojskowej Służby Komunikacyjnej.

Zostało już dostatecznie wykazane, że Organizacja Wojskowej Sł.Komunikacyjnej istnieje obecnie tylko w zarodku. Łatwo byłoby dowieść, że to co teraz istnieje, nie zawsze jest oparte na zasadach mogących być przyjętemi, jak to wykazały w szczególności poprzednie rozprawy z Sekcją Komunikacyjną Ministerstwa; w tej kwestji odsyłamy do uwag Misji Wojk.Fr. ~~nad~~ dn.26 XII 1920 r.nad: "Ogólną Organizacją Wojskowej Służby Kolei Żelaznych w czasie wojny".– Czas nagli, gdyż w braku stałej organizacji, opartej na racjonalnych zasadach, jest dziś niemożebnem przygotować transporty strategiczne (osłona,mobilizacja, koncentrącja), organizować zaopatrywanie armii, przystąpić do nieodzownego wyszkolenia oficerów Służby Kolejowej i technicznego personelu, który ma do nich być przydzielony. Jutro będzie niemożebnem wykorzystać pierwszorzędne startegiczne narzędzie, jakiemsą koleje w rękach Dowództwa.

Aby dojść do celu wydaje się nieodzownem,(jak to już było zaprojektowane w liście 5 I 4 P. z dn. 4 Stycznia 1921 r. do Wice-Ministra S.Wojsk.)poruczyć Komisji złożonej z kilku tyko członków

łającej bez przerwy aż do ukończenia pracy:

1) Badanie zasad mających być przyjętemi w organizacji wojskowej Służby transportó;

2) Opracowanie tej organizacji,

Komisja ta działaby następnie w ten sam sposób w sprawie Zaopatrywania.

Początkowa zgoda co do zasad i co do ich doniosłości ma bezwarunkowo pierwszorzędne znaczenie: co do zasad, gdyż wiążą się ściśle ze sobą i zmiana jednej może pociągnąć za sobą zmianę innych; – co do ich doniosłości, gdyż łatwo mogą być przekształcone.(1)

---

(1) Zacytujemy jako przykład:

We francuzkiej organizacji, wojskowo służby kolejowe – dział wojskowy i dział techniczny – są połączone w Komisji mieszanej. Podlegają one tej samej władzy t.j. Ministrowi Wojny , i decyzje są przyjęte przez Komisję działającą zbiorowo.

W polskiej organizacji, dział wojskowy i dział techniczny są obok siebie postawione; podlegają dwom różnym władzom Ministrowi S.Wojsk. i M.Kol.Żel., zadania ich bardzo się różnią i pełnomocnictwa ich są bardzo nierówne, gdyż tylko technik kieruje a tem tylko on może rozstrzygać. Obie te zasady całkowicie się różnią, jednak niektórzy uważają je za identyczne.

Drugi przykład:

W Organizacji francuzkiej, Służba Kol.Żel. w czasie wojny podlega całkowicie władzy wojskowej. To nie znaczy jak niektórzy myślą, że personel cywilny jest zastąpiony przez personel wojskowy, który uruchamia koleje. Przeciwnie cywilny personel kolejowy pozostaje na miejscu, i o ile możności spełnia te same czynności co w czasie pokoju, zachowuje całą swoją odpowiedzialniścą techniczną, lecz w organach kierowniczych, przedstawiciel wojs[redacted]jest dodany do przedstawiciela kolei żelaznych, i osobisty wpływ tego ostatniego ustępuje miejsce wpływowi Komisji.

Komisja taka mogłaby zadośćuczynić ~~żądaniom~~ żądaniom zawartym w "Rozporządzeniu z 25 Czerwca " czyli "objąć całkowite rzecznictwo wszelkich interesów wojskowych w obec M.K.Ż. i odwrotnie interesów

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York
PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York
317

najmniejsze zaś przekształcenie może je uczynić nie do przyję-cia i wywołać nieporozumienia lub pomieszanie pełnomocnictw.

Zachodzi więc potrzeba bardzo starannego ich rozrtząsania w Komisji.

kolejowych w obec władz wojskowych", t.zn. że władza wojskowa wy-da tylko rozkazy wykonalne z uwzględnieniem potrzeb cywilnych i że władze techniczne potrafią wprowadzić ograniczenia w transpor-tach handlowych aby uwzględnić ważność ważność transportów wojs-kowych.

Komisja może to urzeczywistnieć, lecz ani technik ani wojs-kowy nie mogą tego zrobić oddzielnie.

VARSOVIE, le 20 JANVIER 1921.

N O T E

SUR L'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE

DES CHEMINS DE FER.

L'organisation du SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER, en France, repose sur les principes suivants, qui posés depuis 1888, ont reçu pendant la dernière guerre, la consécration de l'expérience.

1°.- Placement des Chemins de Fer, en temps de Guerre, sous UNE AUTORITE UNIQUE, de l'autorité militaire.

2°.- Division du réseau ferré en RESEAU de l'Intérieur, sous l'autorité du Ministre de la Guerre, et réseau DES ARMEES sous l'autorité du Commandant en Chef agissant par DELEGATION DU MINISTRE DE LA GUERRE.

4°.- Utilisation d'ORGANES REGULATEURS.

5°.- MILITARISATION DU PERSONNEL DES Chemins de Fer.

-o-o-o-o-o-o-o-

En Pologne, l'organisation du Service militaire des Chemins de Fer n'existe qu'à l'état embryonnaire., les pouvoirs respectifs en temps de Guerre de l'autorité civile des Chemins de Fer et de l'autorité militaire, au point de vue des transports; la constitution des organes de Direction de l'exécution des transports restant encore à définir nettement :

L'examen.....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

L'examen des textes relatifs à cette organisation :

1°.- Décret (ustawa) du 27 Mars 1920.

2°.- Instruction d'application du 25 Juin 1920.

3°.- Projet du Ministère de la Guerre n° 6.455/Org. du 8/12/20.

montre toutefois que la conception polonaise s'appuie sur les principes suivants : (1)

1°.- Placement des Chemins de Fer en temps de Guerre sous l'autorité unique DU MINISTERE DES CHEMINS DE FER.

2°.- Absence de RESEAU DES ARMEES.

3°.- JUSTAPOSITION de l'élément MILITAIRE et de l'élément TECHNIQUE dans tous les organes de direction.

4°.- Absence d'organes REGULATEURS. (1)

Ces principes n'étant pas complètement applicables, on a été entrainé pour les utiliser, à des CONTRACDICTIONS ou des ILLOGISMES, qu'il est facile de relever dans les textes précités. (1)

On ne pourra aboutir à une organisation solide du Service Militaire des Chemins de fer, qu'après s'être mis d'accord sur les PRINCIPES et sur leur PORTEE.

- Sur les .....

---

(1) Pour la discussion de ces textes, on renvoie à la note de la Mission en date du 15 Janvier 1921 sur l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER EN POLOGNE.

- Sur les principes, car ils s'enchainent étroitement et toute modification de l'un peut entrainer une modification des autres.

- Sur leur portée, car ils sont aisés à déformer et la moindre déformation peut les rendre inacceptables en créant des malentendus ou desconflits d'attributions.

Or, il faut aboutir, afin de pouvoir :

AUJOURD'HUI :

PREPARER LES TRANSPORTS STRATEGIQUES (couvertures-mobilisation-concentration-), organiser le RAVITAILLEMENT DES ARMEES, procéder à l'INSTRUCTION des Officiers du Service des Chemins de Fer et de leurs techniques.

DEMAIN : Utiliser l'outil stratégique puissant que constituent les Chemins de Fer aux mains du Commandement.

Pour aboutir, il parait indispensable, ainsi que la Mission l'a déjà suggéré dans la lettre 5 T/4P du 4 Janvier 1921 à M. le Vice-Ministre de la Guerre, de confier l'examen DES PRINCIPES, puis l'étude de l'organisation du SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER à une COMMISSION de quelques membres seulement présidés par une PERSONNALITE faisant autorité et travaillant sans interruption jusqu'à achèvement.

-o-o-o-o-o-o-

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

321
24

Belwidere

Warszawa, dnia 20 Stycznia 1921 r.

Note sur l'Organisation
du Service Militaire
des Chemins de fer.

Abge

UWAGI TYCZACE SIE ORGANIZACJI

WOJSKOWEJ SLUZBY KOLEJOWEJ.

++++++++++++++++++

Organizacja wojskowej służby kolejowej we Francji opiera się na zasadach następujących, które przyjęte w 1888 roku, zostały podczas ostatniej wojny uświęcone doświadczeniem.

1) Postawienie kolei żelaznych w czasie wojny pod jedną tylko władzą, władzą wojskową.

2) Podział sieci kolejowej na sieć obszaru kraju pod władzą Ministra Wojny i sieć obszaru Armji pod władzą Naczelnego Dow., działającego z upoważnienia Ministra Wojny.

3) Połączenie działu wojskowego i działu technicznego w Komisje mięszane we wszystkich organach kierowniczych.

4) Zużytkowanie organów regulujących.

5) Militaryzacja personelu kolejowego.

W Polsce, organizacja służby wojskowo kolejowej znajduje się jeszcze w zarodku, gdyż odnośne pełnomocnictwa cywilnej władzy kolejowej i władzy wojskowej w czasie wojny, z punktu widzenia transportów, jako też skład organów kierowniczych i wykonawczych transportów należy jeszcze dokładnie określić.

Badanie tekstów odnoszących się do tej organizacji:

1) Ustawa z 27 Marca 1920 r.

2) Rozporządzenie wykonawcze z 25 Czerwca 1920 r.

3) Projekt M.S.Wojsk.Nr 6455/Org z 8.12.1920 r.

wykazuje jednak, że polskie pojęcie o tej kwestji oparte jest na zasadach następujących: (I)

(I) Co do roztrząsania tych tekstów odsyła się do uwag Misji W. Francuskiej z 15 Stycznia 1921 r. nad Organizacją Wojskowej Służby kolejowej w Polsce.

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

322

~~25~~

1) Postawienie kolei żelaznych w czasie wojny pod jedyną władzą M.K.Z.

2) Brak sieci obszaru kraju.

3) Postawienie obok siebie działu wojskowego i działu technicznego we wszystkich organach kierowniczych.

4) Brak organów regulujących.

Ponieważ zasady te nie są całkowicie możebne do zastosowania doszło do sprzeczności lub do nielogiczności, które łatwo jest wy wytknąć w wyżej wymienionych tekstach.

Nie można będzie dojść do ~~przykł~~ do stałej organizacji służby wojskowo kolejowej nim się nie dojdzie do porozumienia co do zasad i co do ich doniosłości;

co do zasad;gdyż wiążą się ściśle ze sobą i zmiana jednej może pociągnąć za sobą zmianę innych,

co do ich doniosłości; gdyż łatwo mogą być przekształcone, najmniejsze zaś przekształcenie może je uczynić nie do przyjęcia wywołując nieporozumienia lub spory co do atrybucji.

Należy jednak z tem skończyć,aby można było:

DZISIAJ: Przygotować transporty strategiczne(osłona,mobilizacja, koncentracja) zorganizować Zaopatrywanie Armji,przystąpić do wyszkolenia oficerów służby kolejowej i ich techników.

JUTRO: Zużytkować potężne narzędzie strategiczne,jakiem są koleje żelazne w rękach Dowództwa.

Aby dojść do celu,wydaje się nieodzownem (jak to Misja już zaprojektowała w liście 5 T/4 P z 4go Stycznia 1921 r.do P.Wice-Ministra S.Wojsk.)poruczyć badanie tych zasad,następnie opracowanie organizacji służby wojskowo kolejowej komisji złożonej z kilku tylko członków,pod przewodnictwem osobistości piastującej odnośną władzę, działającej bez przerwy,aż do ukończenia pracy.

++++++++++++++++++++++++

Belgéwère

Varsovie le 15 Janvier 1921

N O T E

sur l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER EN POLOGNE

L'organisation du SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER a pour but de fixer :

1°- les pouvoirs des autorités militaires et des autorités civiles des chemins de fer , au point de vue des transports .

2°- La constitution des Organes des Direction et d'exécution des transports .

Les textes de base relatifs à cette organisation sont actuellement :

1.- Le décret (Ustawa) du 27 mars 1920 , paru au Monitor Polski du 3 avril 1920 .

11.- l'INSTRUCTION d'APPLICATION , du 25 Juin 1920 .

111.- LE PROJET DU MINISTERE DE LA GUERRE N° 6455/Org. du 8 décembre 1920 .

On peut les résumer et interprêter comme suit :

1.- DECRET .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

324

Belpédère

Varsovie le 15 Janvier 1921

N O T E

sur l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER EN POLOGNE

L'organisation du SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER a pour but de fixer :

1°- les pouvoirs des autorités militaires et des autorités civiles des chemins de fer , au point de vue des transports .

2°- La constitution des Organes des Direction et d'exécution des transports .

Les textes de base relatifs à cette organisation sont actuellement :

1.- Le décret (Ustawa) du 27 mars 1920 , paru au Monitor Polski du 3 avril 1920 .

11.- l'INSTRUCTION d'APPLICATION , du 25 Juin 1920 .

111.- LE PROJET DU MINISTERE DE LA GUERRE N° 6455/Org. du 8 décembre 1920 .

On peut les résumer et interprêter comme suit :

1.- DECRET .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

324

art.8 - L'effectif et la solde du personnel prévu à l'art.7 sont fixés par ENTENTE entre le MINISTRE DE LA GUERRE Et les MINISTRES INTERESSES .

art.9 - Ce personnel est soumis aux AUTORITES MILITAIRES et AUX REGLEMENTS militaires .

art.11 - Le Ministre de la Guerre , est chargé de l'exécution du présent décret , par entente avec le Ministre des chemins de fer , les MINISTRES INTERESSES.

B./- DISCUSSION

L'art. 1 - définit la subordination morale des chemins de fer comme de tout organisme de l'Etat : Finances - approvisionnements , aux intérêts de la nation , sans préciser de quelle autorité ils dépendent : GUERRE ou CHEMINS DE FER .

L'art. 2 - prévoit très justement la collaboration CIVILE et MILITAIRE , en temps de paix puur l'organisation du RESEAU STRATEGIQUE , car cette organisation est une opération longue et coûteuse qu'on ne peut improviser:

- création de LIGNES DE TRANSPORT , INDEPENDANTES et à DOUBLE VOIE ;

- outillage de ces lignes , rampes d'embarquement et de débarquement , éclairage , alimentation d'eau , dépôts de machines , ateliers , etc .....

Il .....

art.8 - L'effectif et la solde du personnel prévu à l'art.7 sont fixés par ENTENTE entre le MINISTRE DE LA GUERRE Et les MINISTRES INTERESSES .

art.9 - Ce personnel est soumis aux AUTORITES MILITAIRES et AUX REGLEMENTS militaires .

art.11 - Le Ministre de la Guerre , est chargé de l'exécution du présent décret , par entente avec le Ministre des chemins de fer , les MINISTRES INTERESSES.

B./- DISCUSSION

L'art. 1 - définit la subordination morale des chemins de fer comme de tout organisme de l'Etat : Finances - approvisionnements , aux intérêts de la nation , sans préciser de quelle autorité ils dépendent : GUERRE ou CHEMINS DE FER .

L'art. 2 - prévoit très justement la collaboration CIVILE et MILITAIRE , en temps de paix puur l'organisation du RESEAU STRATECIQUE , car cette organisation est une opération longue et coûteuse qu'on ne peut improviser:

- création de LIGNES DE TRANSPORT , INDEPENDANTES et à DOUBLE VOIE ;

- outillage de ces lignes , rampes d'embarquement et de débarquement , éclairage , alimentation d'eau , dépôts de machines , ateliers , etc .....

Il .....

De quel personnel s'agit-il ? Personnel de renforcement des directions de chemins de fer , sapeurs de chemins de fer , sections de chemins de fer de campagne ?

Ce personnel est soumis aux autorités militaires et dépend donc du MINISTERE DE LA GUERRE à l'inverse du personnel des directions de chemins de fer .

L'art.11 - ne définit pas la part de CHAQUE MINISTRE dans l'exécution du présent décret .

Au total :

EN TEMPS DE GUERRE , les chemins de fer relèvent TOUT ENTIER du MINISTERE DES CHEMINS DE FER , qui est tenu de déférer aux demandes du MINISTRE DE LA GUERRE (art. 2 et 3) .

Le MINISTRE DE LA GUERRE ne peut intervenir dans les transports et donner des ordres que si ces transports font mal (art.5)

Le personnel des Chemins de fer est soumis à l'autorité du MINISTRE DES CHEMINS DE FER (art.6) et peut être MILITARISE ; le personnel du SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER , est soumis à l'autorité du MINISTRE DE LA GUERRE et est mobilisé (art.9)

L'autorité militaire n'a donc , en temps de Guerre , aucune ACTION sur les chemins de fer .

Elle leur adresse ses demandes comme en temps de paix et ainsi qu'un simple particulier .

Elle reçoit simplement satisfaction par priorité .....

par priorité , c'est-à-dire qu'elle est un CLIENT PRIVILEGIE .

Elle dispose toutefois du personnel MOBILISE pour son service particulier , qui n'est d'ailleurs pas défini .

Enfin le service militaire des chemins de fer n'est constitué que par des AGENTS DE LIAISON , avec les organes du service des chemins de fer .

Par ailleurs , le décret du 27 mars 1920 qui laisse déjà si imprécis les POUVOIRS RESPECTIFS DES AUTORITES CIVILES ET MILITAIRES DES CHEMINS DE FER , aux divers échelons , reste complètement muet :

1°- sur les ORGANES du Service militaire des chemins de fer ;

2°- sur les ATTRIBUTIONS relatives de ces organes , à l'Intérieur et aux armées .

Ce n'est donc pas , à proprement parler , un DECRET D'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER mais un ARRETE INTERMINISTERIEL , établissant une côte mal taillée entre les pouvoirs du Ministre de la Guerre et du Ministre des chemins de fer .

11.- INSTRUCTION d'APPLICATION DU 25 MAI SUR LES CHEMINS DE FER EN TEMPS DE GUERRE .

Les traits essentiels de cette instruction peuvent se résumer ainsi :

A./- RESUME

§-1 Auprès du Ministre des chemins de fer fonctionne une "Section .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

" une Section militaire des communication " relevant du MINISTRE DE LA GUERRE , chargée de DEFENDRE LES INTERETS MILITAIRES VIS-à-VIS DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER et les INTERETS DES CHEMINS DE FER VIS -à-VIS DES AUTORITES MILITAIRES .

Elle doit :

a/- en temps de paix -

servir d'intermédiaire entre la GUERRE et les chemins de fer présenter les désidératas de l'autorité militaire et collaborer ç toutes les études en vue de l'adaptation des chemins de fer aux besoins stratégiques .

B./- en temps de Guerre -

présenter au Ministère des chemins de fer , les DEMANDES de l'autorité militaire (Ct. en chef et Ministère de la Guerre) concernant les transports militaires ; surveiller l'execution des transports militaires et présenter les réclamation au sujet des irrégularités qui y seraient constatées .

§- 2 et 3 Auprès de chaque Direction de chemins de fer et de certaines sous-direction , fonctionne un Bureau MILITAIRE ayant des attributions analogues à celles définies au §-1 .

§ -5 Aux gares importantes fonctionnent des Officiers de gare (Commandants de Gare ou de noeuds de chemins de fer) chargés de surveiller l'exécution des transports militaires .

§- 6 " DES PRESCRIPTIONS PARTICULIERES REGLERONT LES RAPPORTS DES AUTORITES MILITAIRES DES CHEMINS DE FER ENUMEREES AUX §§ 2 - 3 et 5 AVEC LE MINISTRE DE LA .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

DE LA GUERRE OU LE COMMANDANT EN CHEF "

§-8 LES ATTRIBUTIONS EXACTES DES AUTORITES MILITAIRES MENTIONNEES CI-DESSUS , LEURS RAPPORTS RECIPROQUES à LEURS RAPPORTS AVEC LES AUTORITES DE CHEMINS DE FER AINSI QUE LEUR RESPONSABILITE RECIPROQUE SERONT DEFINIS PAR LES INSTRUCTIONS DE DETAIL PUBLIEES PAR LE MINISTRE DE LA GUERRE PAR ENTENTE AVEC LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER .

§-9 La Section des communications , les bureaux militaires , les Officiers de gare , n'ont droit de prendre aucune DISPOSITION d'EXECUTION Qui rentrerait dans les attributions des chemins de fer .

§-11 LE MINISTRE DE LA GUERRE , par entente avec le Ministre des chemins de fer , fixera en détail, la responsabilité et les obligations des autorités de chemins de fer dans l'exécution du service militaire des chemins de fer et la fourniture du matériel roulant .

§-12 La responsabilité des autorités civiles prévus à l'art.4 du décret du 27 mars , ne se rapporte pas " aux actes et aux DISPOSITIONS PRISES par l'autorité militaire exécutés sur demande de l'autorité militaire .

§-13 Pour les transports militaires , les ORGANES MILITAIRES ET CIVILS des chemins de fer doivent s'efforcer de s'entendre en permanence .

En cas de divergence de vues , ils en refèreront à l'autorité militaire , et si le temps manque , " l'ORGANE MILITAIRE A DROIT DE DECISION " .

§-14 - Le décret du Chef de l'État détermine les VOIES.....
.....

les VOIES FERREES SOUMISES AUX LOIS MILITAIRES .

B./- DISCUSSION

Les imprécisions du décret du 27 mars 1920 ne pouvaient que s'amplifier dans l'instruction d'application du 25 Juin et y'introduire le doute et les contradictions .

Les organes du Service militaire des chemins de fer sont :

LA SECTION MILITAIRE DE COMMUNICATION , auprès du Ministère des chemins de fer ;

LES BUREAUX MILITAIRES , auprès des directions et de certaines s/Directions de chemins de fer ;

LES OFFICIERS DE GARE (§§ - 1 , 2 , 3 , 5) .

Les uns et les autres sont chargés de PRESENTER LES DEMANDES ET RECLAMATIONS de l'autorité militaire et de SURVEILLER LES TRANSPORTS (§ 1 et 2) .

Ils sont également chargés de défendre auprès des autorités des chemins de fer , les besoins militaires , et auprès des autorités militaires , les difficultés des chemins de fer (§ - 1) (1)

Ce sont bien donc de simples agents de liaison .

Aussi est-on surpris de voir au §- 13 , qu'en cas de divergences de vue avec les techniques , ils ont de " DROIT DE DECISION " .

D'abord simples demandeurs ou réclamants , ils acquièrent tout d'un coup le pouvoir de décision ; ils ordonnent .

---

(1) Pour remplir efficacement ce rôle , parfaitement juste , il serait indispensable qu'au lieu d'être de simples agents de liaison auprès des techniques , ils travaillent avec eux collectivement en COMMISSION MIXTE (1 militaire - 1 technique) comme dans l'organisation française .

L'art.5 du décret du 27 mars 1920 laissait place il est vrai à ce brusque changement .

C'est que , d'une part , " leurs ATTRIBUTIONS EXACTES -LEURS RAPPORTS RECIPROQUES - LEURS RAPPORTS AVEC LES AUTORITES DES CHEMINS DE FER - leur RESPONSABILITE RECIPROQUE "

d'autre part , la responsabilité et les OBLIGATIONS DES AUTORITES DE CHEMINS DE FER DANS l'EXECUTION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER ET LA FOURNITURE DU MATERIEL ROULANT (§ 11) restent à définir .

Mais n'est-ce pas là , la base même de l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER .

Ce n'est donc pas à une instruction de détail (§ - 8) à régler ces questions , mais à un DECRET d'ORGANISATION .

Comme le décret du 27 mars 1920 , l'instruction du 25 Juin 1920 , n'est qu'une ébauche des attributions respectives du Ministre de la Guerre et du Ministre des chemins de fer , ne résolvant pas le problème de l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER .

Notons , en passant , les dispositions de l'art. 14 qui prévoit la militarisation du personnel des chemins de fer par lignes et non par catégories .

111.- PROJET d'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES COMMUNICATIONS DU MINISTERE DE LA GUERRE (N° 6455/org.) en date du 8 décembre 1920 .

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

Ce .....

Ce projet règle l'ORGANISATION INTERIEURE du 4° Bureau du Ministère , mais nullement l'organisation du service militaire des chemins de fer .

Il se termine en effet ,ainsi (§ V)

" Le Ministre de la Guerre , après entente avec les autres Ministères intéressés donnera (au futur) toutes les instructions et prescriptions concernant :

1°- l'étendue des pouvoirs des autorités militaires des communications ;

2°- les relations et responsabilités mutuelles ,tant à l'intérieur du service , qu'avec les autorités civiles des communications " ;

3°- l'organisation détaillée des formations du service militaire des chemins de fer .

C'est l'aveu tout net que l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER n'existe pas .

Le projet décompose les " ORGANES DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER " en :

Organe central : Section militaire des communications

Organes détachés : Sous-sections militaires de Communications ,auprès des Directions de chemins de fer , secondés par les BUREAUX MILITAIRES auprès des s/Directions de chemins de fer et par les OFFICIERS DE LIAISON auprès des Directions des P.T.T. et des Directions des Travaux Publics .

.....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

334

L'organe central comprend 4 BUREAUX , subdivisés eux-mêmes en SECTIONS :

1.- Bureau de l'organisation et de la mobilisation -

a/- Section de l'organisation ,
b/- section du personnel ,
c/- section de mobilisation .

11.- Bureau technique des réseaux de communication -

a/- section des chemins de fer
b/- section des routes ;
c/- sections des voies navigables ;
d/- section des liaisons :
e/- section des communications automobiles ;
f/- section des communications aériennes .

111.- Bureau des transports -

a/- Section des Règlements ;
b/- section des acheminements ;
c/- section d'exploitation .

1V.- Bureau de comptabilité et du contentieux :

a/- section des tarifs ;
b/- section de comptabilité ;
c/- section du budget et des Finances .

V.- Comptabilité Chancellerie .

Peut être cette organisation est-elle un peu complexe ; mais sans en pousser davantage l'étude , faute de disposer des schémas auxquels se réfère le projet et qui sont intéressants en ce qu'ils doivent présenter la dislocation du 4° Bureau en temps de guerre entre le Ministère de la Guerre , le Ministère des chemins de fer et l'Etat-Major Général , on doit remarquer qu'elle est très poussée et prévoit tous les organes d'études nécessaires :

- Préparations .....

- Préparations des règlements ;
- Etudes des moyens de communication de toute nature (voies ferrées - routes - voies navigables - automobiles - aéronats) .
- Etude de leur adaptation aux transports stratégiques ;
- Vérification de l'outillage des lignes existantes - création des lignes nouvelles ;
- Préparation des transports stratégiques (mobilisation-couverture - concentration - Ravitaillement etc ...)
- Instruction du personnel .
- Surveillance des voies et ouvrages d'art ; plans de repliement et de destructions .
- Expériences pour l'amélioration ou l'accélération des transports militaires .
- Choix des types de matériel roulant,etc .....

Elle serait même un acheminement vers l'Organisation du service militaire des chemins de fer si la SECTION MILITAIRE DES COMMUNICATION et les SOUS-SECTIONS MILITAIRES DES COMMUNICATIONS, qu'elle prévoit, fonctionnaient COLLECTIVEMENT en Commissions mixtes , avec le Ministère ou les Directions de chemins de fer .

Tel qu'il est , le texte du projet 6455/Org. du 8 décembre 1920 répond bien à l'ORGANISATION INTERIEURE DU 4e BUREAU , mais ne résout pas la question de l'ORGANISATION DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER .

On croit avoir suffisamment démontré que l'organisation du service militaire des chemins de fer n'existe pasuellement qu'à l'état embryonnaire .

On démontrerait aisément que ce qui en existe

ne .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

ne repose pas toujours sur des principes acceptables , ainsi que l'ont révélé en particulier , les discussions antérieures avec la Section des Communications du Ministère et on renvoie à cet égard à la note de la Mission Militaire Française , en date du 26 décembre 1920 sur " l'ORGANISATION GENERALE DU SERVICE MILITAIRE DES CHEMINS DE FER EN TEMPS DE GUERRE " .

Le temps presse , car à défaut d'une organisation solide , fondée sur des principes rationnels , il est impossible aujourd'hui de PREPARER LES TRANSPORTS STRATEGIQUES (couverture , mobilisation , concentration) d'organiser le ravitaillement des armées , de procéder à l'instruction indispensable des Officiers du service des chemins de fer et du personnel technique qui leur sera adjoint ;

Il sera impossible DEMAIN d'utiliser l'outil stratégique de premier ordre qu'est le Chemin de fer entre les mains du Commandement .

Pour aboutir , il parait indispensable ainsi qu'on l'a déjà suggéré dans la lettre 5 T/4P. du 4 Janvier 1921 à M. le Vice-Ministre de la Guerre de confier à une COMMISSION de quelques membres seulement , présidée par une personnalité faisant autorité et travaillant sans interruption jusqu'à achèvement :

1°- L'examen des principes à adopter dans l'organisation du service militaire des Transports

2°- L'étude de cette organisation .

Cette commission opèrerait ensuite de la même façon

pour ....

pour les RAVITAILLEMENTS .

L'accord initial sur les PRINCIPES et sur leur PORTEE EXACTE est absolument essentiel :

- sur les principes , car ils s'enchainent étroitement et toute modification de l'un , peut entrainer une modification des autres ;

- sur leur portée , car ils sont aisés à déformer[1] et la moindre déformation peut les rendre inacceptables et créer des malentendus ou des confusions de pouvoirs .

Besoin est donc de les discuter très soigneusement en Commission .

---

(1) Ainsi à titre d'exemple :

Dans l'organisation française du service militaire des chemins de fer l'élément MILITAIRE et l'élément TECHNIQUE sont associés en Commissions mixte . Ils dépendent d'une même autorité , le MINISTRE DE LA GUERRE , et les décisions sont prises par la Commission , agissant COLLECTIVEMENT .

Dans l'organisation polonaise , l'élément MILITAIRE et l'élément TECHNIQUE sont accolés . Ils dépendent de 2 autorités différentes , le MINISTRE DE LA GUERRE et le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ; leurs rôles sont très difiérents et leurs POUVOIRS très inégaux , puisque le technique seul DIRIGE et peut par suite décider .

Les deux principes diffèrent totalement , et pourtant d'aucuns les jugent identiques .

A titre d'exemple encore .....

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

-suite du renvoi 1 -

Dans l'organisation française , le service des chemins de fer en temps de guerre relève tout entier de l'AUTORITE MILITAIRE .

Cela ne veut pas dire comme certains le croient , que le personnel militaire se substitue au personnel civil , et fait marcher les chemins de fer .

Le personnel civil des chemins de fer reste au contraire à son poste et si possible dans ses fonctions mêmes du temps de paix , il garde toute sa responsabilité technique, mais dans les ORGANES DE DIRECTION , le représentant des chemins de fer est doublé d'un représentant militaire et à son ACTION PERSONNELLE , fait place l'action de la COMMISSION .

Cette Commission peut réaliser le désidératum de l'instruction du 25 Juin de " défendre les intérêts militaires vis-à-vis du Ministère des chemins de fer et inversement les intérêts des chemins de fer vis-à-vis des autorités militaires " c'est-à-dire que l'autorité militaire ne donnera que des ordres exécutables en tenant compte des besoins civils et que l'autorité technique saura déduire de l'importance des transports militaires à exécuter , les restrictions à apporter aux transports commerciaux .

La Commission peut le réaliser , mais ni le technique ni le militaire , ne peuvent le faire séparemment .

PAŃSTWOWE ARCHIWUM WOJSKOWE
ADJUTANTURA GENERALNA
WARSZAWA
L. Dz. 661/T. dnia 10/II 1922 r.
Załącz. Wydział