

# Bakunowicz, Czesław

---

## Ostbahn - Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 - połowa 1942 r.

---

Dzieje Najnowsze 33/4, 87-101

---

2001

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

*Czesław Bakunowicz*  
*Warszawa*

## **Ostbahn — Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 — połowa 1942 r.**

Odbudowę i rozbudowę kolei Generalnego Gubernatorstwa w ramach programu „Otto”, w okresie: maj 1940 r. — koniec 1940 r., można określić jako etap przygotowań Kolei Wschodniej do wojny z ZSRR. Zadania te to wykonanie przewozów związanych z koncentracją sił zbrojnych w pierwszej, decydującej w założeniu, fazie tej wojny. Realizacja programu „Otto” stała początkowo w ścisłym związku z bardzo ożywioną wymianą towarową Niemiec z ZSRR, która w zamyśle i spontanicznie była parawanem przygotowań Niemiec do agresji na ZSRR. Prawdopodobnie Dyrekcja Generalna Kolei Wschodniej — Gedob w Krakowie już w październiku 1940 r. wiedziała o planach koncentracji niemieckich sił zbrojnych w GG. W domysłach o celowość tej koncentracji wariant wojny z ZSRR wybijał się zdecydowanie na pierwsze miejsce.

„Granica interesów” między Niemcami, ściślej Generalnym Gubernatorstwem, a ZSRR była oficjalnie granicą pokoju. W rzeczywistości była to granica niepewnego jutra. Choć incydentów o większym rezonansie na tej granicy nie zanotowano, to jednak Kazimierz Gorzkowski w swojej kronice z lat wojny i okupacji odnotował, jako wiadomość zasłyszaną, wtargnięcie w głąb terytorium GG, 6 lipca 1940 r., pociągu sowieckiego, z którego oddano kilkanaście strzałów i który, nie zatrzymywany przez Niemców, po 15-20 minutach cofnął się na stronę sowiecką<sup>1</sup>.

Jak wynika ze sprawozdań z posiedzeń rządu GG, zawartych w „Dzienniku Hansa Franka”, zagadnienie ewentualności wojny Niemiec z ZSRR nigdy nie było na tych posiedzeniach dyskutowane. Jednak podejmowano tam stosowne decyzje w sprawie realizacji programu „Otto”, czyli, innymi słowy, kierowano zakamuflowanymi przygotowaniem kolejnictwa i dróg kołowych GG do wojny z ZSRR.

24 marca 1941 r. na Wawelu generalny gubernator Hans Frank omawiał z prezydentem Gedobu Adolfem Gerteisem i jego zastępcą Rudolfem Fatkenem zagadnienie „potoku oddziałów wojskowych” w GG. Prezydent Gerteis żądał skierowania z Rzeszy do GG 3 500

i K. Gorzkowski, *Kroniki Andrzeja. Zapiski z podziemia 1939-1941*, Warszawa 1989, s. 165.

niemieckich urzędników kolejowych, by wzmocnić Ostbahn<sup>2</sup>. 8 maja tego roku, także na Wawelu, omawiano problem transportów kolejowych z wojskiem, jadących z Zachodu do GG<sup>3</sup>; a 13 czerwca prezydent Gerteis wyjaśniał Frankowi kwestię spiętrzania się tych transportów na szlakach kolejowych<sup>4</sup>.

W świetle tych faktów stało się zrozumiałe, przejawiane od września 1940 r., zainteresowanie Gedobu wagonami byłych PKP, przerobionymi na tor szeroki<sup>5</sup> i sowieckimi wagonami na tor normalny<sup>6</sup>. Zwagonów tych można by było zestawić pociągi i w razie agresji natychmiast wjechać z zaopatrzeniem dla wojska na zdobyte sowieckie tory szerokie i jeszcze nie przekute normalne.

Ogłoszona 3 maja 1941 r. militaryzacja niemieckiego personelu Ostbahn<sup>7</sup> była informacją jawną i publiczną, chociaż nieogólnie dostępną i można ją przyjąć jako sygnał alarmowy do końcowej fazy przygotowań Kolei Wschodniej do wojny z ZSRR.

Zgodnie z zasadą, obszar GG stawał się strefą przyfrontową i frontową, a na obszarze tych stref za funkcjonowanie transportu odpowiadał szef transportu Oberkommando der Wehrmacht (OKW) i Oberkommando des Heeres (OKH), gen. mjr Rudolf Gercke. Rola Gedobu sprowadzała się, w pierwszej kolejności, do realizacji programu „Otto”.

4 lipca 1940 r. szef sztabu generalnego OKH, gen. Franz Halder, odbył rozmowę z szefem transportu OKW i OKH, gen. R. Gercke, w sprawie przyspieszonej rozbudowy sieci kolejowej w GG. 21 lipca tr. Hitler poinformował wyższych dowódców Wehrmachtu o zamiarze zaatakowania ZSRR. Termin agresji został określony orientacyjnie na wiosnę 1941 r. Dzień później dowódca wojsk lądowych, gen.-feldmarszałek Walther von Brauchitsch otrzymał do wykonania tego zadania stosowne pełnomocnictwa. OKH doszło do wniosku, że zdolności przewozowe kolei GG są za małe, by przeprowadzić szybką koncentrację wojsk na obszarze GG. W celu dostosowania kolei GG do wymogów szybkiej koncentracji wojsk został wydany rozkaz OKH z 9 sierpnia 1940 r. pod kryptonimem „Ausbau Ost”. W rozkazie tym określone zostały stosowne wymogi wobec resortów i urzędów Rzeszy, a także wobec generalnego gubernatora GG. Przedłożony Niemieckiej Kolei Rzeszy — Deutsche Reichsbahn i Kolei Wschodniej pakiet zadań został określony hasłem „Otto-Programm”, a termin realizacji tego programu wyznaczono na 10 maja 1941 r.<sup>8</sup> Celem tego programu było osiągnięcie na wskazanych szlakach i odległościach Ostbahn określonych zdolności przewozowych (rys. 1)<sup>9</sup>, wyrażonych liczbą pociągów odprawionych w ciągu doby.

<sup>2</sup> Tagebuch von Hans Frank, 1941, V. 10, k. 143 (według sygnatur i paginacji GKBZHWP).

<sup>3</sup> Ibidem, V. 11, k. 433.

<sup>4</sup> Ibidem, k. 556.

<sup>5</sup> „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” (ANB), F. 46 z 7 IX 1940, s. 229.

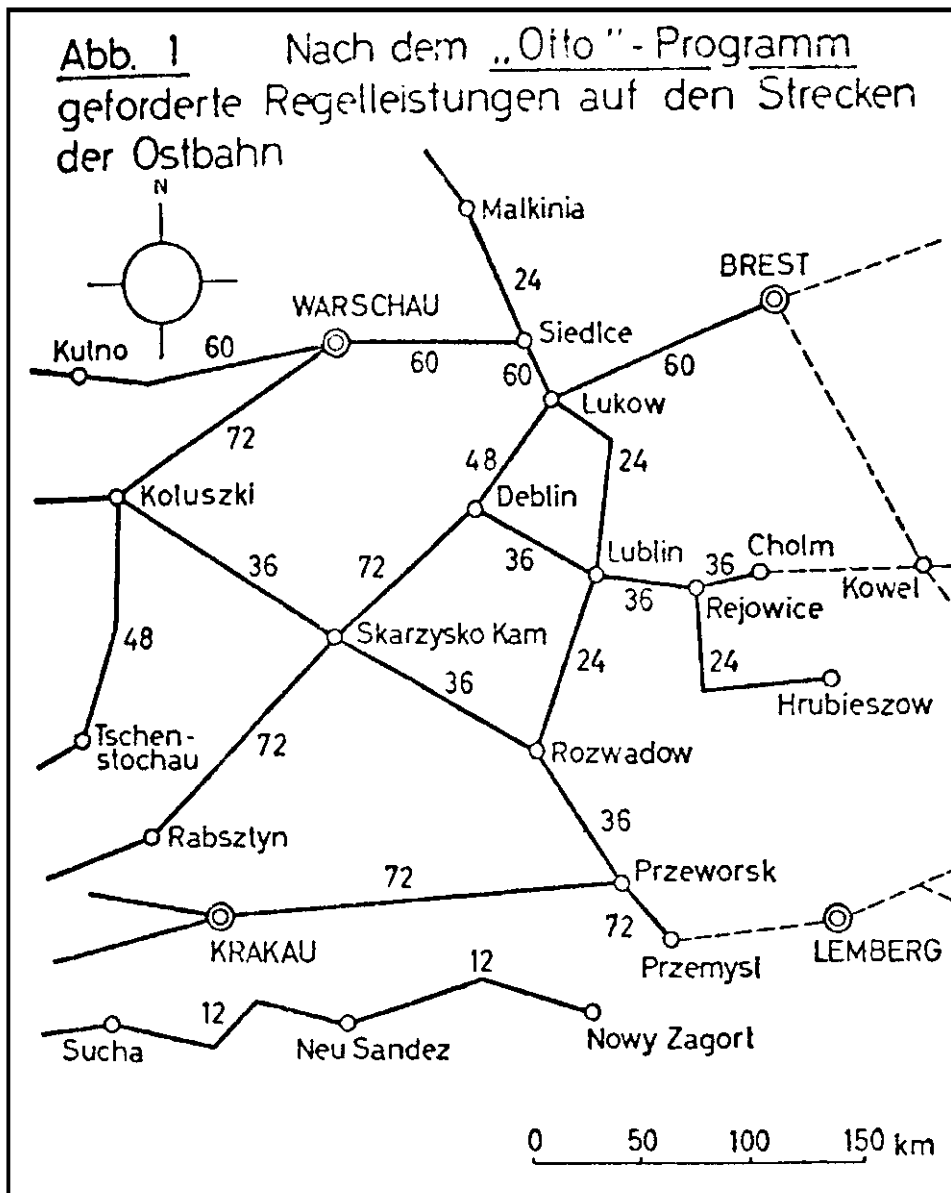
<sup>6</sup> Ibidem, F. 22 z 28 III 1941, s. 152.

<sup>7</sup> Ibidem, F. 28 z 3 V 1941, s. 192.

<sup>8</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges*, Frankfurt-Zürich b.r.w., s. 114-115.

<sup>9</sup> H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944*, Neckargemund 1960, s. 22.

Rysunek 1. Docelowe zdolności przewozowe Kolei Wschodniej w programie „Otto”



W ramach koncentracji zaplanowano przewiezienie do wyznaczonych rejonów, w sposób ukryty, 141 dywizji w ciągu pięciu miesięcy, ze średnim przebiegiem 800 km w zakresie Ostbahnu<sup>10</sup>. Plany koncentracji sił zbrojnych w GG ulegały pewnym korektom. Przed właściwą

<sup>10</sup> Ibidem, s. 24.

koncentracją były przewożone koleją wielkie jednostki wojskowe z zachodu do GG. W okresie lipiec-październik 1940 r. przemieszczono, tzn. głównie przewieziono koleją, 35 dywizji<sup>11</sup>. Wpływ na korekty przewozowe miała przede wszystkim dość niespodziewana kampania niemiecka przeciw Jugosławii w kwietniu 1941 r. Z koncentracją była związana budowa dla Kwatery Głównej Hitlera zespołu urządzeń kolejowych w Strzyżowie na linii kolejowej Rzeszów — Jasło. Zespół tych urządzeń został określony jako „Objekt Sud”. Obejmował on, między innymi, dwa tunele pod tzw. Górą Zarnowską, w których mogły się schronić pociągi przed atakiem lotniczym<sup>12</sup>.

Zagadnieniem szczególnym są miejsca koncentracji jednostek niemieckich. Były to niewątpliwie znaczne obszary. Do tych miejsc kierowane były transporty kolejowe z wojskiem, sprzętem, a później z zaopatrzeniem. W pierwszej kolejności te jednostki wojskowe były lokowane na dawnych, polskich poligonach wojskowych, do których istniał, mniej lub bardziej dogodny, dojazd kolejowy. Budowa od 1939 r. nowych poligonów wojskowych w GG, które w 1940 r. objęły obszar 190 tys. ha, stała, co jest prawie pewne, w ścisłym związku z planowaną agresją Niemiec na ZSRR. Z obszarów tych Ostbahn przewiozła 120 tys. wysiedleńców z dobytkiem. Na te nowe poligony kierowano koncentrujące się jednostki niemieckie. Poligony te w 1941 r. były bardziej miejscami ukrycia i stacjonowania tych wojsk niż miejscami ćwiczeń. Powierzchnia tych poligonów była stale powiększana. Do 22 czerwca 1941 r. przesiedlana ludność z miejsc tworzenia nowych poligonów osiągnęła szacunkową liczbę 150 tys. osób. Dowóz zaopatrzenia dla jednostek wojskowych stacjonujących na tych poligonach nastęczał szereg trudności. Nie wszędzie bowiem docierała kolej. Koleją dowożono zaopatrzenie do najbliższych stacji lub miejsc wyładunku. Stamtąd jednostki zmotoryzowane zabierały ładunki własnymi pojazdami mechanicznymi. Jednostki wojskowe, które nie posiadały dostatecznej liczby takich pojazdów, były wspierane przez około 15 tys. wozów chłopskich<sup>13</sup>.

Właściwa koncentracja niemieckich sił zbrojnych w GG przeciw ZSRR rozpoczęła się w lutym 1941 r. Odbывała się ona w czterech rzutach nominalnie, a faktycznie w pięciu rzutach, w okresie 25 lutego-23 czerwca 1941 r. Rzuty te dla Deutsche Reichsbahn i dla Ostbahn oznaczały kolejowe akcje przewozowe.

W rzucie 1, trwającym od 25 lutego do 14 marca, zostały przewiezione w szczególności dywizje dotąd stacjonujące we Francji, a określane jako Heeresgruppe A (von Rundstedta). W akcji tej użyto 2 500 pociągów, a przewóz odbywał się według pokojowego rozkładu jazdy, w tempie określonym umowną liczbą 12, oznaczającą prawdopodobnie liczbę pociągów odprawianych w ciągu doby.

W rzucie 2, 20 marca, przewóz odbywał się w tempie 18-24. Przewozy zostały jednak przerwane, a powodem tego była agresja Niemiec na Jugosławię. Fakt ten spowodował potrzebę opracowania nowego planu koncentracji wojsk w GG. Nowy plan koncentracji i zarazem plan przewozów kolejowych wszedł w życie 22 kwietnia, a więc w pięć dni po zakończeniu kampanii w Jugosławii.

W rzucie 3, trwającym od 8 kwietnia do 20 maja, wykonano przewozy według planu pokojowego.

<sup>11</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 115.

<sup>12</sup> W. Pischel, *Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939-1945. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg*, „Archiv für Eisenbahnwesen”, 74, Jahrgang, 1964, Heft 1, s. 38; *Beskid Niski i Podgórze. Mapa turystyczna*, Warszawa-Wrocław 1992.

<sup>13</sup> W. Pischel, *Die Generaldirektion der Ostbahn...*, s. 37-38.

W rzucie 4a, trwającym od 23 maja do 2 czerwca, wykonano przewozy według planu pokojowego, ale o największej wydajności.

W rzucie 4b, trwającym od 3 do 23 czerwca, przewieziono właściwe związki wojskowe, przeznaczone do bezpośredniego ataku, to jest 12 dywizji pancernych i 12 dywizji zmotoryzowanych z Rzeszy. Przewozy w tym rzucie trwały jeszcze jeden dzień, od początkowego momentu realizacji hasła „Dortmund” — zaszyfrowanego rozkazu agresji na ZSRR<sup>14</sup>. Można w tym miejscu wysunąć przypuszczenie, że Kolej Wschodnia spóźniła się z przewozami, w tym rzucie i ogólnie, co najmniej, o dwa dni.

Po zakończeniu koncentracji, na obszarze GG znalazły się następujące związki wojskowe: Heeresgruppe Sud (von Rundstedta) z 17 Armią (von Stulpnagla), 6 Armia (von Reichenau), Grupa Pancerna 1 (von Kleista), 4 Flota Powietrzna (Lohra), Heeresgruppe Mitte (von Bocka), 4 Armia (von Klugego), Grupa Pancerna 2 (Guderiana) i 2 Flota Powietrzna (Kesselringa). Do przewiezienia tych związków wojskowych użyto 11 784 pociągów. Gdy się uwzględni pociągi użyte do przygotowania właściwej akcji przewozowej, w ramach koncentracji, liczba ta wzrosła do 33 800 pociągów. Była to ówczesnie największa koncentracja sił zbrojnych w dziejach, a dokonano ją głównie za pomocą kolei. Szef sztabu generalnego OKH, gen. Halder, stwierdził, że koncentracja przebiegała zgodnie z planem. Oznaczało to uznanie dla Kolei Wschodniej<sup>15</sup>. Prezydent A. Gerteis zauważył, że możliwości Ostbahn, wydatnie zwiększone poprzez realizację programu „Otto”, nie zostały do końca wykorzystane<sup>16</sup>. Ostbahn stała się koleją sprawną, gwarantującą dowóz zaopatrzenia dla frontu wschodniego. Surowe zimy wojenne tę opinię, w różny sposób, weryfikowały.

W przygotowaniach kolei do agresji na ZSRR wydatnie uczestniczył aparat Szefa Transportu OKW i OKH, a konkretnie jego Kolejowe Dyrekcje Polowe (Feldeisenbahndirektionen — FBD). Wiosną 1941 r. Szef Transportu zestawił i wyposażył trzy Kolejowe Dyrekcje Polowe, tzn. FBD 1, FBD 2 i FBD 3, którym podporządkowano pewną liczbę kolejowych jednostek technicznych, przede wszystkim warsztatów naprawczych. To podporządkowanie objęło niektóre jednostki organizacyjne Kolei Wschodniej. Przed agresją na ZSRR FBD 1 została użyta w kampanii jugosłowiańskiej. Ubytek ten zrekomensowano utworzeniem, w czerwcu 1941 r., w Gdańsku nowej FBD 4. FBD 2, utworzona w kwietniu 1941 r. w Dreźnie, została w czerwcu tego roku przesunięta do Warszawy. FBD 3, utworzona we Wrocławiu, pełną gotowość, przy pomocy Kolei Wschodniej, uzyskała w Krakowie<sup>17</sup>. Tak więc, na FBD 2, FBD 3 i FBD 4 spoczął obowiązek posuwania się za planowanym frontem i zapewnienia walczącym wojskom niemieckim w strefie frontowej i przyfrontowej sprawnego transportu kolejowego.

Do ważnych zadań w ramach przygotowań do wojny z ZSRR należało zapoznanie się z sytuacją kolei na wschód od „granicy interesów”, by móc tam natychmiast sprawnie działać. Obowiązek ten dotyczył przede wszystkim Kolejowych Dyrekcji Polowych, ale także, chociaż w stopniu mniejszym, Kolei Wschodniej. W tej kwestii, zdawałoby się oczywistej, trudno jest się doszukać informacji, zarówno w źródłach, jak i w literaturze. Istnieje jednak dość znamienny fakt. Zachował się powielony maszynopis, liczący 21 stron tekstu, w formie poszytu, zatytułowany: *Die Eisenbahnen der UDSSR im Kriegsfall* von Heinrich Piotrowski vom

14 Ibidem, s. 38-39.

15 Ibidem, s. 39.

16 Adolf Gerteis, *5 Jahre Ostbahn—1940 bis 1944—Bielefeld*, im November 1949, ehem. Präsident der Generaldirektion der Ostbahn, Bundesarchiv Koblenz, Sammlung Sarter, R 5, Anh. I/120, s. 22.

17 H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug...*, s. 24-25.

Osteuropaischen Institut in Wilna, Berlin, im Dezember 1939. Poszyt ten został zaopatrzony w uwagę, informującą, że jest to tłumaczenie z „Revue Economique Internationale”, Bruxelles, 31. Jahrgang, Band IV, Nr 1 vom Oktober 1939<sup>18</sup>. Znajduje się w nim, kompetentnie opracowana, charakterystyka kolei sowieckich pod kątem ich przygotowań do wojny. Można więc przypuszczać, że władze niemieckie posłużyły się polskim, przedwojennym opracowaniem naukowym do przygotowania planów agresji na ZSRR, pod kątem kolejnictwa.

Gdy w niedzielę, 22 czerwca 1941 r., około godziny 3.30, niemieckie siły zbrojne zaatakowały ZSRR, niemieckie rozpoznanie kolei sowieckich było niewystarczające. Za ten stan rzeczy główną odpowiedzialność ponosił Hitler. Odrzucił on bowiem, na początku września 1940 r., propozycję OKH dokonywania rozpoznania przez samoloty dalekiego zasięgu sowieckiej sytuacji komunikacyjnej. Odmowa Hitlera wynikała z obaw przed spowodowaniem przedwczesnego konfliktu z ZSRR. Dopiero na 14 dni przed atakiem na ZSRR, Luftwaffe podjęła taką akcję rozpoznania lotniczego<sup>19</sup>. Było to chyba za późno, by osiągnąć zadowalające wyniki. Tym można tłumaczyć fakt, że lotnictwu niemieckiemu nie udało się zniszczyć sowieckich transportów ewakuacyjnych ani istotnych połączeń kolejowych na szlaku odwrotu Armii Czerwonej<sup>20</sup>. Mała znajomość kolei sowieckich na zachodzie Europy to przede wszystkim wynik samoizolacji ZSRR i szczelności jego granic.

Na olbrzymich przestrzeniach ZSRR koleje były najważniejszym i najbardziej wydajnym środkiem transportu. Ich odbudowa i rozbudowa po I wojnie światowej i po wojnie domowej rozpoczęła się właściwie w drugiej i trzeciej pięcioletce, w latach 1933-1937 i 1938-1942. Rozbudowę tych kolei można określić jako dość znaczną. W 1940 r. istniał plan siedmioletniej dalszej rozbudowy kolei. Było to ustosunkowanie się najwyższych władz ZSRR do wniosków niektórych dowódców Armii Czerwonej, którzy uzależniali przeprowadzenie szybkiej mobilizacji sił zbrojnych od dostatecznie gęstej i sprawnej sieci kolejowej. Właściwie nie doszło do realizacji tego planu. Tylko 1/5 kolei sowieckich była dwutorowa<sup>21</sup>. Ten parametr trzeba mieć stale na uwadze, by móc zrozumieć funkcjonowanie tych kolei.

Długość eksploatowanych linii kolei sowieckich i ich gęstość na 100 km<sup>2</sup> w 1937 r., według ówczesnych ustaleń dokonanych przez H. Piotrowskiego, wyglądała, w porównaniu z najbardziej rozwiniętymi przemysłowo państwami świata, następująco<sup>22</sup>.

**Tabela 1. Długość i gęstość linii kolejowych największych państw świata w 1937 r.**

Państwo	Długość linii w km	Gęstość w km / 100 km <sup>2</sup>
ZSRR	86 600	4
USA	415 300	44
Niemcy	68 700	146
Francja	64 600	117
Anglia	33 800	140

<sup>18</sup> Główna Biblioteka Komunikacyjna w Warszawie, sygn. III-2701.

<sup>19</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 116.

<sup>20</sup> Ibidem, s. 130.

<sup>21</sup> Ibidem, s. 121-124.

<sup>22</sup> H. Piotrowski, *Die Eisenbahnen der UDSSR im Kriegsfall*, Berlin 1939, Główna Biblioteka Komunikacyjna w Warszawie, s. 4.

Z zestawienia tego wynika, że długość linii kolejowych na statystycznym kilometrze kwadratowym obszaru ZSRR była bardzo mała, wręcz znikoma wobec kolei czołowych państw świata. Biorąc ten parametr pod uwagę oraz uwzględniając jednotorowość sowieckich linii kolejowych i brak nowoczesnych dróg kołowych, w wypadku ogłoszenia mobilizacji na obszarze ZSRR, punktualność pociągów winna odgrywać nadzwyczajną rolę. To z kolei wymagało ogromnej dyscypliny, czy nawet poświęcania się od kolejarzy sowieckich<sup>23</sup>. Skuteczne zbombardowanie odcinka kolejowego i jego wyłączenie z ruchu na kilka dni mogłoby uniemożliwić przewóz ludzi i sprzętu na znaczny odcinek frontu, a w dalszej konsekwencji decydować o losach tego odcinka frontu.

Tabor kolei sowieckich stale wzrastał. Poniższe zestawienie informuje orientacyjnie o wzroście i ilości tego taboru<sup>24</sup>.

**Tabela 2. Tabor kolei ZSRR w latach 1932-1936**

Koniec roku:	1932	1935	1936
Lokomotywy	19 500	22100	23 000
Wagony towarowe	552 000	662 200	710 200
Wagony osobowe	29 000	32 400	32 900

Cechą charakterystyczną kolei sowieckich była intensywna eksploatacja taboru, wyznaczana przez popularne wówczas plany i wyrażana często w propagandzie rekordami eksploatacyjnymi. Z tego można wysnuć jednoznaczny wniosek, że koleje sowieckie nie dysponowały odpowiednimi rezerwami taboru, a bite rekordy eksploatacyjne musiały wydatnie przyczynić się do szybkiego zużycia się tego taboru.

Elektryfikacji kolei sowieckich, głównie ze względów militarnych, rząd sowiecki poświęcał wiele uwagi. Jednakże włożony znaczny wysiłek w realizację planów elektryfikacji kolei nie przyniósł spodziewanych efektów. U schyłku 1937 r. zaledwie 153 km linii kolejowych było zelektryfikowanych. Dla porównania w Niemczech do 1936 r. zelektryfikowano 2 284 km linii kolejowych<sup>25</sup>.

Na okupowanych obszarach polskich władze sowieckie przekuły tory na swoją szerokość. To samo uczyniły w krajach bałtyckich. W zimie utrzymanie szlaków, a głównie ich odśnieżanie, było wspomagane przez kołchozy i zakłady terenowe. Ogólnie rzecz biorąc, koleje sowieckie w 1941 r. były kolejami zacofanymi w porównaniu z kolejami Europy Zachodniej. Drogi i szosy były mało rozwinięte, szlaki wodne wykorzystywane, ale długie i mroźne zimy znacznie ograniczały ich czas użytkowania<sup>26</sup>.

Cofając się Armia Czerwona dokonywała skutecznych zniszczeń urządzeń kolejowych. Na te zniszczone tory wkraczały jednostki Kolejowych Dyrekcji Połowych Szefa Transportu z zamiarem szybkiego przywrócenia ruchu kolejowego. Naczelne dowództwo niemieckie nie planowało przekuwania zdobycznych torów sowieckich na szerokość normalną, sądząc, że do zapewnienia transportu wystarczy zdobyczny tabor<sup>27</sup>. Szybko ta koncepcja okazała się niere-

23 Ibidem, s. 2.

24 Ibidem, s. 11.

25 Ibidem, s. 5.

26 E. Kroidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 121-124.

27 Ibidem, s. 121.



alna. Tory były zniszczone, a do sierpnia 1941 r. w ręce niemieckie wpadło zaledwie 1 000 parowozów, z których tylko 500 było zdolnych do ruchu, i 21 000 wagonów. Tabor ten, wobec potrzeb frontu wschodniego, można określić jako znikomy<sup>28</sup>. Między 1 a 7 lipca Szef Transportu wydał rozkaz przekuwania torów zdobycznych na szerokość normalną<sup>29</sup>. Było to oczywiście fiasko niemieckich planów kolejowych już na początku wojny i w sprawie podstawowej koncepcji. Oznaczało to w konsekwencji wprowadzenie własnego taboru na przekute tory. Do końca 1941 r. zdołano przekuć 15 tys. km torów. Były takie linie, gdzie obok siebie funkcjonowały tory normalne i szerokie<sup>30</sup>.

W pierwszych dziesięciu dniach wojny ZSRR stracił 17% swojej sieci kolejowej, do końca lipca 23%, a do końca grudnia 42%. Zdobyta przez Niemców sieć kolejowa, rozciągająca się na ogromnym obszarze, została podzielona między trzy Kolejowe Dyrekcje Polowe z siedzibami dowództw tych dyrekcji w Pskowie (Pleskau), Smoleńsku i Połtawie (później w Charkowie). Olbrzymie zapotrzebowanie ludzi i środków na utrzymanie tej sieci spowodowało, że w Dębnie i w Legionowie, a więc na obszarze GG, zostały utworzone obozy zbiorcze „kolejarzy granatowych” („blaue Eisenbahner”), podległe w tym czasie Szefowi Transportu, gdzie ich przygotowywano do służby na sowieckich obszarach okupowanych<sup>31</sup>.

Ostatecznie w strefach frontowych i przyfrontowych koleje podlegały Szefowi Transportu, a na pozostałym sowieckim obszarze okupowanym były podporządkowane Reichsverkehrsministerium. Na początku 1942 r. Kolejowe Dyrekcje Polowe zostały przemianowane na Komendy (Dowództwa) Kolei Polowych (Feldeisenbahnkommandos) — FEKdo, a cztery z nich, z siedmiu istniejących, działały w strefie frontowej i przyfrontowej frontu wschodniego.

Utrzymanie ruchu na sieci okupowanych kolei sowieckich stwarzało zapotrzebowanie na stały dopływ dziesiątków tysięcy kolejarzy z Rzeszy. Deutsche Reichsbahn, oprócz sił przygotowanych przed początkiem kampanii sowieckiej, dała, do października 1941 r., jeszcze około 70 000 kolejarzy na Wschód. Oczywiście na tym kontyngencie nie poprzestano. Siły te były wspomagane przez około 30 000 robotników budowlanych ze Sztabu Budowlanego Speera (Baustab Speer) oraz saperów kolejowych wojsk lądowych<sup>32</sup>.

Surowa zima z 1941 na 1942 r. niebyła dla Niemiec na froncie wschodnim szczęśliwa. Stała ona pod znakiem pierwszej, poważnej porażki militarnej pod Moskwą i ogromnych trudności transportowych, które zmuszały najwyższe władze III Rzeszy i dowództwo Wehrmachtu do podejmowania daleko idących decyzji. Decyzje te miały dotyczyć także Kolei Wschodniej, przez obszar i z obszaru Generalnego Gubernatorstwa była przewożona koleją główna masa zaopatrzeniowa dla frontu wschodniego. W tym momencie daleko poza wschodnimi granicami GG ważyły się losy Ostbahnu, być może nawet istnienie tej kolei. Generalny gubernator Frank niewiele miał tu do powiedzenia. Priorytety wyznaczały interesy Rzeszy, czyli zagrożona skuteczność prowadzenia wojny z ZSRR. Działania Reichsverkehrsministerium, Deutsche Reichsbahn i Szefa Transportu zmierzały w kierunku przyporządkowania sobie, czy też nawet inkorporowania Ostbahnu. Działania te, chociaż w swej podstawowej koncepcji okazały się bezskuteczne, to jednak były one podejmowane do końca wojny. Problem polegał na przekonaniu Hitlera, do niego bowiem należała decyzja. Argumentem tego przekonywania była

28 Ibidem, s. 127.

29 Ibidem, s. 125.

30 Ibidem, s. 133.

31 Ibidem, s. 131.

32 Ibidem, s. 132-133.

nadrzędność interesów frontu wschodniego nad interesami Generalnego Gubernatorstwa, a ewentualne utworzenie jednolitego zarządu kolei GG i sowieckich obszarów okupowanych miałyby znacznie polepszyć funkcjonowanie, na tym obszarze, transportu kolejowego. Skrócone przedstawienie głównych problemów transportowych na sowieckich obszarach okupowanych znacznie ułatwia zrozumienie funkcjonowania Kolei Wschodniej; tym bardziej że Kolej Wschodnia przejęła część sieci kolei sowieckich, przed wojną kolei polskich, na obszarze nowo tworzonego dystryktu Galicja.

W miarę zdobywania obszaru ZSRR dowództwo niemieckie planowało uruchomić linie dwutorowe o wydajności 48 pociągów na dobę i linie jednotorowe o wydajności 24 pociągów na dobę. Do początku 1942 r. celu tego nie osiągnięto. Przyczyniły się do tego głównie znaczne zniszczenia dokonane przez cofającą się Armię Czerwoną. Na przykład zniszczone były wszystkie mosty na Dnieprze. Przez wiele rzek do transportu zaopatrzenia stosowano, zbudowane przez saperów, kolejki linowe. Jedną z takich kolejek funkcjonowała koło Kijowa<sup>33</sup>. Następujący po kolejarzach z wojskowych oddziałów Szefa Transportu, „kolejarze granatowi” nie byli przygotowani do pełnienia służby w zastanych warunkach, szczególnie w warunkach surowej, rosyjskiej zimy. Trudności piętrzyły się, a wojsko domagało się sprawnego transportu kolejowego.

W tej sytuacji 16 grudnia 1941 r. szef transportu, gen. R. Gercke, i sekretarz stanu w Reichsverkehrsministerium, Wilhelm Kleinman, zostali wezwani do Hitlera, który zażądał od nich zwiększenia liczby codziennie odprawianych pociągów na front ze 122 do 180 pociągów. W tym momencie znaczenie kolei w działaniach militarnych tak wzrosło, że gen. Gercke zaczął uczestniczyć w codziennym omawianiu sytuacji wojennej w kwaterze Hitlera<sup>34</sup>. 26 stycznia 1942 r. szef sztabu generalnego OKH, gen. Halder, określił sytuację transportową na froncie wschodnim jako katastrofalną i obciążył tym ministra komunikacji Rzeszy. W cztery dni później, tj. 20 lutego, Hitler w ostrych słowach, w obecności gen. Haldera, zażądał od gen. Gercke i Kleinmanna „przywrócenia porządku na kolei w krótkim czasie”. Następnego dnia szefowi transportu został przydzielony oficer do specjalnych poruczeń płk G. Wuthmann. Gercke sądził, że niestety płk Wuthmann zastąpi go na stanowisku Szefa Transportu OKW i OKH. O głębokim kryzysie na kolejach sowieckich obszarów okupowanych może świadczyć fakt aresztowania dwóch kierowników eksploatacji z Głównej Dyrekcji Kolejowej „Środek” (HBD „Mitte”) w Mińsku i z Głównej Dyrekcji Kolejowej „Południe” (HBD „Sud”) w Kijowie, prezydentów oddziałów Hahna i Landenbergera. Obaj oni zostali oskarżeni o spowodowanie katastrofy transportowej, a następnie zostali umieszczeni w obozie koncentracyjnym Oranienburg-Sachsenhausen. Gdy kryzys minął, zostali oni, w lipcu 1942 r., zwolnieni z tego obozu<sup>35</sup>. Fakt umieszczenia w obozie koncentracyjnym dwóch wysokich urzędników kolejowych Deutsche Reichsbahn, w randze prezydentów, niewątpliwie wywołał wstrząs wśród tych urzędników. Był to chyba najcięższy moment dla kolei niemieckich w przekroju całej wojny z ZSRR. Był to właśnie ten, wspomniany już, moment, w którym ważyły się także losy Ostbahnu.

Mrozy paraliżowały koleje. Wysilek ludzki miał swoje granice. Niemieckie parowozy właściwie nie były przystosowane do rosyjskich mrozów. Wiele ich przewodów rurowych nie miało stosownej otuliny. Powodowało to zamarzanie tych przewodów i w rezultacie wyłącza-

<sup>33</sup> Ibidem, s. 128.

<sup>34</sup> Ibidem, s. 136.

<sup>35</sup> Ibidem, s. 137-138.

nie tych parowozów z ruchu. Zamarzały słabo chronione przed mrozem pompy (inżektory), podające wodę z tendra do kotła<sup>36</sup>. Podczas silnych mrozów tylko 20% parowozów było zdolnych do jazdy. Trudności powstawały przy mrozach przekraczających — 15°C<sup>37</sup>, a trzeba wiedzieć, że mrozy dochodziły do - 42°C<sup>38</sup>. Trudno jest zrozumieć w tej sytuacji, co kryło się za zgodą gen. Gercke na przekazanie kolejom fińskim w 1942 r. 150 zdobycznych, sowieckich parowozów i 1 750 wagonów<sup>39</sup>. Liczył się wtedy każdy parowóz, a parowozy sowieckie były przecież przystosowane do pracy w niskich temperaturach. Był to błąd lub wymuszony, na gen. Gercke, gest polityczny. Osobne zagadnienie stanowił węgiel do parowozów. Zdobyczny węgiel sowiecki z Zagłębia Donieckiego posiadał znaczne właściwości koksujące, zalewał szlaką ruszta, tak że wytworzenie niezbędnej ilości pary stawało się wielkim problemem. Reszta parowozów niemieckich nie były przystosowana do tego węgla. Wobec tego jako środek zaradczy stosowano dodawanie oleju lub mieszanie tego węgla, w różnych proporcjach, z węglem śląskim. Zaistniała zatem potrzeba transportowania węgla ze Śląska, przez GG, na okupowane obszary sowieckie<sup>40</sup>. Kolejną trudnością była, na niektórych obszarach, a szczególnie na południu ZSRR, niezwykle „twarda” woda, powodująca szybkie narastanie kamienia kotłowego i w rezultacie unieruchomienie parowozu wskutek szybkiego zużycia się kotła<sup>41</sup>.

W tym miejscu można zadać pytanie, raczej retoryczne, trudno tu bowiem o jednoznaczną odpowiedź, jak kryzys transportu kolejowego wpłynął na wyniki kampanii zimowej Wehrmachtu 1941-1942 na froncie wschodnim. Na pewno kryzys ten nie był czynnikiem decydującym o niemieckich niepowodzeniach. W literaturze przedmiotu wśród wymienianych przyczyn tych niepowodzeń czynnik transportu kolejowego nie jest wymieniany, chociaż był czynnikiem istotnym.

Jeszcze trwała zima, gdy 7 marca 1942 r. zniesiono blokadę urlopową dla wojska i wydzielono po dwa pociągi urlopowe tygodniowo z każdej grupy armii<sup>42</sup>. Część tych pociągów przejeżdżała przez Generalne Gubernatorstwo. Były one zwiastunami przełamania niemieckiego kryzysu militarnego, w tym także kolejowego, na froncie wschodnim.

W kwietniu 1942 r. na sowieckich obszarach okupowanych było 20 309 km linii normalnotorowych i 1 260 szerokotorowych. Pod koniec 1942 r. długość sieci osiągnęła 42 000 km. Zatrudnionych było i 112 tys. Niemców i 634 tys. tubylców. Odbudowano wiele ważnych mostów<sup>43</sup>. Sieć kolejowa okupowanych obszarów sowieckich została połączona z siecią Kolei Wschodniej i mimo że te sieci były administrowane przez różne zarządy i dzieliły je granice polityczno-administracyjne, to można mówić o jednej sieci normalnotorowej (długość torów szerokich stanowiła kilka procent tej sieci) kolei niemieckich na wschodnich obszarach okupowanych, włączonej w sieć kolei Rzeszy Niemieckiej. W strategii Rzeszy Niemieckiej podzielone administrowanie tą siecią stanowiło mniej lub bardziej istotne szczegóły.

W krótkim czasie po kryzysie zimowym i wiosennych roztopach pojawił się nowy, militarny czynnik, dezorganizujący funkcjonowanie sieci kolejowej na sowieckich obszarach okupowa-

<sup>36</sup> H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug...*, s. 33-35.

<sup>37</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 135.

<sup>38</sup> H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug...*, s. 33-34.

<sup>39</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 109.

<sup>40</sup> H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug...*, s. 30.

<sup>41</sup> E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich...*, s. 149.

<sup>42</sup> Ibidem, s. 139.

<sup>43</sup> Ibidem, s. 141-142.

nych. Czynnikiem tym były sowieckie bombardowania lotnicze i niszcząca działalność partyzantów. Kolejarze niemieccy zostali zmuszeni do noszenia broni palnej<sup>44</sup>.

Obszar Generalnego Gubernatorstwa, będący bazą wyjściową do agresji Niemiec na ZSRR, jeszcze przed nadejściem jesieni 1941 r. stał się strefą daleko odległą od frontu. Jednakże gospodarka i kolejnictwo GG znalazły się w służbie tego frontu. Przede wszystkim rozpoczęte wiosną 1941 r. na dużą skalę przewozy kolejowe w akcji koncentracji niemieckich sił zbrojnych i pierwszej uderzeniowej fazy tej wojny były kontynuowane na skalę jeszcze większą w tzw. akcji najwyższej wydajności przewozów kolejowych. Wciągnięta do tej wojny Kolej Wschodnia została związana z tą wojną na trwałe i do końca.

Przewozy kolejowe Ostbahn dla frontu wschodniego w tej fazie wojny są trudne do określenia za pomocą konkretnych liczb, ponieważ brak jest takich zestawień w materiałach źródłowych. Wprawdzie Gedob w swoim periodyku „Statistische Monatsübersicht” publikował obszerne, miesięczne dane statystyczne z działalności Ostbahn, począwszy od danych statystycznych za styczeń 1942 r., to jednak w tych danych brak jest wyodrębnionych przewozów dla frontu wschodniego.

Głównie na potrzeby frontu kontynuowano odbudowę i rozbudowę sieci kolejowej Ostbahn. Modernizowano urządzenia kolejowe. Kontynuowano rozszerzone, kompleksowe zamierzenie na dużą skalę, zwane programem budowlanym „Otto”.

Generalny gubernator Frank i jego rząd z pewnym opóźnieniem zareagował na wybuch wojny niemiecko-sowieckiej. W sześć dni po wybuchu tej wojny, tzn. w sobotę 28 czerwca, Frank ściągnął na Wawel kierownictwo Gedobu. W obecności sekretarza stanu dra J. Buhlera, prezydenta Gerteisa oraz czterech prezydentów dyrekcji okręgowych Ostbahn: Heinzelmana z Krakowa, Meyera z Radomia, von Bauera z Lublina i Seifferta z Warszawy podziękował on kierownictwu Ostbahn za wspaniałe, jego zdaniem, przewozy kolejowe w akcji koncentracji niemieckich sił zbrojnych. Podczas tego spotkania nie poruszono zagadnień najważniejszych, np. programu transportowego związanego z prowadzeniem wojny. Można odnieść wrażenie, że Frank i kierownictwo Gedobu było trochę zaskoczone aktualnymi wydarzeniami i czekało na dalszy rozwój tych wydarzeń. Prezydent Gerteis m.in. mówił o potrzebie ściągnięcia z Rzeszy do GG kolejarzy niemieckich i rozważał możliwość wprowadzenia normalnego planu przewozów po przewidywanym, z dniem 6 lipca 1941 r., zawieszeniu wykonywania przewozów według tzw. planu najwyższej wydajności przewozów<sup>45</sup>.

Zawieszenie planu najwyższej wydajności przewozów i wprowadzenie z powrotem normalnego planu przewozowego oznaczało praktycznie zdjęcie blokady komunikacyjnej dla ludności i uruchomienie pociągów pasażerskich ruchu publicznego. Blokada komunikacyjna dla ludności, zwana popularnie „szperą”, od „die Sperre”, była bardzo dokuczliwa, zarówno dla Polaków, jak i dla Niemców, a i również dla urzędów, instytucji i zakładów pracy. Utrudniała ona przede wszystkim handel i wszelką wymianę potrzebną dla życia. Wydaje się, że Frank i kierownictwo Gedobu niechętnie wprowadzali w życie ograniczenia ruchu pasażerskiego na Ostbahn, skoro musieli odpierać zarzuty dowództwa Wehrmachtu, że zbyt hojnie dopuszczają do ruchu pociągi pasażerskie i także zbyt hojnie wydają karty upoważniające do jazdy pociągiem, tzw. Zulassungskarten<sup>46</sup>. 9 marca 1942 r. Gerteis osobiście meldował Frankowi, że ruch pasażerski w GG został ograniczony do minimum, a Zulassungskarten są

44 Ibidem, s. 142.

45 Tagebuch von Hans Frank, 1941, V 11, k. 556-572.

46 Ibidem, 1941, V. 17, k. 259.

wydawane w niewielkiej liczbie<sup>47</sup>. Głównym powodem blokad komunikacyjnych w GG było podporządkowanie wszelkiego transportu transportowi obsługującemu front, w momencie, gdy na Wschodzie transport kolejowy przeżywał kryzys.

Na posiedzeniach rządu GG mówiono wyraźnie i niejednokrotnie, że transport zaopatrzenia dla frontu jest głównym zadaniem kolei<sup>48</sup>. Podczas wyjątkowego posiedzenia rządu GG w Warszawie, w pałacu Bruhla, 15 października 1941 r. wiceprezydent Gedobu Fatken oświadczył, że 100 pociągów z zaopatrzeniem dla frontu przyjeżdża codziennie z Zachodu do GG, a część tych pociągów w GG kończy bieg<sup>49</sup>. Prezydent Gerteis zaś 13 stycznia 1942 r. oświadczył, że codziennie 90 pociągów z zaopatrzeniem dla frontu przyjeżdża z Rzeszy do GG<sup>50</sup>. Zatem 90-100 pociągów dziennie z zaopatrzeniem dla frontu wschodniego można przyjąć za rząd wielkości i dodać do tej liczby, trudną do określenia, liczbę pociągów zestawianych w GG.

Oprócz tych pociągów z obsługą transportową frontu wschodniego były związane pociągi z urlopowanymi żołnierzami. Wspomniano już, że w czasie szczytu mrozów zimy rosyjskiej i kryzysu transportowego wprowadzono na froncie wschodnim blokadę urlopową, którą zniesiono 7 marca 1942 r. W czasie tej blokady ruch pociągów urlopowych był oczywiście wstrzymany. Jednakże dla ścisłości i pełnej orientacji w zagadnieniu należy zwrócić uwagę na wypowiedź prezydenta Gerteisa podczas posiedzenia rządu GG 16 grudnia 1941 r. Gerteis oświadczył wtedy, że z frontu wschodniego do GG wjeżdżają codziennie 4 pociągi urlopowe, a w GG zestawia się dodatkowo jeszcze 11 takich pociągów<sup>51</sup>.

Nowym rodzajem pociągów, które pojawiły się w sieci Ostbahu po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej były pociągi z sowieckimi jeńcami wojennymi. Informacji źródłowych o tych pociągach jest niewiele, mimo że chodziło tu o duże liczby przewożonych jeńców sowieckich. Ze strony Gedobu informowano głównie o potrzebie odkażania brudnych wagonów po jeńcach sowieckich<sup>52</sup> i o zasadach służbowego obcowania z nimi<sup>53</sup>. Można przypuszczać, że większość pociągów z sowieckimi jeńcami wojennymi podlegała Szeferowi Transportu, co jest logiczne.

O sprawie dość znamiennej, rzutującej na mentalność kolejarzy Ostbahu pochodzenia niemieckiego, informowały dwa wyjaśnienia Gedobu, zamieszczone w jego dzienniku urzędowym „Amtliches Nachrichtenblatt” z 28 czerwca i 23 sierpnia 1941 r., a więc tuż po wybuchu wojny z ZSRR<sup>54</sup>. Wyjaśnienia te w sposób nie do końca jasny informowały, że na podstawie stosownych porozumień wewnętrznych w rządzie GG rozkazy powołujące kolejarzy Ostbahu niemieckiego pochodzenia do służby w specyficznej policji generalnego gubernatora, zwanej Sonderdienstem, są nieważne. Szukając oczywistego podtekstu w tych urzędowych wyjaśnieniach, można zadać pytanie, czy tuż po wybuchu wojny Niemiec z ZSRR kolejarze Ostbahu niemieckiego pochodzenia, a tych było wielu, obawiając się powołania do służby na froncie wschodnim, starali się znaleźć schronienie przed tą służbą w szeregach Sonderdienstu, działającego wyłącznie na obszarze GG.

47 Ibidem, 1942, V 18, k. 150.

48 Ibidem, 1941, V 19, k. 1176 i 1178.

49 Ibidem, 1941, V. 13, k. 938-939.

50 Ibidem, 1942, V. 18, k. 20.

51 Ibidem, 1941, V 17, k. 258.

52 ANB, F. 56 z 30 VIII 1941, s. 375.

53 Ibidem, F. 82 z 15 XII 1941, s. 523.

54 Ibidem, F. 38 z 28 VI 1941, s. 260; F. 55 z 23 VIII 1941, s. 370.

Zagadnieniem najwyższej rangi w fazie przebiegu wojny Niemiec z ZSRR, do połowy 1942 r., dla Generalnego Gubernatorstwa, było rozszerzenie terytorium Generalnego Gubernatorstwa o okupowaną część niedawnego terytorium sowieckiego i utworzenie na tym terytorium nowego dystryktu Galicja, a na obszarze tego dystryktu powołanie do życia nowej dyrekcji okręgowej Kolei Wschodniej.

Wybuch wojny niemiecko-sowieckiej spowodował ożywienie i reakcję polskiego społeczeństwa w GG. Reakcja ta na obszarze kolei znalazła swój wyraz w sabotażu i wywiadzie kolejowym. W tym miejscu zostają jedynie zasygnalizowane główne problemy tego zagadnienia z tej fazy wojny.

Atak Niemiec na ZSRR spowodował opuszczenie przez ogromne masy skoncentrowanego wojska niemieckiego obszaru GG. To z kolei spowodowało, że podjęcie walki przez polskie podziemie zbrojne przeciw Niemcom stało się możliwe i miało sens. Już w meldunku-radiogramie nr 74 z 13 sierpnia 1941 r. dowódca ZWZ gen. S. Rowecki meldował do Centrali w Londynie o następujących wynikach sabotażu kolejowego na obszarze GG, i w jednym wypadku poza obszarem GG, za okres od 1 kwietnia do 1 sierpnia 1941 r.: 876 uszkodzonych parowozów, 641 uszkodzonych wagonów, 78 pożarów transportów, 18 pożarów w pociągach na terytorium Rzeszy, 39 wykolejeń pociągów i 91 przetrzymań parowozów w remoncie<sup>55</sup>. Z dalszych meldunków gen. Roweckiego i rozkazów Centrali do niego wynikało, że:

— „cichociemni” nie powinni podróżować koleją bez przewodnika, grozi to bowiem wpadką<sup>56</sup>;

— wydano podziemne materiały szkoleniowe „o dywersji na komunikacje kolejowe, szosowe i telekomunikacyjne”<sup>57</sup>;

— Niemcy aresztowali szefa dywersji kolejowej na Obszarze IV (Kraków), inż. J.<sup>58</sup>;

— Naczelný Wódz wydał rozkaz o wzmożeniu akcji sabotażowej na kolejach, głównie poza GG, w rejonach: Wołkowysk-Baranowicze, Brześć-Zabinka, Zdołbunów, Lwów-Krasne, z zastrzeżeniem „oszczędzania terenów rdzennie polskich”, czyli sieci Kolei Wschodniej<sup>59</sup>;

— na niektórych liniach kolejowych w GG ruch pasażerski został całkowicie wstrzymany, a na innych wymagane są przepustki<sup>60</sup>.

Trzeba jednak zauważyć, że wyżej wyszczególniona działalność sabotażowa nie wywołała właściwie żadnego echa w niemieckich kolejowych materiałach źródłowych, szczególnie w sprawozdaniach z posiedzeń rządu GG, tak jakby ta działalność była przez Niemców nie zauważona. Można sądzić, że część wyników akcji sabotażowych była rzeczywiście, przez Niemców, nie zauważona, a część potraktowana jako wypadki. Jednakże trudno jest znaleźć jednoznaczne wytłumaczenie całkowitego ignorowania tego sabotażu.

Meldunek gen. Roweckiego z 2 maja 1942 r. za marzec 1942 r. daje znacznie przybliżony obraz miesięcznego wysiłku transportowego Kolei Wschodniej. Jednakże w tym meldunku znajduje się uwaga, że „dane te nie obejmują transportów morzem oraz transportów kolejowych z Rumunii i części transportów z Prus przez Litwę”. A oto niektóre dane z tego meldunku<sup>61</sup>.

<sup>55</sup> *Armia Krajowa w dokumentach 1939-1945*, t. II, *Czerwiec 1941-kwiecień 1943*, Wrocław 1990, s. 35-36.

<sup>56</sup> *Ibidem*, s. 60.

<sup>57</sup> *Ibidem*, s. 97.

<sup>58</sup> *Ibidem*, s. 98-101.

<sup>59</sup> *Ibidem*, s. 197 i 221.

<sup>60</sup> *Ibidem*, s. 248.

<sup>61</sup> *Ibidem*, s. 223-226.

## Część I

Transporty wojska na front wschodni:	
— pełnych transportów z wojskiem. . . . .	871
— luźnych transportów z żołnierzami. . . . .	9 313
Razem przewieziono około. . . . .	820 000 ludzi
Transporty wojska z frontu wschodniego na Zachód:	
— pełnych transportów z wojskiem. . . . .	151
— luźnych wagonów z żołnierzami. . . . .	4 948
— transportów z rannymi. . . . .	321
— luźnych wagonów z rannymi. . . . .	1 144
Razem przewieziono około. . . . .	587 000 ludzi.

## Część II

Transporty na front wschodni sprzętu wojennego i materiałów:	
— pełne transporty z amunicją. . . . .	295
— luźne wagony z amunicją. . . . .	3 610
— pełne transporty z materiałami pędnymi. . . . .	195
— luźne wagony z materiałami pędnymi. . . . .	3 383
— liczba transportów z żywnością spadła.	

Wojna Niemiec z ZSRR zmieniła zasadniczo sytuację kolejnictwa w GG, przede wszystkim Kolei Wschodniej. Jeżeli całe Generalne Gubernatorstwo było w znacznym stopniu podporządkowane wojnie, to kolejnictwo GG było podporządkowane szczególnie. Można posunąć się nawet do stwierdzenia, że funkcjonowanie Kolei Wschodniej było pochodną wydarzeń na gigantycznym, według ówczesnych miar, froncie wschodnim. Na przykład zwycięstwa Wehrmachtu oznaczały potrzebę przewiezienia do Rzeszy przez GG i do GG milionów jeńców wojennych, także milionów ton surowców, produktów rolnych i innych łupów wojennych. Klęski militarne oznaczały potrzebę uzupełnienia braków, a to z kolei oznaczało zadania nowych przewozów na front. Odrębne zagadnienie stanowiły przewozy urlopowanych żołnierzy niemieckich, podróżujących w wydzielonych pociągach, według specjalnych rozkładów jazdy, procedur i z całym systemem przeznaczonych do tego celu urządzeń stacyjnych, do Rzeszy i z powrotem na front. Natężenie tych przewozów także zależało od sytuacji militarnej na froncie. Z frontem wschodnim był związany przewóz robotników przymusowych z okupowanych sowieckich obszarów, także wyrażający się liczbami rzędu milionów. Obsługa frontu wschodniego oznaczała więc dla kolei niemieckich ogromne przewozy, bez względu na porę roku, w obu kierunkach, głównie przez sieć kolejową Ostbahnu. Dlatego dzieje kolejnictwa GG po 22 czerwca 1941 r. należy łączyć z wydarzeniami na froncie wschodnim, a w szczególności z funkcjonowaniem kolei na wschód od wschodniej granicy GG.

### **Ostbahn — the Eastern Rail in the General Government during War Preparations and the Offensive Phase of the War between Germany and the Soviet Union, 1941-mid-1942**

The reconstruction and expansion of the General Government (GG) Rail within the „Otto” programme from May 1940 to the end of 1940 could be described as a stage in the preparation of the Eastern Rail for the war against the Soviet Union. Ostbahn was entrusted with the task of providing transportation due to the concentration of the German armed forces and the first phase of the war, envisaged as decisive. Originally, the realisation of the „Otto” programme remained closely connected with the extremely lively commodity exchange between Germany and the Soviet Union, conceived as a screen concealing German preparations for aggression against the Soviet Union.

Concentration plans entailed the secret transportation to chosen regions of 141 divisions in the course of five months. Prior to the concentration proper, large units were transferred by rail from the West to the GG -35 divisions from July to October 1940. Transportation, conceived as part of the Wehrmacht Concentration aimed against the Soviet Union, began in February 1941. It took place in several stages — nominally four and in practice five — from 25 February to 23 June 1941. Alltold, 33 800 trains were used up to the time of aggression.

Transportation along the front and in the adjoining zones was carried out by the apparatus of the OKW and OKH Chief of Transportation. The conception devised by the German high command, which refused to reforge the captured Soviet wide tracks into normal ones, ended with a fiasco. German steam engines were not adapted to harsh Russian winter, „hard water” and coal from the Don basin, whose characteristic feature was high coking properties. Despite assorted obstacles, the rail service provided for the eastern front was satisfactory.

The General Government as a whole found itself to a great degree involved in functions stemming from a state of a war against the Soviet Union; the GG Rail was specially subjugated to fulfilling those functions.