

Adam Puławski

"Wysłać ludzi na trasę". O planach odbicia przez Armię Krajową transportów więźniów : przyczynek

Rocznik Lubelski 42, 213-216

2016

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ADAM PUŁAWSKI

Lublin

„Wysłać ludzi na trasę”. **O planach odbicia przez Armię Krajową transportów więźniów.** **Przyczynek**

W lutym 1943 r. wywiad Armii Krajowej rozważał możliwość odbicia więźniów z transportu z obozu na Majdanku do Auschwitz oraz osadzonych z Białegostoku. Według wywiadu pierwsza akcja miała być łatwa do przeprowadzenia, ale odstąpiono od jej realizacji, prawdopodobnie nie chcąc dekonspirować opracowanego sposobu wykonania operacji. Przypuszczano bowiem, iż będzie on mógł zostać wykorzystany „w wypadkach koniecznych”. Niewykluczone, że uznano, iż odbyłoby się to ze szkodą dla pozostałych uwięzionych.

Wiemy o tym wszystkim ze znajdującego się w archiwum Instytutu Pamięi Narodowej w Warszawie raportu Oddziału II Komendy Głównej AK (kryptonim XX¹). Był to kolejny meldunek w tej kwestii, złożony już po rozpoznaniu możliwości odbicia transportu, jednak niestety zarówno wcześniejsze raporty, jak i cząstkowe rozkazy Komendanta Głównego nie zachowały się. W notatce, o której mowa, napisano: „Dnia 1 lutego 1943 r. otrzymałem wiadomość, że przez Warszawę przejdzie z Majdanka do Oświęcimia w dniach 2 II i 5 II rb. transport z więźniami politycznymi. Jednocześnie otrzymałem polecenie zorientowania się w możliwościach odbicia tych transportów. W tym celu wysłałem 2-ch ludzi na szlak przechodzącego pociągu dla zbadania sytuacji”².

Autor meldunku przytoczył następnie sprawozdanie jednego z wysłanych zwiadowców: „Dnia 2 II rb. udałem się pociągiem lubelskim godz. 6⁵⁶ do Garwolina, gdzie oczekiwałem na pociąg idący z Lublina w kierunku Warszawy z doczepionym wagonem z więźniami. O godz. 13³⁰ wsiadłem w Garwolinie do pociągu lubelskiego, w którego składzie jako ostatni wagon szedł specjalny wagon towarowy z więźniami. Wagon miał boczne wejście do przedziału eskorty składającej się z 4-ch funkcjonariuszy G-o [Gestapo]. Z przedziału eskorty wchodziło się do drugiej części wagonu zajętej przez więźniów. Celem uwolnienia więźniów należy wykonać następującą akcję: jeden człowiek, najlepiej z pośród kolejarzy, wsiada na ów pociąg w Garwolinie, dostaje się na ostatni wagon przed doczepioną towarówką z więźniami i ma za zadanie odczepienie wagonu w odpowiednim punkcie. Punktem najodpowiedniejszym odczepienia wagonu będzie miejsce między stacjami Zabieżki–Celestynów, bliższe Zabieżek. Z jednej strony daje on całkowitą osłonę (las i wał), z drugiej strony toru odkryte pola. Sygnałem dla oczekujących wagonu, będzie płachta biała zawieszona w widocznym miejscu na drzewie. W tym terenie oczekuje zasadzka. Ludzie na zasadzkę w ilości 6-ciu udają się rannym pociągiem do stacji Zabieżki, skąd piechotą idą na oznaczone miejsce i przygotowują zasadzkę. W momencie odczepienia wagonu, gdy ten zwalnia, eskorta na pewno otworzy drzwi, celem zorientowania się w sytuacji, wówczas 2-ch ludzi ukrytych

1 P. Matusak, *Wywiad Związku Walki Zbrojnej – Armii Krajowej 1939–1945*, Warszawa 2002, s. 502.

2 Archiwum Instytutu Pamięi Narodowej, Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego, Armia Krajowa [dalej: AIPN, MBP, AK], sygn. 60, Meldunek o transportach z więźniami politycznymi z obozu na Majdanku do Oświęcimia, luty 1943 r., k. 10.

przy samym torze wrzuci do wewnątrz granat. Reszty dokona się przy pomocy pistoletów pozostałych 3-ch ludzi, 6-ty z bronią maszynową (pistolet maszynowy) musi panować nad sytuacją i kryć całą akcję. Po wypuszczeniu więźniów uważam za wskazane wagony podpalić”³.

Paradoksalnie, właśnie sprawa małej liczby potencjalnych uwolnionych budziła wątpliwości dowódcy zwiadowcy. W dalszej części meldunki pisał on: „Przytoczony raport [osoby wysłanej na zwiad – A. P.] daje obraz sytuacji. Ze swej strony uważam, że akcja nie jest trudna w wykonaniu i w każdym wypadku może się udać. Zachodzi tylko pytanie, czy w obecnej chwili (pierwsze nieliczne transporty) warto jest przeprowadzać tę akcję, dekonspirując jeden z najłatwiejszych sposobów wykonania (wykluczone jest opanowanie transportu przez zatrzymanie pociągu i sterroryzowanie postronnych pasażerów), jeśli możemy się spodziewać, że transporty takie w większych składach będą jeszcze odchodziły. Poza tym uważam, że odbijanie jednego czy 2-ch wagonów może być tylko demonstracją, która wyjdzie na dobre kilkudziesięciu ludziom, natomiast może być przykra w skutkach dla pozostałych więźniów oraz może uniemożliwić akcję w wypadkach koniecznych. O ile te zastrzeżenia odpadałyby, melduję, że dnia 5 II 43 tym samym pociągiem co dnia 2-go b. m. przejdzie transport składający się z 2-ch wagonów”⁴.

Pamiętajmy, że zarówno społeczność, jak i konspiracja miały świeżo w pamięci duże łapanki uliczne w Warszawie z 15–17 stycznia 1943 r., z których ok. 6 tys. osób wywieziono następnie do obozu na Majdanku. Jednocześnie 17 stycznia w tym samym kierunku ruszył z Pawiaka transport więźniów politycznych, w tym 1005 mężczyzn i 311 kobiet. Łącznie w dniach 16–20 stycznia do KL Lublin przybyły cztery transporty. Część więźniów z łapanek, którzy dotarli na Majdanek, Niemcy zwolnili. Wiemy także, iż w tym okresie do lubelskiego obozu przyjeżdżały pociągi z więźniami z innych miast, m.in. 8 stycznia przybył tzw. transport radomski, którym przewieziono 1200 więźniów politycznych osadzonych uprzednio w więzieniach w Radomiu, Częstochowie, Piotrkowie i Skarżysku Kamiennej. Niemcy kierowali również na Majdanek osoby schwytane w obławach w dystrykcie lubelskim między 11 a 18 stycznia⁵. Trudno jednak rozstrzygnąć, jacy więźniowie znaleźli się w transportach z KL Lublin do Auschwitz, ale można przypuszczać, iż wywiad kolarzył ich z łapankami warszawskimi.

Wiemy także, iż podziemie posiadało informacje o przywożeniu więźniów z Białegostoku. W drugim krótkim raporcie z lutego 1943 r. donoszono (pisownia oryginalna): „Dnia 5 II, 7 II, 8 II przechodzić będą przez W-wę transporty z więźniami politycznymi z Grodna i Białegostoku na Oświęcim. Liczba więźniów ok. 2800. Co do więźniów dokładnych informacji dotychczas nie otrzymałem. Informator mój nie jest pewien, czy nie będą to transporty żydowskie. Wg mojego mniemania, należy sądzić, że raczej tak. Bliższe informacje co do powyższych transportów otrzymam dnia 4 II o godz. 16-tej i natychmiast będę meldował. O ile transporty te nadawałyby się do odbicia, należałoby już dnia 5 II wysłać ludzi na trasę (szlak Małkinia–Warszawa) celem przygotowania odpowiednich

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*.

⁵ W. Bartoszewski, *Warszawski pierścień śmierci 1939–1944*, Warszawa 1970, s. 226–227; Z. Leszczyńska, *Transporty i stany liczbowe obozu*, [w:] *Majdanek 1941–1944*, red. T. Mencil, Lublin 1991, s. 102; T. Strzembosz, *Akcje zbrojne podziemnej Warszawy 1939–1944*, Warszawa 1978, s. 163–164; K. Marczewska, W. Ważniowski, *Obóz koncentracyjny na Majdanku w świetle Akt Delegatury Rządu RP na Kraj*, „Zeszyty Majdanka” 1973, t. 7, s. 145–146, 147, 170; I. Caban, Z. Mańkowski, *Informacje o obozie na Majdanku w aktach Delegatury Rządu RP na Kraj*, „Zeszyty Majdanka” 1967, t. 2, s. 101.

środków dla wykonania zadania. Transporty te będą towarowe i tylko z więźniami. Przypuszczać należy, że jeden transport będzie liczył 800–1000 ludzi”⁶.

W tym czasie Niemcy rzeczywiście planowali deportacje Żydów z Białegostoku do obozów zagłady w Oświęcimiu i Treblince. Akcję rozpoczęto w grudniu 1942 r. Ostatecznie 15 stycznia 1943 r. w Berlinie sporządzono rozkład jazdy transportów do obozów zagłady w Oświęcimiu i Treblince do 18 lutego. Zgodnie z nim od 5 do 13 lutego trzy składy miały ruszyć w kierunku Oświęcimia, a pięć do Treblinki. 1 lutego wydano w Krakowie rozkład jazdy ze specjalnymi pociągami Żydów do Treblinki. 4 lutego Mordechaj Tennenbaum, który przewodził konspiracji żydowskiej w getcie w Białymstoku, został poinformowany przez Efraima Barasza – przewodniczącego białostockiego Judenratu o planowanej akcji⁷.

Wydaje się, że cytowany raport AK o transportach z Grodna i Białegostoku jest właśnie z tego okresu. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że bazował on na doniesieniach działającej na kolei siatki wywiadowczej. Wątpliwości co do narodowości więźniów zdają się sugerować, że informacja została uzyskana od kolejarzy warszawskich. Autor raportu wspomina, że po uzyskaniu dodatkowych danych będzie „natychmiast meldował”. Wydaje się, iż oczekiwał instrukcji odnośnie wysłania ludzi na zwiad. Wydaje się więc, że w tej sprawie musiała mieć miejsce wymiana kolejnych wiadomości między Oddziałem II a Komendantem Głównym. Niestety, żaden jej ślad się nie zachował.

Zestawienie dat występujących w obu raportach: o transportach więźniów z Białegostoku i z obozu na Majdanku, pozwala stwierdzić, że musiały one powstać niemalże w jednym dniu. Można postawić tezę, że meldunek „białostocki” był pisany pod wrażeniem informacji z meldunku o osadzonych z Majdanka. Może o tym świadczyć chociażby narracja, bowiem jest to dokument krótki, rzeczowy, brak w nim jakichkolwiek wątpliwości odnośnie zagrożenia wynikającego z ilości osób, które miały zostać uwolnione.

Trudności interpretacyjne budzą natomiast słowa „o ile transporty te nadawałyby się do odbicia”. Być może odnosią się one tylko do spraw technicznych. Mogą wskazywać, iż autor raportu zdawał sobie sprawę z podobieństw i różnic pomiędzy pociągami z Białegostoku a tymi, w których przewożono więźniów z Majdanka. Zarówno transporty z Żydami, jak i z więźniami KL Lublin były pilnowane przez nieliczną eskortę rozlokowaną w jednym lub dwóch wagonach osobowych. „Pociągi specjalne” z deportowaną ludnością żydowską były jednak liczne i nie było w nich „postronnych pasażerów”. Z jednej strony w przypadku akcji eliminowałyby to utrudnienie wspomniane przez autora meldunku o więźniach z Majdanka, z drugiej powodowałyby, że operacja musiałaby mieć inny charakter – odczepienie wagonów raczej nie wchodziłoby w grę, pociąg musiałby zostać zatrzymany. Wymagałoby to zaangażowania większych sił AK. A tego – jak wiemy – obawiał się autor pierwszego meldunku.

Pozostaje tylko pytanie, czy odbicie transportów żydowskich mogło zostać uznane za „akcje w wypadkach koniecznych”. Nie można wykluczyć kolejnej interpretacji, że słowa „o ile transporty te nadawałyby się do odbicia” mogły oznaczać nie sprawy techniczne, ale to, że tylko transporty z więźniami politycznymi miały być objęte taką ewentualną akcją. Nie mamy żadnych innych wskazówek mogących rozstrzygnąć, która interpretacja jest prawdziwa.

Data wytworzenia obu omawianych dokumentów zbiegła się w czasie z poleceniami komendanta głównego AK gen. Stefana Roweckiego, ps. Grot, dotyczącymi rozpracowania

6 AIPN, MBP, AK, sygn. 60, Meldunek, luty 1943 r., k. 8.

7 S. Bender, „Akcja Reinhardt” w okręgu białostockim, [w:] *Akcja Reinhardt. Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie*, red. D. Libionka, Warszawa 2004, s. 213–214.

i przygotowania planów „napadów” na obozy na Majdanku i w Trawnikach (rozkaz z 27 I 1943 r.) i prawdopodobnie na dwa obozy w Treblince (rozkaz z 27 I 1943 r.)⁸. Wszystkie one obrazują kulminacyjny moment przejścia AK „od biernego oporu do walki ograniczonej”, czyli przystąpienia do wzmożonej dywersji i akcji odwetowej za terror niemiecki. Zmiana ta została zapoczątkowana jesienią 1942 r. W sprawie Polaków zdecydowały o tym wzmożone akcje niemieckich urzędów pracy (od sierpnia/września 1942 r.), łapanki uliczne oraz pacyfikacja i wywózki ludności na Zamojszczyźnie (od listopada 1942 r.)⁹.

30 września 1942 r. w Raporcie w sprawie akcji odwetowej gen. Rowecki pisał: „Terror niemiecki w Polsce osiąga swój punkt kulminacyjny. Zbrodnie niemieckie są dziś na porządku dziennym w potwornej skali i pozwalają domyślać się potworniejszych jeszcze zamiarów. Tajne rozkazy Himmlera z marca i lipca br. przewidują w r. bież. ostateczną likwidację sprawy żydowskiej w Europie wsch. oraz pacyfikację Polaków, likwidując w podobny sposób warstwę przodowniczą narodu. Na przykładzie Żydów, przy milczeniu całego świata, Polacy obserwują szybki i pewny w skutkach mord masowy kilku milionów ludzi, oczekując swojej kolei. Groźba ta nabiera z każdym dniem większych szans realizacji”. Komendant główny konkludował: „uważam za bezwzględnie konieczne zahamowanie fali terroru” i proponował Naczelnemu Wodzowi gen. Władysławowi Sikorskiemu zastosowanie środków odwetowych¹⁰.

Wiemy ostatecznie, że nie doszło do odbicia ani transportów z Białegostoku, ani z obozu na Majdanku. Pytanie, dlaczego tak się stało, pozostaje otwarte. Można jedynie snuć przypuszczenia, iż w końcu uznano, że nie można było tych operacji zaliczyć do „akcji w wypadkach koniecznych”. Niewykluczone także, iż na taką decyzję miał wpływ fakt zwalniania przez Niemców osadzonych w KL Lublin, a dowództwo Armii Krajowej uznało, że ewentualna akcja może pogorszyć sytuację więźniów zarówno zwalnianych, jak i pozostawionych w niewoli.

8 P. Matusak, *op. cit.*, s. 504–506.

9 Na temat tego zwrotu zob. np.: T. Strzembosz, *op. cit.*, s. 87; T. Szarota, *Stefan Rowecki Grot*, Warszawa 1985, s. 205–209; Z. Mańkowski, *Między Wisłą a Bugiem 1939–1944. Studium o polityce okupanta i postawach społeczeństwa*, Lublin 1978, s. 298; C. Madajczyk, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. 1, Warszawa 1970, s. 328–329. Zob. też opinię: D. Libionka, *ZWZ–AK i Delegatura Rządu RP wobec eksterminacji Żydów polskich*, [w:] *Polacy i Żydzi pod okupacją niemiecką 1939–1945. Studia i materiały*, red. A. Żbikowski, Warszawa 2006, s. 55–56. Moje uwagi zawarłem też w: A. Puławski, *Sowiecki partyzant – polski problem*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2006, nr 1 (9).

10 Gen. S. Rowecki do centrali: *żądanie odwetu na Niemcach celem zahamowania fali represji*, 30 IX 1942 r., *data wysł.* 3 X 1942, [w:] *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 6: *Uzupełnienia*, red. K. Iranek-Osmecki [et al.], Wrocław–Warszawa–Kraków 1991, s. 261–263.