
ARTYKUŁY

ANDRZEJ CYLWIK

ORCID: 0000-0002-3115-3697

Pomorskie Centrum Edukacji Nauczycieli w Gdańsku

andrzej.cylwik@wp.pl

American Relief Administration w Polsce w latach 1919–1922. Logistyka transportów z pomocą żywnościową w głąb kraju

Słowa kluczowe: ARA, PUZAPP, Szczecin, Gdańsk, Mieczysław Jałowicki

Keywords: ARA, PUZAPP, Szczecin, Gdańsk, Mieczysław Jałowicki

Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki Woodrow Wilson wydał 24 lutego 1919 roku dekret powołujący American Relief Administration (dalej: ARA). Podstawowym zadaniem tej instytucji było wsparcie ludności państw Europy Środkowo-Wschodniej. Dla odradzającej się Rzeczypospolitej Polskiej zaopatrzenie przede wszystkim w żywność było bardzo istotne¹. W styczniu 1919 roku, podczas wizyty w Polsce, amerykańscy inspektorzy stwierdzili znaczne niedożywienie ludności, zwłaszcza dzieci², co było głównym powodem wprowadzenia przez USA akcji aprowizacyjnej w tej części Europy³.

¹ W odradzającym się państwie polskim brakowało nie tylko żywności, ale dosłownie wszystkiego. Nowo powstałe Ministerstwo Aproprowizacji w Warszawie prosiło np. swojego delegata na miasto Gdańsk o zakup w mieście maszyn do pisania, których brakowało w Warszawie – Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Korespondencja z Ministerstwem Aproprowizacji – Państwowym Urzędem Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (PUZAPP), Misją Angielską i Amerykańską w sprawie transportów gdańskich, część 1 (dalej: Korespondencja część 1), sygn. 10/259/0/1/21, 41.

² *American Relief Administration European Children's Fund Mission to Poland = Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom 1919–1922* (Warsaw: Galewski and Dau, 1922), 8; *Amerykański Wydział Ratunkowy, Fundacja dla Dzieci Europy, Misja dla Polski. Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom 1919–1922* (Warszawa: Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom, 1922), 8.

³ Magdalena Sochala, „Wielka akcja ratownicza – działalność Polsko-Amerykańskiego Komitetu Pomocy Dzieciom (1919–1922)”, *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica* 85 (2010): 187,

Kluczowe znaczenie dla wdrożenia w Polsce amerykańskiej pomocy żywnościowej miała kwestia dostępu do jednego z bałtyckich portów. Wybór nabrzeża docelowego dla dostaw był zatem bardzo pilny. Dostęp do wybrzeża Bałtyku był również postulowany przez zwolenników niepodległości RP⁴. Organizowana pomoc napotykała jednak wiele trudności, których opisanie jest ważne dla ukazania doniosłości udzielonego Polsce wsparcia. W burzliwym okresie lat 1919–1922 dostarczono społeczeństwu polskiemu, głównie dzieciom, ponad 120 mln ton żywności.

W dotychczasowej polskiej historiografii działalność ARA została opisana w głównej mierze na podstawie wspomnień Mieczysława Jałowickiego⁵. Sprawował on funkcję Generalnego Delegata Ministerstwa Apropowizacji na miasto Gdańsk (dalej: delegat MA) oraz Delegata Rządu Polskiego w Gdańsku. Był on odpowiedzialny za sprawną organizację wyładunku statków oraz transportów z amerykańską żywnością z portu gdańskiego na terytorium RP⁶.

Artykuł stanowi próbę scharakteryzowania kwestii wyboru portu docelowego dla amerykańskich dostaw. Opisane zostały również problemy transportowe

za: Marian Balcerek, *Rozwój opieki nad dzieckiem w Polsce w latach 1918–1939* (Warszawa: PWN, 1978), 80.

⁴ Polacy wiązali wielkie nadzieje z orędziem prezydenta Wilsona z dnia 8.01.1918 r., w którym podkreślił on konieczność powstania państwa polskiego z dostępem do Bałtyku.

⁵ Mieczysław Jałowicki, *Wolne Miasto* (Warszawa: Czytelnik, 2002); Mieczysław Jałowicki, *Wspomnienia, raporty i sprawozdania z Gdańska (1919–1920)*, wstęp i oprac. Zbigniew Machaliński (Gdańsk: Marpress, 1995).

⁶ Szerzej o działalności delegata MA Jałowickiego, ARA w Polsce i Gdańsku oraz innych amerykańskich organizacjach humanitarnych i filantropijnych udzielających pomocy ludności w Polsce: Balcerek, *Rozwój*; Andrzej Cylwik, „Amerykański Wydział Ratunkowy w latach 1919–1922 na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i Gdańska (na podstawie raportów końcowych)”, *Studia Gdańskie. Wzjęcie i rzeczywistość* 18 (2021): 127–144; Tadeusz Głuszko, „Zapomniana misja amerykańska”, *30 dni* 1, (2005): 16–27; Sylwia Kuźma-Markowska, *Dziecko, rodzina i płeć w amerykańskich inicjatywach humanitarnych i filantropijnych w II Rzeczypospolitej* (Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, 2018); Sylwia Kuźma-Markowska, „Służba, kapitalizm i kosmopolityczny patriotyzm: amerykański Czerwony Krzyż Młodzieży w II RP”, *Dzieje Najnowsze* 3 (2017): 5–26; Zbigniew Landau, „O kilku spornych zagadnieniach stosunków polsko-amerykańskich w latach 1918–1920”, *Kwartalnik Historyczny* 65 (1958), 4: 1093–1109; Zbigniew Machaliński, „Mieczysław Jałowicki – Delegat Rządu Polskiego w Gdańsku i jego ludzie 1919–1920”, *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego* 44 (1998): 38–49; Zbigniew Machaliński, „Mieczysław Jałowicki – Delegat Rządu Polskiego w Gdańsku w latach 1919–1920. Forma i sposób działalności konspiracyjnej Delegacji Rządu Polskiego w Gdańsku na tle nowego układu sił w Europie”, *Studia Gdańskie* 5 (2008): 9–23; Stanisław Mikos, *Działalność Komisariatu Generalnego RP w WMG 1920–1939* (Warszawa: PWN, 1971); Stanisław Mikos, *Wolne Miasto Gdańsk a Liga Narodów 1920–1939* (Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1979); Sochala, „Wielka akcja”; Józef Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939* (Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1976).

amerykańskiej żywności. W tym celu wykorzystano dokumenty zawarte w zespole Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej z Archiwum Państwowego w Gdańsku (dalej: APG) oraz w zespole Komitetu Narodowego Polski w Paryżu z Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Posłużono się również cennymi raportami końcowymi ARA wydanymi w 1922 roku, lecz bardzo rzadko wykorzystywanymi w literaturze przedmiotu. Wykorzystano także dostępną literaturę naukową, zwłaszcza historyczną, dotyczącą opisywanego tematu.

Przygotowując wsparcie udzielane przez ARA społeczności polskiej, należało szczegółowo opracować logistykę transportu i dystrybucji otrzymanych dostaw. W styczniu 1919 roku nie było jeszcze ustalone, dokąd mają przypluć statki z amerykańską pomocą żywnościową. Brano pod uwagę dwa punkty docelowe transportów – Gdańsk i Szczecin. Oba nie znajdowały się jednak pod kontrolą państwa polskiego, dlatego też z rozważań nie wyłączano również innych portów bałtyckich, w tym nawet fińskich⁷. Ostateczny wybór nie zależał tylko od decyzji strony polskiej, ale również, głównie ze względów logistycznych, od zgody Amerykanów. 2 stycznia 1919 roku na spotkaniu w Warszawie z ministrem aprowizacji Antonim Minkiewiczem, delegat MA Jałowiecki poproszony został o towarzyszenie ministrowi i amerykańskiej delegacji w podróży, mającej na celu zapoznanie się z warunkami aprowizacyjnymi kraju. Minister doceniał Jałowieckiego m.in. za wcześniejszą organizację transportu materiałów wojennych do Rosji przez Szwecję. W swoich wspomnieniach delegat MA Jałowiecki tak zrelacjonował wypowiedź ministra Minkiewicza dotyczącą kwestii amerykańskich dostaw:

Dzięki [Ignacemu – A.C.] Paderewskiemu mamy od Amerykanów obietnice jak najdalej idącej pomocy w dostawach dla Polski zboża, mąki, konserw, nawozów sztucznych, odzieży, materiałów sanitarnych (...) ale zanim te transporty nadejdą, trzeba przygotować ich wyładunek i dystrybucję. Niech Pan mi dopomoże (...) w zapoznaniu Amerykanów z potrzebami Kraju. Pojedź Pan z nimi do Zagłębia Dąbrowskiego, Krakowa i Lwowa. (...) Sprawa odbioru ładunków nie jest jeszcze zdecydowana.

⁷ Robotnicy wyładowujący towar w Gdańsku żądali poprawy warunków pracy. Podstawą ich wymagań było m.in. to, że „Polska potrzebuje żywności i bezwzględnie musi ją niezwłocznie otrzymać. Jedyńm portem, przez który tę żywność można dostarczyć, jest Gdańsk. (...) Przeciwwstawic powyższemu można (...) wysłanie wszystkich statków (...) niezależnie czy są wyładowane, czy nie do innych portów fińskich, czy bałtyckich. Władze portowe amerykańskie uważają to za możliwe i celowe” [zachowano oryginalną pisownię]. [Należy tu mieć na uwadze rozpatrywaną przez polską i amerykańską delegację możliwość wyładunku towarów w porcie szczecińskim – A.C.] – APG, Korespondencja z Ministerstwem Aprowizacji – Państwowym Urzędem Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (PUZAPP), Misją Angielską i Amerykańską w sprawie transportów gdańskich, część 2 (dalej: Korespondencja część 2), sygn. 10/259/0/1/22, 12–13.

Moim zamiarem jest powierzenie Panu tej trudnej funkcji przyjęcia towarów i wysyłania ich w głąb kraju. Miejscem odbioru ma być Szczecin albo Gdańsk. Ja osobiście wolałbym Gdańsk⁸.

Po zakończeniu objazdu po kraju delegat MA Jałowiecki potwierdził, że płk William Grove z amerykańskiej delegacji „całkowicie podziela opinię polską w wyborze tego portu [Gdańska – A.C.]⁹.

Zarówno strona polska, jak i amerykańska zdawała sobie sprawę, że trzeba było działać na tyle sprawnie, aby pierwsze dostawy pomocy żywnościowej jak najszybciej dotarły do najbardziej potrzebujących. W styczniu 1919 roku delegat MA Jałowiecki odnotował: „Tymczasem czas naglił, sytuacja aprowizacyjna w Polsce coraz się komplikowała i sprawa dostarczenia mąki i żywności amerykańskiej była sprawą zachowania spokoju w kraju i niedopuszczenia bolszewizmu. Statki amerykańskie miały lada dzień opuścić Amerykę”¹⁰.

Na początku 1919 roku przynależność wybrzeża gdańskiego do państwa polskiego nie była sprawą przesądzoną. Polska, w świetle postanowień traktatu wersalskiego, uzyskała zaledwie 140-kilometrowy pas nadmorski, bez większego portu morskiego. W skład obszaru RP nie wchodziły duże porty bałtyckie, jak np. Królewiec i Szczecin. Dlatego też bardzo istotny stał się dostęp do historycznie związanego z polskim zapleczem Gdańska¹¹.

W celu przyjęcia amerykańskich dostaw należało wykonać liczne prace przygotowawcze, w tym dokonać inspekcji warunków w porcie oraz niezbędnych ustaleń z lokalnymi władzami. Trzeba było również przygotować procedury, dokumentację transportów oraz magazyny w Polsce. Ważna była także rekrutacja urzędników w punktach granicznych, robotników wyładowujących transporty oraz całego niezbędnego personelu.

Ostatecznie to Gdańsk został wybrany jako punkt docelowy dla amerykańskich dostaw z żywnością. O motywach tej decyzji w dalszej części artykułu. Większość realizowanych w latach 1919–1922 transportów odbywała się kolejną

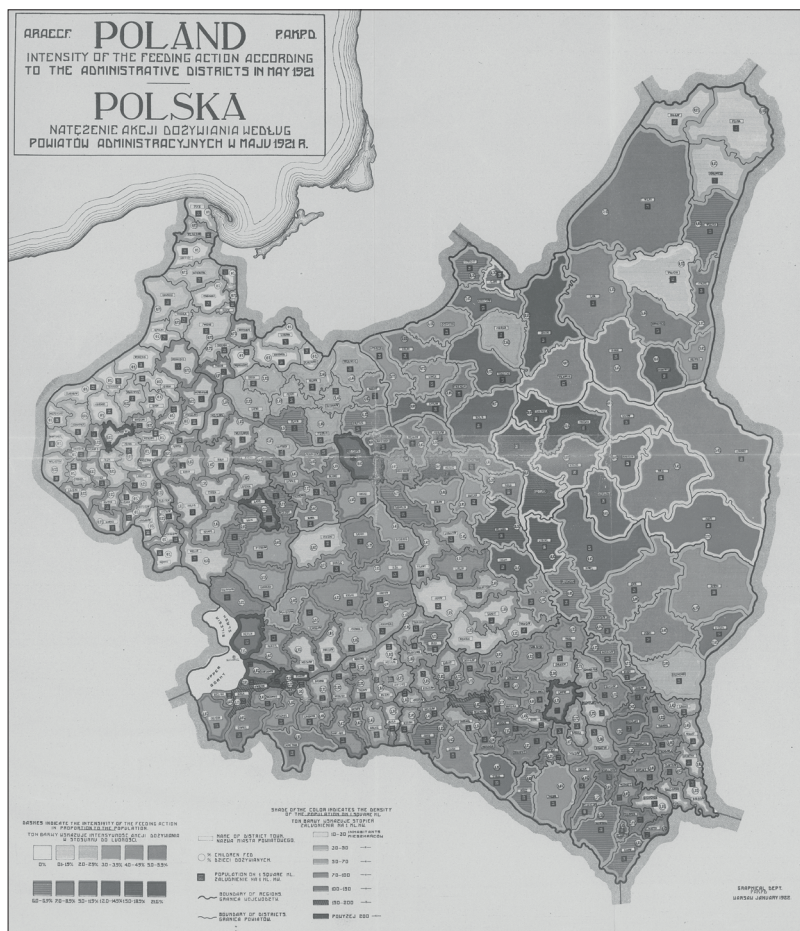
⁸ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 13.

⁹ Tamże, 32.

¹⁰ Jałowiecki, *Wspomnienia*, 38.

¹¹ Władze RP wierzyły, że Gdańsk zostanie zwrócony Polsce, należało zatem przygotować warunki do przejęcia władzy, na co nie było ówczesnie szans w przypadku Królewca czy Szczecina. Przedstawicielstwo polskie zaczęło działać w Gdańsku w ramach ARA na podstawie umowy polsko-amerykańskiej – APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 199–211; zob. też: Mikos, *Wolne Miasto*, 27–28.

z Gdańska do granicznej stacji Hłowo. Żywność transportowana była również Wisłą w głąb kraju¹². Wsparcie obejmowało przede wszystkim wschodnie rubieże RP. Przykładowo pomoc żywnościowa w maju 1921 roku obejmowała w powiecie Białowieża 29,3% dożywianych dzieci, w powiecie Prużana 21,6% czy w powiecie Włodawa 18,5%, podczas gdy w zachodniej Polsce w powiecie Gniezno zaledwie 0,2%¹³.



Rycina 1. Mapa ukazująca natężenie akcji odżywiania dzieci w poszczególnych powiatach w maju 1921 roku. Ciemniejszy kolor oznacza większą intensywność dożywiania dzieci w stosunku do liczby ludności.

¹² Trasa wodna wiodła Wisłą w górę rzeki z Gdańska, przez Toruń, do Nieszawy.

¹³ *Amerykański Wydział Ratunkowy*, 77; *American Relief Administration*, 77 (patrz ryc. 1).

Źródło: *Amerykański Wydział Ratunkowy*, 77; *American Relief Administration*, 77.

W Gdańsku, poza ścisłym zarządem delegacji polskiej działającej w ramach ARA, nie zatrudniano jednak w porcie Polaków do wyładunku towarów z głębi kraju. Nie chciano dawać Niemcom pretekstu do protestów. W celu szybkiego uruchomienia wyładunków rozważano zatrudnienie nawet Duńczyków, których chciano zaangażować tylko po to, by nie zatrudniać Niemców¹⁴. Dzięki zakonspirowanej pomocy Józefa Wybickiego i Franciszka Kręckiego – lokalnych polskich działaczy – zatrudniono Kaszubów. Mimo ich znajomości języka niemieckiego przejawiali oni z reguły propolskie nastawienie.

Na początku XX wieku władze niemieckie traktowały port gdański jako ośrodek drugorzędny, niewyróżniający się na obszarze Bałtyku. Uwaga Niemiec skupiała się na nabrzeżach w Królewcu, Kłajpedzie i Szczecinie¹⁵, nie wspominając już o innych umiejscowionych dalej na zachód, np. w Kilonii. Skutkowało to brakiem pełnego wykorzystania warunków geograficznych i technicznych portu gdańskiego. W świetle wspomnień delegata MA Jałowickiego wynikało to z zemsty za dawne związki Gdańska z RP¹⁶. W okresie, gdy nie była jeszcze ustalona przynależność nabrzeża gdańskiego, Niemcy wywozili z Gdańska najcenniejszy sprzęt wojskowy i stoczniowy do Szczecina¹⁷. „Port gdański – wspominał delegat MA Jałowicki – należał do upośledzonych [podkr. A.C.] portów bałtyckich. Rząd Rzeszy z niewiadomych względów trzymał Gdańsk w cieniu. Kosztem Gdańska rozrosły się inne porty bałtyckie, przede wszystkim Szczecin. Nawet Memel [Kłajpeda – A.C.] był

¹⁴ Jak podał delegat MA w swoim sprawozdaniu: „Zapełnienie miejsc przez urzędników Niemców mogło pociągnąć za sobą nieobliczalne i fatalne w skutkach następstwa, mogło doprowadzić całą akcję transportu do ruiny, mogło wreszcie zdyskredytować działalność Delegacji i wobec społeczeństwa Polskiego” [zachowano oryginalną pisownię] – APG, Sprawozdanie nr 2 Generalnego Delegata Ministerstwa Apropowizacji na Miasto Gdańsk (dalej: Sprawozdanie nr 2), sygn. 10/259/0/1/4, 7.

¹⁵ Jerzy Kochanowski „(Nad)morskie pogranicze nowoczesności. Rostock, Kłajpeda i Tallin od lat 70. XIX do lat 20. XX w.”, *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych* 73 (2013): 163 utrzymuje, że port w Szczecinie był dotowany na przełomie XIX–XX w. przez władze berlińskie ze względu na spławną Odrę oraz pierwszą linię kolejową łączącą Berlin z Bałtykiem.

¹⁶ Jałowicki, *Wspomnienia*, 50. Musimy tu mieć na względzie historyczne związki Gdańska z Rzeczpospolitą, w szczególności w okresie XV–XVIII w., gdy spławiano Wisłą do Gdańska głównie zboża i drewno. Jednakże spadek znaczenia portu gdańskiego zauważalny był już w XIX w.

¹⁷ Stoczniowcy z Kaiser Werft (Stocznia Cesarska) w Gdańsku zatopili 16.07.1919 r. największy dźwig pływający przeznaczony do wywiezienia do Szczecina, lecz nie udało się powstrzymać przed wywózką niedokończonego pancernika, również z miejscem przeznaczenia w Szczecinie – Jałowicki, *Wspomnienia*, 114–118.

pod względem urządzeń portowych lepiej wyposażony od Gdańska¹⁸. Sytuacja taka była korzystna dla władz polskich. Działalność ARA w Gdańsku nie skupiała na sobie wielkiej uwagi władz niemieckich.

O wyborze portu gdańskiego zadecydowała też krótsza trasa kolejowa z Gdańska do Warszawy, oraz wschodnich obszarów RP i innych państw umiejscowionych dalej na wschód i południowy wschód¹⁹, niż ze Szczecina. Magistrala kolejowa prowadziła z Gdańska przez Tczew, Malbork, Zajęczkowo, do granicznej stacji Iłowo (Mława) i dalej do Warszawy. Trasa kolejowa ze Szczecina do Warszawy prowadziła przez Poznań i nakładała drogi trasą okrężną przez Toruń. Wynikało to z pozostałości i różnorodnej infrastruktury kolejowej po zaborach. Długość trasy kolejowej i szybkość dostaw były zatem również czynnikami wpływającymi na wybór portu dla amerykańskiej pomocy.

Kolejnym argumentem za wyborem portu gdańskiego była kwestia nierozstrzygniętego do końca układu granic RP wraz z możliwością przeniesienia Armii Hallera z Francji do Polski. W takim wypadku brano pod uwagę potencjalny transport morski do nabrzeża gdańskiego, co wzmocniłoby przy okazji polską pozycję w Gdańsku²⁰. Wreszcie polska mniejszość narodowa, która mieszkała w Gdańsku i jego okolicach, stwarzała szansę na mniejszą liczbę potencjalnych ataków na transporty żywnościowe kierowane do Polski.

Na wybór portu docelowego miała też wpływ głębokość toru wodnego przy nabrzeżu, do którego miały cumować amerykańskie statki, oraz odległość od morza. Port gdański (Neufarwasser) umiejscowiony przy ujściu Martwej Wisły naprzeciwko Westerplatte, był ówczesnie dostępny dla statków o maksymalnej pojemności 10 000 ton. Głębokość portu u wejścia wynosiła 10 metrów, zaś tuż przy ujściu rzeki znajdował się głęboki, szeroki na 100 metrów basen z torami kolejowymi biegnącymi wzdłuż jego wybrzeża wraz z szeregiem dźwigów²¹. Delegat MA Jałowiecki w taki sposób przedstawiał panujące tam warunki: „(..) Jest to basen zamknięty [basen portowy Hafen-Bassin, wolnocłowy Freibezirk w Nowym Porcie Neufarwasser – A.C.], pierwszy od ujścia Wisły [patrz ryc. 2], okolony mocnymi

¹⁸ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 42.

¹⁹ W podpisanej 30.01.1919 r. deklaracji zaangażowania członkowie delegacji do Gdańska zapisali: „The Mission will transport not only food, but also clothes, boots and sanitary materials. The destination of the above mentioned goods will be not only Congress-Poland [podkr. A.C.], but also the country situated to the East and South-East of it” – APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 3; zob. też: APG, Korespondencja część 2, sygn. 10/259/0/1/22, 31.

²⁰ APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 68–69.

²¹ Jałowiecki, *Wspomnienia*, 45–47.

sztachetami i siatką, a więc łatwy do strzeżenia, co przy panujących w Niemczech stosunkach wielce ważną odgrywa rolę²². W przypadku realizacji dostaw do portu szczecińskiego statki musiałyby odbyć dodatkową podróż z Bałtyku w górę rzeki Odry, przez terytorium Niemiec.



Rycina 2. Mapa z 1908 r. ukazująca ujście Wisły i basen portowy (wolnocłowy), w którym wyładowywano amerykańskie towary

Źródło: APG, Sprawozdanie Generalnego Delegata Ministerstwa Apropowizacji na Miasto Gdańsk i Delegata Rządu Polskiego, część 2, sygn. 10/259/0/1/5, 62.

Witold Wańkowicz, zastępca delegata Ministerstwa Apropowizacji na miasto Gdańsk (dalej: zastępca delegata MA) podawał, że port gdański miał stać się dla Amerykanów bazą wyładunkową dla towarów dostarczanych nie tylko do Polski,

²² APG, Sprawozdanie nr 2, sygn. 10/259/0/1/4, 11.

ale też do innych państw Europy Środkowo-Wschodniej i Rosji. Wynikało to m.in. z chęci rozprzestrzenienia amerykańskich wpływów ekonomicznych na te obszary²³.

Delegat MA Jałowiecki w swoich wspomnieniach podaje powody, dla których ostatecznie wybrano Gdańsk, a nie Szczecin, jako port docelowy dla amerykańskich dostaw:

Na jednym z pierwszych posiedzeń gabinetu [rządu Paderewskiego – A.C.] postanowiono na wniosek Naczelnika Państwa, że Gdańsk będzie portem przeładunkowym dla amerykańskich dostaw dla Polski. Na korzyść Gdańska przemawiała nie tylko krótsza trasa kolejowa, ale i położenie tego portu u ujścia Wisły. W razie potrzeby można było korzystać z tej drogi wodnej. Poza tym Gdańsk należał do portów drugorzędnych czy zapomnianych, w którym łatwiej będzie zagospodarzyć się po swojemu niż w porcie szczecińskim²⁴.

Wybór portu docelowego potwierdzono oficjalnie 30 kwietnia 1919 roku w kontrakcie pomiędzy rządem polskim a Stanami Zjednoczonymi dotyczącym aprowizacji Polski. Zapisano w nim, że portem docelowym dla dostaw amerykańskich będzie Gdańsk lub jakikolwiek inny port morski w Europie, na który zgodzą się strony umowy, a rząd polski zapłaci koszty transportu²⁵. Ostatecznie dostawy z amerykańską pomocą żywnościową były kierowane tylko do portu gdańskiego.

Pracownicy ARA natrafiali na liczne problemy związane z transportem towarów do Polski oraz ich dystrybucją na terenie kraju. Minister Minkiewicz wysłał delegata MA Jałowieckiego do już zatwierdzonego, jako „port docelowy” dla amerykańskich dostaw, Gdańska. Jak wynika z relacji wspomnieniowej delegata MA, minister przedstawił mu skalę trudności omawianego przedsięwzięcia:

²³ Na dużą wagę portu gdańskiego nie tylko dla Polski, ale również dla innych państw zachodnich, które starały się tutaj rozwijać swoje kontakty handlowe, zwracał uwagę zastępca delegata MA Wańkowicz w swoim liście do ministra aprowizacji. Zapisał on, że Stany Zjednoczone Ameryki wyprzedziły w tym względzie inne państwa za pośrednictwem American Relief Administration. W liście czytamy: „Wnioskując z ruchów przedstawicielstwa amerykańskiego w Gdańsku, przypuszczać należy, że plany mocnego tam osiedlenia się Ameryki w sensie handlowym są energicznie rozwijane, i tak np. U.S. Grain Corporation robi starania o wynajęcie większości składów dla zawalenia ich produktami, które w późniejszym czasie mają iść dla Rosji i reszty ogołoconego Wschodu. Ponadto wątpliwym jest, czy zechcą Amerykanie tak łatwo ustąpić z prawa używalności portów, z których teraz korzystają, jako American Relief Administration” [zachowano oryginalną pisownię] – APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 122–123, 197–198.

²⁴ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 27.

²⁵ Archiwum Akt Nowych, Kontrakt pomiędzy rządem polskim a Stanami Zjednoczonymi dotyczący aprowizacji Polski przez Stany Zjednoczone, sygn. 2/39/0/9/1270, 4.

Niemcy zgadzają się przepuścić na swój teren tylko trzech Polaków, i to jedynie w charakterze członków misji amerykańskiej. Będę szczery, pańska misja jest karłowata, więc i pańscy współpracownicy muszą być właściwi. Trudno mi dziś mówić o detalach, ale na tej placówce może pan sobie łatwo kark skrócić. Warta jest jednak ryzyka, bo jeżeli uda się panu załatwić wszystko pomyślnie, to dobrze się pan Polsce zasłuży²⁶.



Rycina 3. Amerykańskie parowce z pomocą żywnościową w porcie gdańskim

Źródło: APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 84.

Dostawcą towarów dla ARA było United States American Grain Corporation, które w trakcie wojny dostarczało zaopatrzenie dla armii amerykańskiej w Europie²⁷. Minister aprowizacji powierzył dystrybucję towarów na terenie RP państwowej instytucji handlowej o nazwie Państwowy Urząd Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (dalej: PUZAPP)²⁸.

Kontrakt na dostawę żywności do Polski przez Gdańsk zobowiązywał rząd polski do wyładowania każdego statku w ciągu trzech dni od jego zacumowania, pod groźbą kary 1 \$ od tony rejestrowej statku za każdą dobę zwłoki. Port

²⁶ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 23 [zachowano oryginalną pisownię].

²⁷ APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 199.

²⁸ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 27.

wolnocłowy w Gdańsku (Freibezirk) mógł maksymalnie przyjmować jednorazowo do siedmiu statków²⁹. Sytuacja ta często powodowała opóźnienia i naliczanie kar przez Amerykanów. Ich wartość wyniosła ostatecznie 1 035 000 \$. Kary udało się jednak umorzyć. Problemem była też regularność zawijania statków do Gdańska. Zdarzały się tygodnie, że do portu nie zawijał żaden statek, a czasami zjawiało się ich sześć–osiem równocześnie. Było to dużym utrudnieniem, zwłaszcza przy jednoczesnym braku wagonów towarowych³⁰.

Ponadto już w Gdańsku, w trakcie rozładunku w porcie³¹, jak i podczas transportu do RP, dochodziło do licznych kradzieży poszczególnych towarów, a nawet całych wagonów³². Jak wspominał delegat MA Jałowiecki:

W porcie dochodziło do masowych kradzieży towarów polskich w sposób prawie jawny, na co policja niemiecka nie reagowała. (...) Plagą stały się kradzieże mleka kondensowanego dokonywane w porcie. (...) W kradzieżach brali również udział kolejarze niemieccy. (...) Toteż nie byłem zdziwiony kiedy pewnego razu, w biały dzień, zginął wagon załadowany mąką³³.

We wspomnieniach delegata MA brak jednak jednolitego przekazu. W innym fragmencie swojego pamiętnika Jałowiecki podaje: „Przez cały czas naszej pracy w Gdańsku i przesyłce ładunków około 600 statków i dziesiątków tysięcy ton nie mieliśmy ani jednego wypadku zgubienia nie tylko wagonu, ale worka lub skrzyni z towarem” [podkr. A.C.]³⁴. Jednak 9 kwietnia 1919 roku minister

²⁹ Często nie ma spójności między danymi przytoczonymi przez delegata MA Jałowieckiego we wspomnieniach/publikacjach a jego raportami, np. Jałowiecki (*Wolne Miasto*, 42) podaje, że port mógł wyładowywać jednocześnie maksymalnie osiem statków, zaś w swoim sprawozdaniu do ministra aprowizacji z 21.06.1919 r. (APG, Korespondencja część I, sygn. 10/259/0/1/21, 126) informował, że warunki techniczne portu wolnocłowego umożliwiały jednoczesny wyładunek towarów amerykańskich z maksymalnie trzech dużych i czterech małych statków. Jako że sprawozdania były spisywane bezpośrednio w opisywanym okresie, zaś wspomnienia po wielu latach, należy przyjąć, że te pierwsze, znajdujące się w APG, są bardziej wiarygodne.

³⁰ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 42, 61–62, 93–94.

³¹ W piśmie delegata MA Jałowieckiego do Szefa ARA w Gdańsku – kapitana Davida C. Hanrahana – czytamy: „Robotnicy, ładujący towary na statki, jawnie kradną, maltretując kontrolerów i urzędników Misji. Niemiecka policja i niemiecka straż portowa nie zwraca na to uwagi, wiadome są nawet wypadki, które dowodzą, że niemieccy urzędnicy pomagali i dokonywali wielkich kradzieży” [zachowano oryginalną pisownię] – APG, Korespondencja część I, sygn. 10/259/0/1/21, 131–132.

³² Machaliński, „Mieczysław Jałowiecki – Delegat Rządu” (2008), 15–16.

³³ Jałowiecki, *Wolne Miasto*, 59–60.

³⁴ Tamże, 50.

aprowizacji w porozumieniu z rządem polskim powołał Wydział Kontroli Transportów i Rozdziału Towarów Amerykańskich, uzasadniając to koniecznością wykrycia i ukrócenia nadużyć przy rozdawnictwie produktów żywnościowych z Ameryki i innych rejonów świata³⁵.

W każdym razie należy podkreślić wysokie zasługi i patriotyczne pobudki delegata MA Jałowickiego, zastępcy delegata MA Wańkowicza i całej ich ekipy przy zaopatrzeniu RP w dostawy amerykańskiej żywności. O trudności tego zadania świadczą wspomnienia z pierwszego transportu kolejowego realizowanego po rozładowaniu 17 lutego 1919 roku³⁶ *Lake Mary*, *Lake Dancy* i *Lake Wimico* – trzech pionierskich statków³⁷.

Postanowiłem pojechać sam z pierwszym transportem – wspominał delegat MA Jałowicki – (...) zbliżaliśmy się do Malborka (...) pociąg nasz zwolnił bieg (...) niemieccy kolejarze, którzy nic nie mówiąc zaczęli zeskakiwać z brankardu [kryty wagon dla obsługi pociągu towarowego – A.C.]. Zostałem sam. (...) Nie namyślając się, wyskoczyłem z wagonu (...) i wskoczyłem na stopnie parowozu. Właśnie była to chwila, kiedy maszynista i palacz sami zbierali się do zeskoczenia. (...) Wyjąłem z kieszeni brauning. (...) Na bieli śniegu zobaczyłem jakieś postacie koło toru kolejowego. Po chwili rozległ się z końca pociągu jakiś wybuch i jakiś trzask. Trzymałem rewolwer skierowany to na maszynistę, to na palacza, który pośpiesznie dosypywał węgla do paleniska. Pociąg pędził (...) Z końcowego wagonu sypała się biała struga mąki, wagon był zniszczony³⁸.

³⁵ APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 144.

³⁶ Jałowicki, *Wolne Miasto*, 56–57. W sprawozdaniu delegata MA czytamy, że pierwszy statek został wyładowany 17.02.1919 r. – APG, Sprawozdanie nr 1 Generalnego Delegata Ministerstwa Aproprowizacji na Miasto Gdańsk, sygn. 10/259/0/1/2, 1. W literaturze spotykamy się również z innymi datami pierwszego transportu z Gdańska. Machaliński („Mieczysław Jałowicki – Delegat Rządu” [2008], 21) wskazuje na drugą połowę marca 1919 r., zaś w sprawozdaniu ARA („Amerykański Wydział Ratunkowy”, 10 i 25) podano, że pierwszy transport żywności amerykańskiej na cele akcji ratunkowej przybył do Warszawy 19.04.1919 r. w drodze z Gdańska do Brześcia Litewskiego. Transport ten dotyczył już jednak pomocy żywnościowej adresowanej tylko dla dzieci zgodnie z celami Polsko-Amerykańskiego Komitetu Pomocy Dzieciom (PAKPD), ustanowionego 30.03.1919 r. Datę 17.02.1919 r., w której przyplęły pierwsze statki z amerykańską pomocą do Gdańska, wymienia również w swoich wspomnieniach William Grove, „Misja pomocy”, *Karta* 92 (2017): 35.

³⁷ Pierwsze trzy statki przetransportowały do Gdańska 7089 ton mąki o łącznej wartości 1 484 800 \$ – APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 57. Według listu z dnia 21.02.1919 r. od delegata MA Jałowickiego do Szefa Urzędu Zakupów przeciętna waga worka mąki z pierwszych trzech przyjętych i rozładowanych w Gdańsku statków wynosiła 63,73 kg, zamiast zakładanej wagi 63,50 kg – APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 9.

³⁸ Jałowicki, *Wolne Miasto*, 55–57.

O trudnych warunkach pracy polskiej delegacji działającej przy ARA w Gdańsku pisał do premiera Paderewskiego James Webb, Major U.S. Infantry, Chief ARA Mission Danzig:

These gentleman have worked diligently and conscientiously having at all times the interests of the Polish Nation at heart and I sincerely believe that no better men could have been in all Poland to carry on this work under trying conditions we have to combat at this place. No one who has not actually lived in Danzig during the past four months and actually had to contend with many difficulties which have arisen during that time can possibly appreciate the situation which has been successfully met³⁹.

Już po pierwszym półroczu działalności ARA w Gdańsku Pełnomocnik dla Spraw Wojskowych i Morskich na Miasto Gdańsk, Michał Borowski, informował wiceministra dla spraw wojskowych:

(...) kradzieże popełniane przez robotników, o ile można skradzione rzeczy ukryć w kieszeniach lub pod ubraniem są na porządku dziennym. Robi się wszystko co można, mamy dla ochrony portu jak policję niemiecką tak i milicję miejską, lecz przeszkodzić zupełnie kradzieżom nie ma sposobu⁴⁰. W innym raporcie zapisano: Kradzieże kieszonkowe zdarzały się bardzo często i Milicja Ludowa (...) kategorycznie odmawiała przeszukiwania robotników przy każdorazowym wyjściu z portu⁴¹.

Kradzieże nie były jedynym problemem w skomplikowanej logistyce dostaw żywności na terenie RP. Wydział Towarów z Ameryki PUZAPP z Warszawy 26 lutego 1919 roku informował delegata MA Jałowieckiego o problemach, z jakimi spotykają się kierownicy transportów. Skarżyli się oni, że ich pociągi nie są traktowane jako dostawy szczególnej wagi, lecz jako zwykłe transporty towarowe. Skutkowało to długimi postojami na trasie. Przykładowo pociąg nr 3, jadący 20 lutego 1919 roku z Gdańska do Krakowa, podróżował aż 63 godziny i 40 minut. Kierownicy transportów wskazywali ponadto na brak przygotowania stacji odbiorczych na przyjęcie towarów⁴². Delegatowi MA Jałowieckiemu zgłaszano również zły stan techniczny używanych do transportów wagonów, które musiały być zatrzymywane w celu przeprowadzenia remontu lub dokonania przeładunku towaru na sprawne jednostki pociągowe. Kierownik agentury ARA w Mławie,

³⁹ APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 240.

⁴⁰ Tamże, 192–193.

⁴¹ APG, Korespondencja część 2, sygn. 10/259/0/1/22, 94.

⁴² APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 10–11.

Stanisław Garszyński, informował na przykład o konieczności szczelnego zamykania luków okiennych w wysyłanych wagonach towarowych. Ich zły stan techniczny nie zawsze to umożliwiał⁴³.

Problemem okazywał się również brak regularności dostaw pustych wagonów ze strony polskiej do stacji granicznej w Mławie. W piśmie do Sztabu Wojsk Polskich zastępca delegata MA Wańkowicz prosił o szybsze wyładowywanie wagonów z amerykańską pomocą żywnościową po polskiej stronie granicy. Opóźnienia w rozładunku i braki pustych wagonów groziły nie tylko grabieżami na terenie Niemiec⁴⁴, ale też całkowitym zawieszeniem transportów kolejowych z Gdańska⁴⁵. Przykładowo średni czas jazdy dla pociągów kierowanych na warszawską Pragę, na trasie liczącej zaledwie 126 km, wynosił 5,3 godz., czas postoju na stacjach – 7 godz., zaś oczekiwania na odbiór towarów – 13 godz.⁴⁶.

Trudności wynikały również z braku stałych dostaw węgla do lokomotyw kursujących na trasie z Gdańska do stacji Iłowo oraz barek i berlinek na odcinku wodnym z Gdańska do Nieszawy. Jak donosił ministrowi aprowizacji delegat MA Jałowiecki, stan zaopatrzenia w węgiel na tych trasach był niewystarczający⁴⁷. Przypadki te również zagrażały wstrzymaniem dostaw żywności z Gdańska. W obliczu ewentualnego przybycia Armii Hallera mogło to „pociągnąć za sobą nieobliczalne i groźne dla Państwa skutki”⁴⁸. Stan zaopatrzenia w węgiel przystani wodnych na Wiśle w marcu 1919 roku przedstawiono w tabeli 1.

Delegat MA Jałowiecki, widząc trudną sytuację ekonomiczną odradzającego się państwa polskiego, zwracał uwagę ministrowi aprowizacji, że „parowce amerykańskie dostarczając żywność i materiały pierwszej potrzeby dla Polski, wracają nietylko puste, ale muszą się zaopatrywać w balast na koszt Skarbu Państwa Polskiego”⁴⁹. Również kwestia zaopatrzenia delegacji gdańskiej w benzynę

⁴³ Tamże, 22.

⁴⁴ Zaplombowane wagony były transportowane bez eskorty wojsk koalicyjnych – tamże, 271.

⁴⁵ O czterodniowym zawieszeniu transportów z Gdańska, pełnych magazynach i kolejnych nadpływających statkach z amerykańską pomocą informował Naczelnika Wydziału Transportów w Warszawie delegat MA Jałowiecki – tamże, 275.

⁴⁶ Tamże, 135–136.

⁴⁷ Dodatkowo władze niemieckie warunkowały dostarczanie swoimi kolejami transportów z amerykańską żywnością z Gdańska do Polski, koniecznością dostawy polskiego węgla dla lokomotyw na trasie Gdańsk–Mława – tamże, 264. Ponadto problemem było zbyt późne dostarczanie lokomotyw przez stronę niemiecką w stosunku do ustalonego harmonogramu transportów – tamże, 281–282.

⁴⁸ Tamże, 68–69.

⁴⁹ Tamże, 146 [zachowano oryginalną pisownię].

irytowała delegata MA Jałowieckiego, czemu dał wyraz w liście do Wydziału Transportów w Warszawie:

Benzyna dla nas jest wprost niezbędna mamy po całym mieście rozrzucone składy, nieruchomości, mamy na Wiśle w różnych miejscach stojące berlinki ładowne różnymi towarami, mamy cały szereg służbowych rozjazdów i często nieprzybycie w porę pociąga za sobą ogromne straty (...) wydział transportów zachorował na te powszechną chorobę Warszawską nieodpowiadania na listy oraz ignorowania wszystkiego wreszcie zupełnej obojętności na potrzeby innych (...) z takimi porządkami jak w Warszawie Polska daleko nie zajędzie kończę swój list szczerem życzeniem żeby was diabli wzięli, bo doprawdy wszystko ma swoje granice⁵⁰.

Tabela 1. Stan zaopatrzenia w węgiel przystani wodnych na Wiśle (w tonach)

Stacja wodna	Zapotrzebowanie	Dostarczono
Modlin	200	82
Warszawa	755	186
Włocławek	200	79

Źródło: APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 67.

Kolejną trudnością, na jaką natrafiali pracownicy ARA, był brak stałego nadzoru nad odbieranymi towarami oraz stwierdzania ich jakości. Dotyczyło to rozładunku ze statków w Gdańsku oraz przeładunku w poszczególnych miejscach w kraju. Wynikało to przede wszystkim z braku odpowiedniej liczby zatrudnionego personelu. Delegat MA Jałowiecki informował ministra aprowizacji: „Ponieważ w ostatnim transporcie część towaru okazała się zepsutą (podmoczona)⁵¹, uważam za konieczne delegowanie do Gdańska ekspertyzy dla stałego nadzoru i orzeczenia wartości towarów przybywających z Ameryki, bez czego przyjęcie przez nas towaru do dalszej ekspedycji w granicach państwa Polskiego jest niemożliwe”⁵².

⁵⁰ Tamże, 274 [zachowano oryginalną pisownię]. Również zastępca delegata MA Wańkowicz wskazywał, że dużym utrudnieniem dla agentury w Mławie było „zbyt powolne i niedostateczne odpisywanie przez centralę z Warszawy” – tamże, 307–308.

⁵¹ Sprawa dotyczyła wyładunku mąki z S/S Saca – APG, Korespondencja część 2, sygn. 10/259/0/1/22, 1–2.

⁵² APG, Korespondencja część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 153–155. Czasami wskazywano na zły stan dostarczonej żywności również w innych raportach. Przykładowo ARA w Poznaniu w swoim piśmie do Wydziału Towarów z Ameryki ujawnia sześć przypadków trychiny w przewożonym mięsie – tamże, 92–93.

Na początku 1919 roku kwestia wyboru portu bałtyckiego dla amerykańskich dostaw żywnościowych nie była tak oczywista. W artykule przedstawiono argumenty oraz przesłanki, które ostatecznie wpłynęły na decyzję o wyborze dla statków z dostarczaną pomocą nabrzeża gdańskiego, a nie szczecińskiego. Bez względu na wybór „portu docelowego”, transporty w głąb RP natrafiały na wiele trudności, które starano się ograniczać i w miarę możliwości przezwyciężać. Niniejszy artykuł jedynie zarysowuje zagadnienie pomocy ARA, wymaga ono jednak dalszych pogłębionych badań.

Działająca w Gdańsku w ramach American Relief Administration polska delegacja pracowała w bardzo trudnych warunkach. W ramach obchodzonej w 2022 roku setnej rocznicy zakończenia działalności ARA w Polsce, należy szczególnie podkreślić ogromne znaczenie wsparcia amerykańskich dostaw żywnościowych. Ułatwiło to stabilizację odradzającego się państwa polskiego po okresie zaborów, po pierwszej wojnie światowej i walkach o niepodległość.

Bibliografia

Źródła archiwalne

- Archiwum Akt Nowych. Kontrakt pomiędzy Rządem Polskim a Stanami Zjednoczonymi dotyczący aprowizacji Polski przez Stany Zjednoczone, sygn. 2/39/0/9/1270, 4.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku. Sprawozdanie nr 1 Generalnego Delegata Ministerstwa Aproprowizacji na Miasto Gdańsk, sygn. 10/259/0/1/2, 1.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku. Sprawozdanie nr 2 Generalnego Delegata Ministerstwa Aproprowizacji na Miasto Gdańsk, sygn. 10/259/0/1/4, 7, 11.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku. Sprawozdanie Generalnego Delegata Ministerstwa Aproprowizacji na Miasto Gdańsk i Delegata Rządu Polskiego, część 2, sygn. 10/259/0/1/5, 62.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku. Korespondencja z Ministerstwem Aproprowizacji – Państwowym Urzędem Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (PUZAPP), Misją Angielską i Amerykańską w sprawie transportów gdańskich, część 1, sygn. 10/259/0/1/21, 3, 9–11, 22, 29–30, 41, 68–69, 92–93, 122–123, 126, 131–132, 135–136, 144, 146, 153–155, 192–193, 197–211, 240, 264, 271, 274–275, 281–282, 307–308.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku. Korespondencja z Ministerstwem Aproprowizacji – Państwowym Urzędem Zakupu Artykułów Pierwszej Potrzeby (PUZAPP), Misją Angielską i Amerykańską w sprawie transportów gdańskich, część 2, sygn. 10/259/0/1/22, 1–2, 12–13, 31, 94.

Wydawnictwa źródłowe

American Relief Administration European Children's Fund Mission to Poland = Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom 1919–1922. Warsaw: Galewski and Dau, 1922.
Amerykański Wydział Ratunkowy, Fundacja dla Dzieci Europy, Misja dla Polski. Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom 1919–1922. Warszawa: Polsko-Amerykański Komitet Pomocy Dzieciom, 1922.

Opracowania

- Balcerek, Marian. *Rozwój opieki nad dzieckiem w Polsce w latach 1918–1939.* Warszawa: PWN, 1978.
- Cylwik, Andrzej. „Amerykański Wydział Ratunkowy w latach 1919–1922 na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i Gdańska (na podstawie raportów końcowych)”. *Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość* 18 (2021): 127–144.
- Głuszko, Tadeusz. „Zapomniana misja amerykańska”. *30 dni* 1 (2005): 16–27.
- Grove, William. „Misja pomocy”. *Karta* 92 (2017): 22–37.
- Jałowicki, Mieczysław. *Wolne Miasto.* Warszawa: Czytelnik, 2002.
- Jałowicki, Mieczysław. *Wspomnienia, raporty i sprawozdania z Gdańska (1919–1920).* Wstęp i oprac. Zbigniew Machaliński. Gdańsk: Marpress, 1995.
- Kochanowski, Jerzy. „(Nad)morskie pogranicze nowoczesności. Rostock, Kłajpeda i Tallin od lat 70. XIX do lat 20. XX w.”. *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych* 73 (2013): 153–176.
- Kuźma-Markowska, Sylwia. *Dziecko, rodzina i pleć w amerykańskich inicjatywach humanitarnych i filantropijnych w II Rzeczypospolitej.* Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, 2018.
- Kuźma-Markowska, Sylwia. „Służba, kapitalizm i kosmopolityczny patriotyzm: amerykański Czerwony Krzyż Młodzieży w II RP”. *Dzieje Najnowsze* 3 (2017): 5–26.
- Landau, Zbigniew. „O kilku spornych zagadnieniach stosunków polsko-amerykańskich w latach 1918–1920”. *Kwartalnik Historyczny* 65 (1958), 4: 1093–1109.
- Machaliński, Zbigniew. „Mieczysław Jałowicki – Delegat Rządu Polskiego w Gdańsku i jego ludzie 1919–1920”. *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego* 44 (1998): 38–49.
- Machaliński, Zbigniew. „Mieczysław Jałowicki – Delegat Rządu Polskiego w Gdańsku w latach 1919–1920. Forma i sposób działalności konspiracyjnej Delegacji Rządu Polskiego w Gdańsku na tle nowego układu sił w Europie”. *Studia Gdańskie* 5 (2008): 9–23.
- Mikos, Stanisław. *Działalność Komisariatu Generalnego RP w WMG 1920–1939.* Warszawa: PWN, 1971.
- Mikos, Stanisław. *Wolne Miasto Gdańsk a Liga Narodów 1920–1939.* Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1979.

Sochala, Magdalena. „Wielka akcja ratownicza – działalność Polsko-Amerykańskiego Komitetu Pomocy Dzieciom (1919–1922)”. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica* 85 (2010): 185–206.

Wójcicki, Józef. *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1976.

Abstrakt

Artykuł poświęcony jest dwóm aspektom związanym z działalnością American Relief Administration w Polsce w latach 1919–1922. Pierwszym poruszonym zagadnieniem jest kwestia wyboru portu docelowego dla amerykańskich statków dostarczających pomoc żywnościową Polsce w ramach ARA. Zastanawiano się przede wszystkim nad wyborem jednego z dwóch portów bałtyckich: Szczecina lub Gdańska. Drugim poruszonym w artykule zagadnieniem są trudności w dostarczaniu i dystrybucji amerykańskiej pomocy żywnościowej w Polsce. Obejmowały one m.in. kradzieże i opóźnienia występujące podczas transportów z Gdańska w głąb Rzeczypospolitej Polskiej.

American Relief Administration in Poland, 1919–1922.

The logistics of food aid shipments into the interior of the country

Abstract

The article deals with two aspects of the American Relief Administration's activities in Poland in 1919–1922. The first is the question of selecting a destination port for American ships delivering food aid to Poland under the ARA. The main consideration was the choice of one of two Baltic ports: Szczecin or Gdańsk. The second issue is the difficulties in the delivery and distribution of US food aid in Poland. These included, among other issues, theft and delays occurring during shipments from Gdańsk into the interior of the Republic of Poland.

Cytowanie

Andrzej Cylwik, „American Relief Administration w Polsce w latach 1919–1922. Logistyka transportów z pomocą żywnościową w głąb kraju”, *Przegląd Zachodniopomorski* 37 (2022), 66: 163–180, DOI: 10.18276/pz.2022.37-08.