

# Stefan Csoban-Woytycha

---

## Dywersja i sabotaż kolejowy na Słowacji w latach 1943-1944

---

Słupskie Studia Historyczne 19, 197-219

---

2013

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.

STEFAN COSBAN-WOYTYCHA

ESW SOPOT

## DYWERSJA I SABOTAŻ KOLEJOWY NA SŁOWACJI W LATACH 1943-1944

Do najbardziej skutecznych form walki podziemnej podczas drugiej wojny światowej można zaliczyć dywersję i sabotaż, których istota polegała na zbrojnych zamachach przeciwko wszystkim niemal dziedzinom działalności niemieckiego państwa. Najczęściej atakowano transport kolejowy, urzędnicy drogowi i łącznościowe, instalacje wodne i energetyczne, a także urzędy oraz dygnitarzy. Tak działo się we wszystkich krajach Europy, które zmuszone były na swoim terenie toczyć walkę z wojskami okupacyjnymi, m.in. na Słowacji.

### Zakres znaczeniowy dywersji i sabotażu

W niniejszym opracowaniu zostały zastosowane takie określenia, jak sabotaż i dywersja (w tym „dywersja zbrojna” oznaczająca walkę mogącą się wywiązać w następstwie zwykłych akcji dywersyjnych). Przez pierwszą z tych nazw należy rozumieć każde działanie, które miało na celu przyniesienie lub wyrządzenie szkody bez stosowania gwałtownych ataków, w którym najczęściej używano broni palnej lub materiałów wybuchowych. Trzeba dodać, że działanie to miało przeważnie skryty charakter i wymierzone było w ludzi, obiekty i gospodarkę, a sprawców stanowiły najczęściej osoby blisko związane z daną dziedziną, np. pracownicy zatrudnieni w fabrykach zbrojeniowych wytwarzali wybrakowaną amunicję, a w zakładach kolejowych niepełnowartościowe kotły do parowozów.

Według *Encyklopedii Powszechnej PWN* sabotaż oznacza: „przestępstwo o charakterze politycznym, polegające na dezorganizowaniu pracy przez jej umyślne niewykonywanie lub wykonywanie wadliwe (sabotaż bierny), a także przez uszkodzenie i niszczenie zakładów i urzędów o znaczeniu gospodarczym (sabotaż czynny)<sup>1</sup>”. W podobny sposób sabotaż określony został w *Słowniku wyrazów bliskoznacznych*, nazywany zamiennie „szkodnictwem gospodarczym”, z tym że sprowadza się go

---

<sup>1</sup> *Encyklopedia powszechna PWN*, t. 4, Warszawa 1976, s. 114.

głównie do przemysłu ciężkiego<sup>2</sup>. W *Słowniku wyrazów obcych* sabotaż to „umyślne niewypełnianie albo wypełnianie wadliwie swoich obowiązków w zamiarze wywołania dezorganizacji, strat i szkód”<sup>3</sup>, a w innym słowniku wyrazów obcych: „celowe niewypełnianie swoich obowiązków lub wypełnianie ich wadliwie w celu spowodowania dezorganizacji, strat i szkód”<sup>4</sup>. Michał Arct w *Słowniku wyrazów obcych* nazywa sabotaż „uszkodzeniem lub niszczeniem urządzeń kolejowych przez robotników strajkujących”<sup>5</sup>.

Natomiast słowo „dywersja” pochodzi z łacińskiego „diversio” i oznacza przewrót. Według *Słownika wyrazów obcych* jest to „działanie wojenne mające na celu odwrócenie uwagi nieprzyjaciela; działanie z ukrycia w celu podkopania obronności albo gospodarki nieprzyjaciela w czasie wojny albo wrogiego państwa w czasie pokoju”<sup>6</sup>. Encyklopedia PWN uznaje dywersję za: „działanie podczas wojny na terytorium nieprzyjaciela, dążące do dezorganizacji systemu dowodzenia w celu uniemożliwienia jego zamiarów”. Dywersją według tego źródła jest również: „przestępstwo przeciwko podstawowym interesom politycznym i gospodarczym kraju, polegające na niszczeniu, uszkodzaniu lub czynieniu niezdatnym do użytku zakładów, urządzeń lub innego mienia o poważnym znaczeniu dla państwa”<sup>7</sup>. Przed wojną, jeszcze w latach dwudziestych, traktowano dywersję jako popsucie czyichś planów lub odwrócenie czyjejś uwagi. Dywersja miała też odpowiednie znaczenie w języku wojskowym. Według niego był to „niespodziewany napad lub ruch wojska w celu rozerwania uwagi przeciwnika i pokrzyżowania mu planów”<sup>8</sup>. Dywersja według *Słownika wyrazów obcych* Teresy Marcinów jest „działaniem wojennym, prowadzącym do dezorganizacji sił nieprzyjaciela, polegającym na niszczeniu urządzeń obronnych, produkcyjnych i komunikacyjnych. Działalność ta może też mieć na celu osłabienie jakiegoś państwa pod względem gospodarki i obronności oraz dezorganizację życia politycznego”<sup>9</sup>. Stanisław Skorupka w *Słowniku synonimów* uważa dywersję za „działanie zakrojone na wielką skalę” i wyróżnia tu dywersję ideologiczną<sup>10</sup>.

W wytycznych dla partyzantów, jakie nadchodziły przeważnie ze sztabu w Moskwie lub w Kijowie, a także z Mińska<sup>11</sup>, używano powszechnie nazwy „dywersja”

<sup>2</sup> *Słownik wyrazów bliskoznacznych*, red. S. Skorupka, Warszawa 1959, s. 39.

<sup>3</sup> W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1971, s. 667.

<sup>4</sup> T. Marcinów, *Słownik wyrazów obcych*, Katowice 2004, s. 360.

<sup>5</sup> M. Arct, *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1921, s. 223.

<sup>6</sup> W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych...*, s. 192.

<sup>7</sup> *Encyklopedia powszechna*, Warszawa 1973, s. 649.

<sup>8</sup> M. Arct, *Słownik wyrazów obcych...*, s. 40.

<sup>9</sup> T. Marcinów, *Słownik wyrazów obcych...*, s. 97.

<sup>10</sup> *Słownik wyrazów bliskoznacznych...*, s. 39.

<sup>11</sup> Chodzi tu o Centralny Sztab Ruchu Partyzanckiego, który został powołany na terenie całej Rosji Sowieckiej przez sowieckie dowództwo koordynujące i dowodzące wszystkimi operacjami partyzanckimi na terenie kraju podczas drugiej wojny światowej. Sztab ten powstał 30 maja 1942 r. przy Naczelnym Dowództwie Armii Czerwonej. W tym samym dniu powołano Ukraiński Sztab Ruchu Partyzanckiego, na czele którego stanął gen. Timofiejew Strokaczew. We wrześniu tr. powołano również Białoruski Sztab Ruchu Partyzanckiego, na czele którego stanął Piotr Kalinin. W dniu 6 września 1942 r. Komitet Obrony Państwa z siedzibą w Moskwie utworzył sta-

rozumiejąc ją przede wszystkim jako atak na linie kolejowe, drogi, telekomunikację, przemysł wojenny, urzędy i magazyny okupanta. Natomiast sabotaż określano jako zamach na koleje, pocztę, przemysł wojskowy, administrację oraz na wszystkie inne odcinki pracy, na których można było okupantowi wyrządzić jakąkolwiek szkodę. Za terror zaś uchodził każdy atak przeciw Niemcom i wszystkim osobom z nimi współpracującym.

Należy zauważyć, że w literaturze przedmiotu określenia te występują niekiedy zamiennie, mimo że nie są tożsame. Różni je przede wszystkim stosunek sprawców zamachu do atakowanych obiektów lub mienia. Kiedy dywersanci atakowali na szlaku kolejowym niemiecki transport, mieliśmy do czynienia z klasycznym przypadkiem dywersji. Natomiast sabotaż uprawiali np. kolejarze zatrudnieni w parowozowniach, gdzie powodowali zatarcie układów jezdnych w pociągach po ich wyruszeniu na trasę.

Na podstawie przytoczonych wyżej definicji charakteryzujących dywersję i sabotaż należy stwierdzić, że niemal każda z nich zawiera kilka wspólnych cech, do których należą przede wszystkim skryty charakter postępowania, jego gwałtowność oraz że działania te skierowane są przeciwko interesom ekonomicznym państwa. Niektórzy autorzy dodatkowo lokują te zmagania w warunkach działań wojennych. Należy więc zgodzić się przede wszystkim z tymi definicjami, których autorzy wskazują, że dywersja i sabotaż są wymierzone głównie przeciwko interesom politycznym i ekonomicznym danego kraju, a osiągnięciu tego celu towarzyszy z reguły przemoc.

Na Słowacji działalność partyzancka podczas drugiej wojny światowej była głównie oparta na dywersji wymierzonej w kolej, którą zarządzała administracja niemiecka. Zanim do tego doszło, musiały najpierw powstać konspiracyjne siły zbrojne walczące w podziemiu. Dużą rolę w tworzeniu załączków konspiracji odgrywała Komunistyczna Partia Słowacji (KPS)<sup>12</sup>. Organizacja ta w odpowiedzi na moskiewski apel o tworzenie oddziałów partyzanckich postanowiła sformować uzbrojone grupy o nazwie „Bojowe Drużyny Janosikowe”. Powstałe z tej inicjatywy w końcu 1941 r. grupy bojowe i partyzanckie liczyły 300 żołnierzy, a pół roku później 500<sup>13</sup>.

Do walki z Niemcami stanęli w jednym szeregu partyzanci słowaccy, którzy nie chcieli słyszeć o żadnej ugodowej postawie wobec polityki III Rzeszy. O ludziach tych krążyła na Słowacji opinia, że odznaczają się nadludzką odwagą i bohaterską postawą.

Przed agresją Niemiec na Związek Sowiecki zaczęto organizować pierwsze zbrojne grupy dywersyjne na Liptowie i na terenach wschodniej Słowacji. Zadania

---

nowisko głównodowodzącego ruchu partyzanckiego, którym został marszałek Kliment Woroszyłow. Jeszcze w tym samym roku podobne sztaby powstały w Estonii i na Litwie. Właśnie z tych ośrodków wywodzili się najczęściej późniejsi dowódcy oddziałów partyzanckich. Niektórzy autorzy słowaccy uważają, że co najmniej co czwarty partyzant słowacki przeszedł szkolenie w Moskwie, Kijowie lub w Mińsku.

<sup>12</sup> Sekretarzem podziemnego Komitetu Centralnego tej partii był Jan Osoha. Trzeba dodać, że w tym czasie, tj. w maju 1939 r., komuniści byli najsilniejszą organizacją podziemną.

<sup>13</sup> P. Matusak, *Europa walcząca 1939-1945*, Siedlce 2005, s. 147.

tego podjęli się m.in. tacy antyfaszyści, jak Andrej Faglica – działacz lewicowy w Rużomberku, Jan Spanik, Topolczan – były oficer armii czechosłowackiej i Józef Kolarik<sup>14</sup>.

Krótko po przystąpieniu wojsk sowieckich do wojny ich dowództwo oprócz podjęcia wielu strategicznych decyzji postanowiło utworzyć na terenie Słowacji partyzanckie siły zbrojne, które nazwano – jak już wspomniano wcześniej – „Bojowymi Drużynami Janosikowymi”, w skrócie nazywanymi również „Brygadami Janosikowymi”. Wyznaczono wstępnie pierwszych dowódców, na których spoczywał obowiązek utworzenia powyższych formacji. W skład kierownictwa weszli m.in. Ľudovít Benada, Ján Osoha, Štefan Dubček, Jozef Lietavec oraz inż. Pavel Štahl<sup>15</sup>. Dla ujednolicenia zasad postępowania i dowodzenia tymi oddziałami został opracowany specjalny statut organizacyjny, spełniający zarazem funkcję regulaminu. Dokument ten zakładał, że najmniejszym ogniwem organizacyjnym w ugrupowaniach partyzanckich będzie drużyna. Natomiast cztery drużyny mogły tworzyć skupinę, co w języku słowackim oznaczało „niewielką” grupę osób, a te z kolei łączyć się w sekcje<sup>16</sup>.

## Załączki oddziałów partyzanckich na Słowacji

W pierwszych miesiącach 1942 r. na polecenie kierownictwa KPS zaczęto tworzyć załączki baz partyzanckich w środkowej Słowacji, natomiast w części wschodniej tego regionu pierwsze grupy partyzanckie pojawiły się w lasach wyhorlackich. Ich twórcą był Pavol Boroš, który zanim do tego doszło, pod koniec maja 1942 r. przedarł się z grupą 10 ochotników w rejon Małych Karpat, gdzie utworzył jednostkę partyzancką im. Janko Kráľa<sup>17</sup>. W skład tej grupy weszli m.in. bojownicy J. Helinenski i Aleksander Markuš<sup>18</sup>. Grupy te już w początkowym okresie istnienia zostały rozbite przez żandarmerię słowacką. Mimo pierwszych niepowodzeń „Brygady Janosikowe” zaczęły powstawać w powiatach Gelnica, Trebišov, Sečovce i Liptovie.

Wiosną 1943 r. w górach Bańskiej Szczawnicy powstał oddział partyzancki „Sitno”, dowodzony przez słowackiego patriotę L. Exnára. W tym samym roku w Górnej Nitrze zorganizowano oddział partyzancki o kryptonimie „Vtččnik” pod wodzą Františka Hagary. Natomiast Ľudovít Kukorelli stanął na czele ugrupowania, które znane było bardziej pod nazwą brygady partyzanckiej im. Czapajewa<sup>19</sup>.

Również na polskich terenach Spisza i Orawy, które Hitler przekazał Słowacji w zamian za poparcie agresji III Rzeszy na Polskę, utworzono 80-osobową organiza-

<sup>14</sup> F. Beer i inni, *Słowacja na przełomie. Powstanie słowackie 1944 r.*, Warszawa 1969, s. 79.

<sup>15</sup> Zob.: *Vojensky Historicky Ustav*, Bratislava, 112/AP, Strucny obsah spisu archivního Fondu II oddelni mno Slovenskeho Statu, č. 55, sygn. 55-28-6: Vybusniny, pouzivate k sabotaznim akcim zpravy z r. 1942.

<sup>16</sup> *Partizánske hnutie na Slovensku. Organizácia a bojová činnosť jednotiek*, druhe, doplnene, spracovanie, czast II, odborný obsah zostavil E. Gažo, Bratislava 1984, s. 67.

<sup>17</sup> F. Beer i inni, *Słowacja na przełomie...*, s. 141.

<sup>18</sup> P. Matusak, *Europa walcząca...*, s. 147.

<sup>19</sup> Tamże.

cję wojskową pod nazwą „Limba”, ściśle współdziałającą z ZWZ-AK w Nowym Sączu<sup>20</sup>. Na jej czele stanął młody podporucznik, znany pod pseudonimem „Jerzy”, który zasłynął brawurową akcją rozbrojenia trzech słowackich posterunków granicznych<sup>21</sup> oraz zwalczaniem Hlinkowej Gwardii<sup>22</sup>.

Pod koniec 1943 r. we wschodniej Słowacji walczyło już kilka oddziałów partyzanckich, których działalność skupiona była przede wszystkim na dywersji i sabotażu. W wyniku tych działań dość znacznie zniszczono transport drogowy i kolejowy. Ruch partyzancki na Słowacji zorientowany był głównie na walkę z komunikacją, gdyż kierujący nim – przede wszystkim dowódcy przybyli z Moskwy – uznali, że w ten sposób zostanie osłabiony potencjał militarny III Rzeszy, a ponadto stanowił on skuteczną formę masowego ruchu oporu.

<sup>20</sup> Tereny Spiszu i Orawy zostały przekazane przez Niemców pod okupację słowacką 21 IX 1939 r. Ich obszary zajmujące powierzchnię 770 km<sup>2</sup>, składające się z 26 wiosek, były zamieszkałe przez blisko 35 000 mieszkańców.

<sup>21</sup> Tym młodym oficerem był Andrzej Pilch, który na początku wojny dostał się do niemieckiej niewoli, z której udało mu się zbiec. Następnie przedostał się na teren Orawy zajętej przez Słowaków. Wkrótce został członkiem miejscowych struktur Tajnej Organizacji Wojskowej. Będąc w jej szeregach, zaangażował się w działalność kurierską, utrzymując ściśle kontakty między okupowanym krajem a bazą w Budapeszcie. Sam wielokrotnie przekraczał granicę z polecenia Delegatury Rządu na Kraj, przynosząc pocztę, prowadząc uchodźców i kurierów. W połowie 1940 r. został zmobilizowany do armii słowackiej wraz z innymi poborowymi 102 pułku piechoty. Ponieważ odmówił złożenia przysięgi wojskowej, pozostawał pod obserwacją słowackiej służby bezpieczeństwa. Zagrożony aresztowaniem, w 1943 roku wstąpił do jednego z oddziałów 1 Pułku Strzelców Podhalańskich AK. Następnie wspólnie z ppor. Andrzejem Jazowskim utworzył orawski oddział partyzancki, znany później pod nazwą „Limba”, którego został pierwszym dowódcą. Oddział ten liczył wówczas ok. 80 osób i zajmował się między innymi dywersją na terytorium Słowacji, rozbrajaniem posterunków słowackiej policji, straży granicznej i Hlinkowej Gwardii oraz ochroną szlaków kurierskich na Węgry. Andrzej Pilch znany był w konspiracji pod pseudonimem m.in. „Janosik” i „Modrzew”.

<sup>22</sup> Po powstaniu 14 marca 1939 r. samodzielnej Republiki Słowackiej Hlinkowa Gwardia otrzymała status oficjalnej policji państwowej, a jej zadaniem było zapewnienie bezpieczeństwa wewnętrznego. Początkowo udział w Gwardii Hlinkowej był obowiązkowy dla mężczyzn w wieku od 18 do 60 lat, ale pod koniec 1939 r. zaczęto przyjmować do niej tylko ochotników. W pierwszym okresie działalności formacja ta liczyła ok. 100 tys. ludzi. Jednakże do końca 1943 r. liczba ta spadła do niecałego 1 tysiąca. We wrześniu 1939 r. wydzielone oddziały Gwardii Hlinkowej wraz z regularną armią słowacką wzięły udział w ataku na Polskę. W maju 1941 r. powstały specjalne szturmowe oddziały Gwardii Hlinkowej przeszkolone w Niemczech przez SS, a oficerowie SS zostali do nich przydzieleni jako doradcy. Osiągnęły one liczebność ok. 3,5 tys. ludzi w 1944 r. W 1942 r. członkowie formacji brali udział wraz z Niemcami w akcjach deportacyjnych ludności żydowskiej do obozów koncentracyjnych. Majątek Żydów został rozdzielony między członków Gwardii Hlinkowej. Po stłumieniu przez Niemców Słowackiego Powstania Narodowego pod koniec października 1944 r. cała ta formacja znalazła się pod zwierzchnictwem SS. Działalność Gwardii Hlinkowej zakończyła się wraz z upadkiem Republiki Słowackiej na początku 1945 r. Członkowie tej formacji nosili czarne mundury i czapkę z wełnianym pomponem na czubku. Salutowali, podnosząc do góry prawą rękę. Szerzej: L. Kościelak, *Historia Słowacji*, Wrocław 2010, s. 344-345 i n. oraz A. Špiesz, *Dzieje Słowacji na drodze do uświadomienia narodowego*, Bratislava 1992, s. 122-123.

W maju 1944 r. zaczęto tworzyć nowe oddziały partyzanckie w Turcy oraz w sąsiednich miejscowościach. Niemal w tym samym czasie z terenu Polski i Ukrainy przerzucono na Słowację kilka sowieckich oddziałów partyzanckich. Drogą powietrzną przybyli tu również organizatorzy i dowódcy grup Jegorowa, Velički i Bielika. Organizatorzy ruchów partyzanckich zaczęli analizować, jakie istnieją możliwości rozpoczęcia walki dywersyjnej wymierzonej przeciwko kolejom na Słowacji, tym bardziej że Sowieci zaczęli dostarczać im broń, amunicję i materiały wybuchowe oraz narzędzia niezbędne do dywersji, m.in. łomy, siekiery, klucze francuskie oraz płaskie do rozkręcania szyn.

Linie kolejowe i transport na Słowacji stanowiły dogodny układ komunikacyjny dla niemieckiego wschodniego frontu. Przez ziemie słowackie przebiegały szlaki kolejowe z Niemiec, Austrii, Czech, Moraw i Węgier do Polski i Rosji. Niemcy uważali te połączenia za najbardziej wrażliwą sieć komunikacyjną na wschodnim froncie. Byli więc przekonani, że zadaniem słowackiej kolei jest wspieranie gospodarki, która ma wpływ na zdolność bojową niemieckiej armii. Jeżeli więc transport kolejowy stanowił podporę niemieckiego wschodniego frontu, powinien być całkowicie zniszczony – tak z kolei uważali dowódcy słowackiego ruchu oporu, otrzymujący rozkazy z Moskwy jeszcze na rok przed wybuchem narodowego powstania, gdyż właśnie w stolicy Rosji Sowieckiej zrodziła się idea walki partyzanckiej na terenie Słowacji. Rozkazy na ten temat były jasne i konkretne: należało zaminować i wysadzić w powietrze linie kolejowe i transport oraz infrastrukturę kolejową. Dlatego bitwa o szyny z każdym dniem przybierała na sile.

W poszczególnych okręgach Głównego Powąza pod koniec 1943 r. zaczęto organizować pierwsze uzbrojone drużyny sabotażowo-dywersyjne, będące załączkiem przyszłych oddziałów partyzanckich, które znajdowały oparcie w nowo powstałych bazach przygotowywanych przez ludność zamieszkałą na wiejskich terenach<sup>23</sup>. Większość z nich nie miała broni, mundurów, a nawet nazwy. Na przełomie 1943/1944 r. powstała jedna z największych grup partyzanckich. Była to Słowacka Partyzancka Brygada im. generała Milana Rastislava Štefánika. Jej twórcą był Viliam Žingor<sup>24</sup>. Oddział ten początkowo liczył tylko kilkanaście osób. Dowódca

<sup>23</sup> F. Beer i inni, *Słowacja na przełomie...*, s. 118.

<sup>24</sup> Viliam Žingor był organizatorem partyzanckich akcji podczas powstania na Słowacji. Żył w latach 1912-1950. W 1943 r. został zmobilizowany do armii słowackiej, ale zbiegł w góry. W połowie 1944 r. w rejonie Bystrickiej sformował oddział partyzancki, a w sierpniu tego roku założył leśny obóz szkoleniowy. Dnia 25 sierpnia jego oddział połączył się z oddziałem Petra Velički, tworząc II Czechosłowacką Brygadę Partyzancką M.R. Štefánika. Objął dowództwo nad nią. Brygada, licząca ok. 1,3 tys. ludzi, przeszła do Doliny Rajeckiej, gdzie 29 sierpnia zastał ją wybuch Słowackiego Powstania Narodowego. Po jego upadku na przełomie października i listopada brygada dalej prowadziła działalność partyzancką aż do wkroczenia na Słowację Armii Czerwonej. Po zakończeniu wojny V. Žingor stał się jednym z głównych działaczy Związku Słowackich Partyzantów. Wstąpił też do Komunistycznej Partii Słowacji, ale wystąpił z niej w lipcu w 1947 r. Po objęciu władzy przez komunistów w lutym 1948 r. zaczął przeciwstawiać się ich polityce. Występował w obronie represjonowanych b. partyzantów. Wiosną 1949 r. zebrał grupę swoich podkomendnych z czasów wojny i udał się z nimi do Doliny Rajeckiej, gdzie sformował z nich oddział partyzancki. Liczył on ok. 35 osób. Oddział został jednak pod koniec

przyczynił się wydatnie do wzrostu liczebnego tej organizacji poprzez stopniowe przyłączanie mniejszych pododdziałów<sup>25</sup>.

W ramach tworzenia dywersyjnych formacji i oddziałów partyzanckich powołano do życia samodzielną komunistyczną brygadę „Gottwald”, której głównym celem były ataki dywersyjne na niemiecką kolej i łączność. W pierwszej kolejności formacja ta zaatakowała linie kolejowe, drogi, mosty i wiadukty. Następnie zaczęła systematycznie niszczyć sieć połączeń telegraficznych i telefonicznych. Celem tych ataków były również urządzenia stacyjne wraz z infrastrukturą kolejową. Natomiast inna, specjalnie wyznaczona grupa partyzantów z ugrupowania „Gottwald” dokonywała napadów na mniejsze patrole niemieckie lub na zmotoryzowane oddziały niemieckie. W ten sposób zdobywano lekkie pojazdy oraz broń, amunicję i niemieckie mundury<sup>26</sup>.

W celu poprawienia skuteczności działania grup partyzanckich tworzone zespoły, w skład których wchodziła niewielka liczba osób. Grupy nastawione głównie na zaminowanie szlaków kolejowych i drogowych liczyły z reguły 5-6 partyzantów. Dzięki temu nie rzucały się w oczy i łatwo przemieszczały się w terenie. Przeważnie dwóch partyzantów stało na straży, a pozostali zajmowali się instalacją ładunków wybuchowych. Natomiast ugrupowania, które dokonywały napadów na patrole niemieckie lub kolumny zmotoryzowane, były bardziej liczne i składały się z 10, a nawet 15 bojowników. Liczne były też grupy, których celem stanowiły ataki na linie telegraficzne i telefoniczne, zwłaszcza wtedy, gdy do ich niszczenia przystępowano jednocześnie w kilku miejscach. W ich skład wchodziłi mieszkańcy z niezbyt odległych miejscowości, którzy dobrze znali teren oraz umieli ścinać słupy telefoniczne i przecinać wiszące nad ziemią linie przesyłowe.

Dywerysyjne grupy, których zadaniem było minowanie linii kolejowych, przeprowadzały akcje pod osłoną nocy, najczęściej między godziną 1 a 2. Wówczas łatwiej było rozkręcić tory, zdemontować podkłady i przeciągnąć zakopany w ziemi lont, mający długość nawet 150-200 metrów. Partyzanci podczas dnia wypoczywali w tzw. melinach – najczęściej w bunkrach, szałasach czy lepiankach. Również w ciągu dnia próbowali się przemieszczać pojedynczo w poszukiwaniu dogodnych miejsc, z których późniejsze wyprawy na akcje pozwalały im skrócić drogę.

Partyzanci przeprowadzający akcje dywersyjne wymierzone w kolej niemiecką mieli pistolety i karabiny maszynowe, natomiast bojownicy, którzy walczyli bezpośrednio z niemieckimi kolumnami lub patrolami, oprócz karabinów także ckm-y. Partyzanci z oddziału „Gottwald” byli ponadto wyposażeni w narzędzia przydatne w akcjach dywersyjnych, m.in. w siekiery, łopaty, piły, czekany, sznur, kombinerki

---

listopada rozbity, zaś V. Žingor 2 dni później schwytany. W październiku 1950 r. skazano go na karę śmierci, wykonaną 18 grudnia tego roku w Bratysławie. W 1968 r. został zrehabilitowany. W listopadzie 1989 r., po zlikwidowaniu reżimu komunistycznego, mianowano go generałem. W jego b. domu we wsi Bystrička została otworzona izba pamięci.

<sup>25</sup> M. Uhrin a kol., *II Slovenská Partizánska Brigada M.R. Štefánika*, Banská Bystrica 2009, s. 9.

<sup>26</sup> Partizánska brigada „Gottwald” – Kvitinskij, Archiv Múzea SNP Banská Bystrica (dalej: AM SNP), Fond IV, Povôdina prir. č. 16774, s. 146-154. Zob.: A. Golema, *Osobitná partizánska brigáda Gottwald*, Martin 1971, s. 86-87.



i kleszcze do przecinania drutów, latarki oraz ładunki wybuchowe w paczkach po 20-25 kg. Uczestnicy akcji otrzymywali również suchy prowiant, który zapewniał im wyżywienie co najmniej na okres dwóch dni. Mimo dużego obciążenia sprzętem starano się jednak we wszystkich oddziałach partyzanckich przestrzegać zasady, że im mniejszy ciężar, tym mniejszy wysiłek<sup>27</sup>.

Dowódcy prowadzący szkolenie stale oceniali, czy podległe im grupy partyzanckie potrafiły w krótkim czasie po stoczonym walce z nieprzyjacielem oddalić się z miejsca konfrontacji w rejon zalesiony lub górzysty oraz czy w razie potrzeby były one zdolne do ponownych działań zaczepnych.

Kierownictwo brygad podejmowało liczne starania, aby podległe im oddziały partyzanckie przeprowadzały akcje dywersyjne skutecznie. W tym celu z każdej kompanii wyznaczano po kilka osób, które miały odpowiednie kwalifikacje i duże doświadczenie w podejmowaniu trudnych zadań. Spośród wyróżniających się partyzantów rekrutowali się przyszli dowódcy poszczególnych grup dywersyjnych. Do akcji z użyciem materiałów wybuchowych kierowano m.in. osoby zatrudnione w górnictwie, które wcześniej musiały w oddziale przejść specjalistyczne szkolenie. Podczas tych kursów zwracano uwagę na mających szczególne predyspozycje do walk dywersyjnych. Te osoby wykorzystywano później do „wywrotowej działalności” na kolejowych szlakach komunikacyjnych. Do napadów na niemieckie kolumny pojazdów kierowano przede wszystkim tych partyzantów, którzy bardzo dobrze radzili sobie z każdym rodzajem broni palnej<sup>28</sup> oraz z podkładaniem materiałów wybuchowych.

Sukces partyzantów skierowanych do dywersji lub sabotażu zależał m.in. od właściwego doboru ludzi oraz trafnego wyboru miejsca akcji i czasu. Dlatego ataki na niemieckie kolumny piesze i zmotoryzowane przeprowadzano podczas dnia przy dobrej widoczności, najczęściej jednak w godzinach popołudniowych. Natomiast podkładanie materiałów wybuchowych na szlakach kolejowych i obiektach przyległych odbywało się nocą. Wówczas również przystępowano do niszczenia sieci telegraficznej i linii telefonicznej, łącznie z ich źródłami zasilania.

W dzień przeprowadzano rozpoznanie terenu i ustalano przydział zadań oraz opracowywano plan akcji, który określał m.in. rezerwowe trasy ucieczki i sposób maskowania się<sup>29</sup>. Partyzanci gromadzili się przed akcją wzdłuż linii ataku, gdzie po krótkiej obserwacji terenu rozpakowywali przyniesiony sprzęt, ukryty we wcześ-

<sup>27</sup> *Gottwaldova partizánska brigada*, AM SNP, F-123, arch. j.r., mikrofilm MF-42.

<sup>28</sup> Przykładowo można tu wymienić jednego z dowódców plutonu starszego sierżanta Volkova, który później awansował na politruka w 4. dywersyjnej kompanii. Uchodził on za doskonałego eksperta w organizowaniu napadów dywersyjnych i przeprowadzaniu otwartych akcji przeciwko mniejszym oddziałom nieprzyjaciela. Do wyróżniających się bojowników w dziedzinie dywersji należeli m.in. ppor. Kulikovský oraz partyzanci Lozovej, starsi sierżanci Olejnik i Ostapčuk, starsina Troickij, Labunec, Dorošek i wielu innych, którzy ujawnili swoje zdolności podczas przygotowań akcji na liniach kolejowych.

<sup>29</sup> Można więc stwierdzić, że każda akcja była dokładnie przemyślana i realizowana zgodnie z planem podstawowym lub awaryjnym. Akcje nieprzygotowane lub źle zaplanowane należały do rzadkości, dlatego partyzanci słowaccy nie ponosili w ludziach dużych strat.

niej ustalonym miejscu. Do maskowania własnych sił wykorzystywali trudno dostępne masywy leśne lub przedgórze albo miejsca oddalone od zakrętu dróg co najmniej 20-50 m. Sprzymierzeńcem był również teren pofałdowany, gdyż dzięki niemu można było prowadzić skuteczny ogień albo obserwację. Taki właśnie dobór miejsca ułatwiał partyzantom w razie potrzeby skuteczny odwrót bez ponoszenia strat. W początkowym okresie trwania wojny partyzanci zaczęli stopniowo zdobywać doświadczenie w walce pozafrontowej nie tylko na Słowacji, ale też na ziemi ukraińskiej, rosyjskiej i białoruskiej, gdzie niektórzy z nich przechodzili podstawowe szkolenie<sup>30</sup>.

Coraz częściej zaczęto mówić o bohaterskich Słowakach przez pryzmat pierwszych sukcesów odniesionych w tych potyczkach. Jednak przełomowym okresem w tej walce stał się dopiero rok 1944<sup>31</sup>.

## Taktyka walk dywersyjno-sabotażowych

Akcje dywersyjne wymagały dużego wysiłku organizacyjnego. Opracowanie szczegółowego planu działania było poprzedzone długotrwałą obserwacją terenu. Wyznaczone osoby przez kilka dni zbierały informacje o miejscu, gdzie planowano zamach. Zanim do niego doszło, uczestnicy akcji zapoznawali się z planem sytuacyjnym oraz podziałem zadań. Dobór ludzi i sprzętu był ostatnią częścią fazy przygotowań. Wybierając miejsce do ataku, zwracali uwagę, czy tereny w pobliżu nie są zamieszkałe, aby ludności nie dosięgły akcje odwetowe. Dowódca oddziału partyzanckiego dopiero na dzień przed akcją powiadamiał jej uczestników o miejscu, dacie i godzinie akcji. Sposób walki i jej taktykę ilustrują poniższe przykłady.

W dniu 4 sierpnia 1944 r. o godz. 2.10 w nocy na 17 kilometrze linii kolejowej w pobliżu stacji Vranov nad Topľou<sup>32</sup>, po lewej stronie torów podłożono ładunki wybuchowe, które następnie zostały przez partyzantów zdetonowane z odległości 60-70 m przy pomocy odpalających urządzeń elektrycznych. Wybuch miny przeciwpiechotnej użytej do tego celu uszkodził pociąg niemiecki nr 263<sup>33</sup>. Lokomotywa

<sup>30</sup> Należy tu wyjaśnić, że w początkowym okresie wojny organizacją partyzantki na terytorium Słowacji zajmowali się głównie dowódcy rosyjscy, ukraińscy i białoruscy, toteż na tych terenach, z których pochodzili pierwsi dowódcy, członkowie nowo powstałych oddziałów partyzanckich zdobywali doświadczenia w walce pozafrontowej.

<sup>31</sup> We wrześniu 1944 r. dywersyjne brygady, które specjalizowały się w zaminowywaniu kolejowych tras, wysadziły w powietrze 17 niemieckich transportów przewożących ludzi i sprzęt wojskowy, zniszczyły 20 parowozów i 77 wagonów, 12 kolejowych ramp wyładowniczych, zabiły 160 niemieckich żołnierzy i 142 zraniły. Zob.: *Gottwaldova partizánska brigáda*, AM SNP, F-123, arch. j.r., MF-42.

<sup>32</sup> Vranov nad Topľou jest jednym z miast położonych w północno-zachodniej części wschodniej Słowacji, między rzekami Topľa i Ondava, w pobliżu Koszyc, które zamieszkiwało niewiele ponad 20 tys. obywateli.

<sup>33</sup> E. Kadnar, *Boj o kol'ajnice*, Dokumentárna kniha o bojovej činnosti slovenských partizánov v tytle nemeckých východných armád. Zob.: Vojenský Historický Archiv Bratislava, Urad Predsednictva Sboru Poverenikov. Knižnica, inv. č. 1884, s. 17.

nie nadawała się do dalszej jazdy, gdyż awarii uległ wysokotłokowy cylinder regulujący ciśnienie w kotle parowozu. Trzeba było ją usunąć z torów przy pomocy przybylego na miejsce dźwigu wraz z pociągiem technicznym<sup>34</sup>. (Nie zawsze jednak było to możliwe, gdyż partyzanci wybierali do zamachu takie miejsca, gdzie znajdował się przeważnie jeden tor. Brak drugiego toru uniemożliwiał dojazd pociągu ratunkowego i technicznego.) Oprócz pociągu poważnemu uszkodzeniu uległy również tory kolejowe. Ruch na tej trasie został całkowicie wstrzymany na wiele godzin.

Spektakularna akcja podobnego rodzaju została przeprowadzona 9 sierpnia 1944 r. w Kostolanach<sup>35</sup> nad Hornádom, gdzie na 9 kilometrze drogi znajdował się most kolejowy. Z kilkugodzinnym wyprzedzeniem został on przez partyzantów zaminowany i wysadzony w powietrze. Przerwa na tej trasie w ruchu kolejowym wyniosła co najmniej 5 dni. Przez to, że znaczna część tego mostu spadła na ziemię, przede wszystkim pierwszy filar wraz z łukiem, Niemcy z jego naprawą mieli duży problem<sup>36</sup>.

Warunki atmosferyczne w początkowych dniach sierpnia 1944 r. nie sprzyjały akcjom wymierzonym przeciwko niemieckim kolejom oraz ich urządzeniom, gdyż od kilku dni padał ulewny deszcz, powodując gwałtowny przybór wód w małych rzeczkach, strumykach i potokach górskich. Ten typ pogody wyjątkowo pogarszał widoczność, uniemożliwiając w godzinach nocnych przeprowadzenie jakiegokolwiek akcji dywersyjnej. Mimo tych przeszkód 9 sierpnia 1944 r. przed godziną 23.00 grupa złożona z 40 uzbrojonych partyzantów ubranych w mundury armii słowackiej napadła na pobliską stację kolejową oraz 16 strażników pilnujących mostu kolejowego. W skład tego licznego oddziału wchodził żołnierze, którzy wrócili niedawno z niemieckiego wojska, do którego byli wcieleni przymusowo, lub zbiegli z niemieckiej niewoli. Wcześniej udało się im zlikwidować niemiecki patrol dworcowy, który w każdej chwili mógł wezwać posiłki. Podczas tej akcji uszkodzone zostały różnego rodzaju urządzenia kolejowe, łącznie z punktem czerpania wody oraz miejscowym telegrafem. Partyzanci użyli do zniszczenia stacji oraz wspomnianego wyżej mostu materiałów wybuchowych<sup>37</sup>.

Niemal o tej samej godzinie niewielki oddział partyzantów zajął pozycje między Kostolanami nad Hornádom a Kysakom, gdzie w pobliżu przebiegała linia kolejowa. W krótkim czasie zostały rozkręcone szyny, spod których wyjęto podkłady, a następnie podłożono pod nie ładunki wybuchowe, odpalone potem przy pomocy

<sup>34</sup> Tamże, s. 23.

<sup>35</sup> Kostolany znajdują się na trasie linii kolejowej nr 180, wynoszącej ok. 238 km, która łączy Koszyce z Żyliną. Stanowi ona jedną z najdłuższych tras kolejowych na Słowacji. Linia ta jest dwutorowa i obecnie zelektryfikowana. Została zbudowana w 1865 r.

<sup>36</sup> E. Kadnár, *Boj o koľajnice...*, s. 21. Autor nie podaje nazwy grupy partyzanckiej.

<sup>37</sup> Zbiór różnych pism, meldunków i dokumentów ze znakiem: „doverne”, tj. poufne. Teczka nr 144, sign. 53/44-95/6/3/92-145, Raport-meldunek z dnia 14.08.1944 /priloha/ w sprawie: odzbrojenie vojenskej stráže ŽSO7 a vyhodenie žel. mostu na trati Kostolany n/H, čís. jedn. 375-1.dov./1944. Zob.: Vojensky Historicky Archiv Bratislava, 53/44/95/6/3/151-199, k. 261. Niestety, meldunek ten nie zawiera dokładnej informacji dotyczącej nazwy miejscowości, w której przeprowadzono akcję, oraz nie podaje nazwy oddziału partyzanckiego odpowiedzialnego za ten atak.

kilkudziesięciometrowego lontu. Eksplozja była tak silna, że w promieniu ponad 20 metrów leżały porozrzucane fragmenty torowiska. Metoda, jaką się posłużono, miała na celu uniemożliwienie transportowi niemieckiemu swobodnego przejazdu przez terytorium Słowacji z bronią, amunicją i mundurami oraz zapasami żywności dla wojska. Częściej jednak partyzanci wysadzali w powietrze torowiska, po których w danej chwili przejeżdżał pociąg<sup>38</sup>.

Tego samego dnia, również przed północą, od strony Malej Viesky<sup>39</sup> przybył do gminy Kostolany niewielki pluton złożony z około 30 partyzantów, uzbrojony w pistolety automatyczne, karabiny wojskowe oraz karabiny maszynowe. Na wyposażeniu oddział ten miał również dużo ręcznych granatów. Członkowie oddziału ubrani byli bez wyjątku w równe mundury armii słowackiej, wyróżniali się tylko stopniami wojskowymi w randze podoficerów i chorążych. Dowodził nimi oficer w stopniu porucznika. Wspomniana grupa partyzancka po przybyciu do Kostolan miała się spotkać z dowódcą drużyny Kolejowej Straży Ochronnej<sup>40</sup>, Jurajem Kušilem, w celu podjęcia rzekomej współpracy. Po przyjeździe na miejsce dowódca partyzantów oznajmił mu, że przybył tu, aby dokonać zmiany na posterunkach kolejowych i w samej strażnicy. Razem więc wybrali się do budynku wschodniosłowackiej fabryki chemicznej w Kostolanach, gdzie była zakwaterowana służba ochrony kolei. Tam spotkali jeszcze jedną grupę, liczącą pięciu partyzantów ubranych w mundury armii słowackiej, mającą broń maszynową i automatyczną oraz granaty. Żołnierze ci zbliżali się od strony południowej do budynku, w którym stacjonowali strażnicy kolejowi, a wśród nich strzelec Ján Čurdík. Dowódca partyzantów zdecydował, że obie grupy połączą się i pod jego komendą wspólnie dokonają zmiany na posterunkach kolejowych bez względu na to, czy wartownicy spod znaku ŽSO7 na to się zgodzą.

Po wejściu do środka partyzanci obstawili cały budynek, zabezpieczyli wejścia i otwory okienne. Sześciu z nich na rozkaz dowódcy weszło do pomieszczeń, gdzie kwaterowali strażnicy kolei<sup>41</sup>, wzywając ich do natychmiastowego poddania się oraz dobrowolnego wydania całego uzbrojenia i wyposażenia. Pozostali partyzanci ubezpieczali swoich kolegów i przeszukiwali pomieszczenia. Strażnicy kolejowi początkowo próbowali sięgnąć po broń, ale widząc liczebną przewagę partyzantów oraz ich lepsze uzbrojenie, zrezygnowali ze stawiania oporu i bez walki wydali cały sprzęt, którym dysponowali<sup>42</sup>. W ten sposób oddział partyzancki wzbogacił się

<sup>38</sup> E. Kadnár, *Boj o kol'ajnice...*, s. 21.

<sup>39</sup> Mała Vieska znajduje się w rejonie Koszyc na Słowacji. Nazwa ta funkcjonuje od 1906 r. W pobliżu znajdują się takie miejscowości, jak Kostolany i Tepličany.

<sup>40</sup> Kolejowa Straż Ochronna określana była symbolem ŽSO7 i pod taką sygnaturą występuje w licznych meldunkach.

<sup>41</sup> Trzeba tu wyjaśnić, że wojskowi strażnicy kolejowi byli zmilitaryzowaną formacją i pochodzili ze Słowacji, jednak do ochrony kolei i jej obiektów zostali zatrudnieni przez Niemców, a tym samym byli na ich żołdzie.

<sup>42</sup> Zbiór różnych pism, meldunków i dokumentów ze znakiem: „doverne”, tj. poufne. Teczka nr 144, sign. 53/44-95/6/3/92-145. Zob.: Vojenský Historický Archiv Bratislava, Meldunek tajny Odbočka Ústredne Štátnej Bezpečnosti pri policajnom riaditeľstve v Prešove z dnia 11 augusta 1944, čis. 1673/2/1944. UŠBO, s. 27, adresowany do Centralnego Urzędu Bezpieczeństwa – Oddział w Bratysławie.

o 2 karabiny maszynowe wz. 26 z 2 kompletami taśm z amunicją i o 18 karabinków wojskowych wz. 24 z magazynkami i załadowaną amunicją. Wartościową zdobyczą okazała się też skrzynia, w której znajdowały się 24 ręczne granaty wz. „Skoda” oraz 4000 sztuk amunicji do karabinów. W ręce partyzantów trafiło również 20 plecaków z częściami zamiennymi do różnego rodzaju broni oraz 7 zestawów różnorodnych narzędzi i przedmiotów, np. do czyszczenia broni<sup>43</sup>.

Dowódca oddziału partyzanckiego nakazał rozbrojonym strażnikom ochrony wypełnić plecaki pozostałymi przedmiotami, rozrzuconymi na podłodze, potem polecił im się ubrać i rozdzielić ekwipunek między szesnastu mężczyzn w taki sposób, aby wszyscy byli nim równo obciążeni. Po chwili rozbrojeni strażnicy zaczęli powoli opuszczać budynek, który był ich dotychczasowym miejscem zakwaterowania. Po obu stronach strażników kolejowych maszerowali teraz członkowie oddziału partyzanckiego, prowadząc ich w taki sposób, aby zapobiec ewentualnej próbie ucieczki. W tym samym czasie na podwórzu przebywał pracownik fabryczny František Kolovrat, który przyglądał się z bliska tej scenie. Dowódca partyzantów zawołał go i kazał mu wziąć dwa plecaki, aby częściowo odciążyć konwojowanych strażników, i włączyć się do konwoju pieszego<sup>44</sup>.

Oddział partyzancki z rozbrojonymi wartownikami kolejowymi i F. Kolovratem pomaszerowali drogą przez Kostolany w kierunku Malej Vieski. Kiedy opuszczali Kostolany, dołączyła do nich jeszcze jedna, dobrze uzbrojona grupa partyzancka, licząca również 30 osób, której członkowie ubrani byli w mundury armii słowackiej. Przez pewien czas szli razem, trudno stwierdzić, o czym rozmawiali, gdyż dokumenty archiwalne nie zawierają streszczenia tych rozmów. Grupa kierowana przez Kušila nagle zmieniła kierunek marszu, udając się w stronę mostu kolejowego nr 3, który znajdował się na 9,4 kilometrze trasy Kostolany-Kysak<sup>45</sup>.

Z daleka było już widać, że most jest pilnowany przez służbę ochrony kolei. Szef grupy partyzanckiej wraz z oddziałem podszedł do strażników i wyjaśnił, że jest ich dowódcą oraz zażądał spotkania z ich szefem. Dla uwiarygodnienia legalności spotkania podał hasło „sedlo”, co oznaczało przełęcz. Przybyły na miejsce dowódca ochrony kolei w stopniu desiatnika<sup>46</sup>, którego nazwiska nie udało się ustalić, po upewnieniu się, że hasło jest poprawne, zezwolił partyzantom wejść na most. Tymczasem partyzanci w jednej chwili okrążyli członków straży kolejowej, zmuszając

<sup>43</sup> Zob.: *Vojensky Historicky Ustav*, Bratislava, 112/AP, *Strucny obsah spisu archivnichu Fondu II oddelni mno Slovenskeho Statu*, č. 55, sygn. 55-28-6: *Vybusniny, pouzivane k sabotaznim akcim zpravy z r. 1944*.

<sup>44</sup> *Archiv Ustavu Dejin KSS v Bratislave. Zbierka radiogramy (22. april – 31. october 1944)*, *Raport-meldunek z dnia 14.08.1944 /priloha/ w sprawie: odzbrojenie vojenskej stráže ŽSO7 a vyhodenie žel. mostu na trati Kostolany n/H, čis. jedn. 375-1.dov./1944*. Zob.: *Vojensky Historicky Archiv Bratislava*, 53/44/95/6/3/151-199, k. 261.

<sup>45</sup> Kysak – wieś w powiecie Koszyce na Słowacji, leżąca na wysokości 300 m n.p.m. 15 km od Koszyc. W latach 70. XIX w. stała się ona ważnym węzłem komunikacyjnym. Do dzisiaj zbiegają się tu linie kolejowe Żylica-Koszyce i Preszów-Koszyce. Przez wieś przebiegają również ważne trasy dla ruchu drogowego.

<sup>46</sup> Desiatnik to słowacki odpowiednik stopnia kaprała.

ich do poddania się i przekazania swojej broni. Rozbrojono również strażnika stojącego po drugiej stronie mostu. Po obezwładnieniu strażnicy kolejowi zostali zmuszeni do udania się wspólnie w dalszą drogę<sup>47</sup>. Po krótkim postoju na obrzeżach Kostolan wszyscy wyruszyli w kierunku Malej Vieski. W jednej kolumnie marszowej szli jednocześnie partyzanci, a z nimi pojmani wcześniej strażnicy kolejowi oraz wspomniany już robotnik fabryczny František Kolovrat.

Gdy oddział znalazł się między wzgórzem a kościołem Panny Marii w Malej Viesce, dowódca nakazał wszystkim zatrzymać się i obserwować most nr 3, na którym za chwilę miał nastąpić wybuch. Zebrani dowiedzieli się wówczas, że most został zaminowany 80-kilogramowym ładunkiem ekrazytu<sup>48</sup> i jedną miną niemiecką. Eksplozja nastąpiła punktualnie o godz. 23.55, a po chwili wielki słup ognia, który wydobywał się z okolic przęsła mostu, rozświetlał niebo spowite chmurami<sup>49</sup>.

Po tym wybuchu dowódca grupy partyzanckiej zaproponował członkom straży kolejowej, aby utworzyć wspólny oddział i pójść do lasu. Jednak szef tej straży poprosił go, żeby ich uwolnił, gdyż niedaleko stąd znajdują się ich miejsca zamieszkania, gdzie czekają na ich powrót żony i dzieci. Stojący na czele oddziału partyzanckiego dowódca okazał im wspaniałomyślność i oznajmił, że kto chce, może wracać do domu, gdyż nie zamierza nikogo zmuszać do działalności partyzanckiej. Z propozycji tej skorzystali wszyscy członkowie straży ochrony kolei. Dowódca Kušil i strzelec Ján Curdik zaczęli przepuszczać kolejno wszystkich strażników kolejowych. Jako ostatni opuścił to miejsce przymusowego postoju František Kolovrat<sup>50</sup>. Następnie partyzanci ze swoim dowódcą zebrali pozostawiony przez strażników ochrony kolei sprzęt i wyposażenie wraz z plecakami i pomaszerowali w szyku zwartym do Malej Vieski. Po przybyciu na miejsce obudzili starostę Ondreja Jakubika i rolnika Stefana Trojčaka, których – mimo obawy, że ktoś zobaczy – zmusili do wyprowadzenia ze stajni koni w celu przygotowania zaprzęgów do drogi. Po zorganizowaniu taboru dołączyli do innej, znacznie większej grupy partyzanckiej, czekającej na nich w pobliskim lesie. Przydały się tu konne zaprzęgi, gdyż wykorzysta-

<sup>47</sup> Akcja ta, z pozoru trochę dziwna, miała jednak sens, gdyż umożliwiła później przeprowadzenie zamachu dywersyjnego.

<sup>48</sup> Ekrazyt stosowany był w pociskach z silnym ładunkiem wybuchowym, którego niezwykle głośna eksplozja i siła wybuchu oprócz szkód materialnych powodowała również szkody moralne, gdyż celem było także wywołanie wśród wojska lęku, paniki i chaosu.

<sup>49</sup> Zbierka rozhlasove dokumenty z obdobia narodnooslobodzovaciecho boja II svetovej vojny 1939-1945, Meldunek wyższego dowództwa żandarmerii w Preszowie o tajnym charakterze z dnia 10.08.1944 r., nr 560/44 z dopiskiem, że jest to uzupełnienie do poprzedniego meldunku o tym samym numerze i z tego samego dnia. Meldunek ten zawierał część informacji o prowadzonym przez żandarmerię śledztwie w sprawie zaatakowania wojskowej straży kolejowej.

<sup>50</sup> Żadne dokumenty opisujące przebieg powyższej akcji nie wskazują, kim byli partyzanci, z jakich oddziałów, ilu członków do nich należało, kto był ich dowódcą i gdzie znajdowała się ich baza. Potwierdza się, że niektórzy dowódcy sporządzający raporty z przebiegu akcji dywersyjnych dość szczegółowo podawali opis i przebieg akcji, ale pomijali w nich szczegóły, które mogłyby zidentyfikować dany oddział. Z tego więc powodu brakuje w niektórych dokumentach archiwalnych nazwy oddziału i nazwiska dowódcy, daty akcji oraz miejsca, gdzie została przeprowadzona.

no je do załadowania plecaków, w których znajdowała się broń, amunicja, materiały wybuchowe, narzędzia do dywersji oraz zapasowe mundury. Cały ten partyzancki konwój wyruszył w kierunku autostrady na Budimir<sup>51</sup>, a wraz z nim w charakterze zakładników starosta Jakubik i rolnik Trojčak.

Przy każdym powozie maszerowała 8-osobowa drużyna partyzancka, a każda z nich miała swojego dowódcę. Ich zadaniem było ubezpieczenie przemarszu kolumny. Wszyscy byli uzbrojeni w automatyczne pistolety. Dodatkowo każdy z dowódców dysponował jednym karabinem maszynowym. (Zachowały się dokumenty, na podstawie których ocenia się, że oddział ten, zanim się rozdzielił, liczył ok. 200 mężczyzn<sup>52</sup>.) W pewnym momencie dowódca uznał, że jak na warunki partyzanckie oddział jest zbyt liczny i należy go podzielić przynajmniej na dwie grupy, ale wówczas zabrakło czasu, żeby plan ten zrealizować.

Po wspomnianej wyżej eksplozji na moście kolejowym nr 3 dowództwo straży ochrony kolei 1,5 km dalej wystawiło profilaktycznie posterunek na moście kolejowym nr 2. Nagle w pobliże tego mostu zbliżyło się z trzech kierunków kilka grup złożonych z 5-6 mężczyzn. Wówczas strażnik kolejowy, pełniący na moście nr 2 służbę, wystrzelił na alarm dwie białe race świetlne i jedną czerwoną. Wtedy zbliżający się mężczyźni rzucili się do ucieczki i prawdopodobnie znaleźli schronienie w pobliskim lesie. Miejscowa ludność informowała później, że uciekinierzy przeczekali groźbę ewentualnego pościgu, po czym ruszyli w stronę granicy słowacko-węgierskiej.

Jeszcze tego samego dnia patrol żandarmerii kolejowej strážm.<sup>53</sup> Stefan Robota i Dezider Krčmarik podczas służby obchodowej na trasie między mostem nr 2 i 3 próbowali uzyskać jakiegokolwiek informacje, które mogłyby uchronić mosty przed dalszą dywersją partyzancką. Siedziba ich placówki mieściła się w Trebejowie<sup>54</sup>. Przed północą rozległo się kilka strzałów, które dochodziły z pobliskiego lasu w Kostolanach. Natychmiast patrol zawrócił z drogi i udał się rowerami na stację w Kostolanach, dokąd przybył po 45 minutach. Kiedy znalazł się na dworcu, od przypadkowo napotkanych osób dowiedział się, że strażnicy ochrony kolei zostali rozbrojeni przez bliżej nieznanych partyzantów i wzięci do niewoli.

Po potwierdzeniu prawdziwości tych danych na podstawie rozmów z różnymi osobami patrol z urzędu żandarmerii kolejowej Kostolany przez telefon powiadomił

<sup>51</sup> Budimir, miasto na Słowacji, w pobliżu którego przebiega autostrada, obecnie oznaczona symbolem D1.

<sup>52</sup> Zbierka rozhlasove dokumenty z obdobia narodnooslobodzovaciecho boja II svetovej vojny 1939-1945, Raport-meldunek z dnia 14.08.1944 /priloha/ w sprawie: odzbrojenie vojenskej stráže ŽSO7 a vyhodenie žel. mostu na trati Kostolany n/H, čis. jedn. 375-1.dov./1944. Zob.: Vojensky Historický Archiv Bratislava, 53/44/95/6/3/151-199, kat. 261, s. 3.

<sup>53</sup> Skrót od nazwy strážmajster; jest to słowacki odpowiednik stopnia wachmistrza, stosowany w kawalerii.

<sup>54</sup> Wieś Trebejov – miejscowość i gmina w regionie Koszyce, we wschodniej Słowacji. Leży na wysokości 240 m n.p.m. i obejmuje obszar ok. 7670 km<sup>2</sup>. Nigdy nie mieszkało w niej więcej jak 100-150 osób. W środku wsi znajduje się mały przystanek kolejowy. Najbliższa duża stacja jest w miejscowości Kysak.

o tym fakcie wojskową placówkę żandarmerii w Preszowie<sup>55</sup>. Jednocześnie zwrócił się o pomoc, aby skierować w ten rejon dodatkowy patrol lub w inny sposób go wzmacnić oraz żeby powiadomić, gdy podobne zdarzenia zaistnieją również w innym rejonie.

W dniu 11 sierpnia 1944 r. o godz. 21.15 na trasie oznaczonej nr 92, w pobliżu miejscowości Vydernik, maszynista prowadzący pociąg nr 90613 zatrzymał go nagle, gdyż jego pomocnik usłyszał od strony mostu strzelaninę. Ponadto zauważył, że niektóre transformatory, będące częścią wyposażenia trasy kolejowej, zostały uszkodzone, a połączenia między nimi przerwane. W tej sytuacji obsługa pociągu nie chciała narażać na niebezpieczeństwo siebie i jadących na front żołnierzy, więc zatrzymała skład zaraz po minięciu tej niewielkiej stacji. Maszynista polecił swojemu pomocnikowi, aby ten powiadomił szefa niemieckiego transportu i dowódcę składu o zaistniałej sytuacji<sup>56</sup>. Około godz. 21.30 do stojącego pociągu podszedł dróżnik i poinformował, że w pobliskim lesie kręciły się bliżej nierozpoznane osoby, które na wezwanie „stój” nie zatrzymały się, w związku z tym oddał w ich kierunku kilka niecelnych strzałów. W międzyczasie wrócił pomocnik maszynisty z rozkazem wydanym przez dowódcę składu, aby wszystkie osoby jadące pociągiem wyszły na zewnątrz i udały się do pobliskiego lasu w poszukiwaniu zdemontowanych i uszkodzonych transformatorów oraz w celu schwytania kręcących się tam osób. Żołnierze sprzeciwili się jednak temu z obawy o własne życie. Tłumaczyli później, że z wykonaniem tego rozkazu związane było zbyt duże ryzyko, zwłaszcza że ich wyposażenie, m.in. broń, latarki, rakietnice, znajdowały się w osobnych skrzyniach.

W dniu 24 sierpnia 1944 r. o godz. 0.50 podczas przejazdu pociągu nr 2263 dwutorową linią kolejową biegnącą tunelem na 235,1 km trasy Vrutky<sup>57</sup>–Varin<sup>58</sup> na skutek podłożenia ładunku wybuchowego doszło do silnej eksplozji, która spowodowała, że część składu wyleciała w powietrze. W tym samym niemal czasie partyzanci zaatakowali strażnika niemieckiego, który w pobliżu stacji pełnił dyżur. Po obezwładnieniu i przywiązaniu do rury kanalizacyjnej zamknięto go w pomieszczeniu piwnicznym. Dzięki temu udało się przeciąć druty telefoniczne, pozbawiając zawiadowcę stacji łączności z wojskowym oddziałem stacjonującym w pobliskiej strażni-

<sup>55</sup> Preszów leży na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 18 z Michałowic do granicy z Czechami i 68 do granicy z Polską przez Starą Lubowlę i Koszyce do granicy z Węgrami. Z Preszowa rozchodzą się cztery linie kolejowe: na północny zachód do Starej Lubowli i Nowego Sącza, na północ do Bardiowa, na wschód do Vranova nad Topľou i na południe do Koszyc.

<sup>56</sup> Wypada tu wyjaśnić, że funkcje kierownicze na kolei sprawowali urzędnicy i niemieccy wojskowi, natomiast podrzędne czynności należały do Słowaków. Zresztą tak było we wszystkich dziedzinach gospodarki, w zakładach pracy oraz instytucjach i urzędach.

<sup>57</sup> Vrutky – miasto na Słowacji, w kraju żylińskim, w powiecie Martin, przed wojną niecałe 7000 mieszkańców. Położone jest w płn. części Kotliny Turczańskiej, u ujścia Turca do Wagu, na wysokości 384 m n.p.m. Od XIX w. przez miejscowość przebiega linia kolejowa tzw. Kolei Zwoleńskiej. Znajduje się tu ponadto ruchliwy węzeł kolejowy z licznymi bocznkami i parowozownią oraz zakłady naprawcze taboru kolejowego. Zob.: B. Vavrik a kolektiv, *Turiec. Turistický sprievodca ČSSR*, č. 3, Bratislava 1986, s. 26.

<sup>58</sup> Varin – wieś w płn. Słowacji, w kraju żylińskim, w okręgu Żyliny, położona na wysokości 362 m n.p.m.



cy. Partyzanci na tym nie poprzestali, gdyż zaatakowali oddział we wspomnianej strażnicy, żołnierzy rozbrojono, a część z nich po zakończonej akcji udała się z oddziałem partyzanckim do lasu<sup>59</sup>. Zresztą przypadki przechodzenia żołnierzy, żandarmów i strażników służących w administracji niemieckiej na stronę słowackich partyzantów stawały się coraz częstsze.

Wspomniany wyżej atak na linię kolejową przeżył pewien maszynista, o którym zachowany do dzisiaj raport nie zawiera bliższych danych. Otóż ten kolejarz w swoim raporcie podał, że cztery miny zostały podłożone bezpośrednio pod szyny. Dwie z nich wybuchły w momencie, kiedy przejeżdżała lokomotywa. Trzecia mina eksplodowała pod wagonami, które znajdowały się w środkowej części składu. Właśnie one zostały najbardziej uszkodzone. Podczas wybuchu wykołowało się 12 wagonów wypełnionych po brzegi różnymi towarami, m.in. artykułami przemysłowymi i spożywczymi oraz innymi niezbędnymi dla wojska. W znacznej mierze uległo też uszkodzeniu torowisko. Czwarta mina wybuchła w środku tunelu, całkowicie niszcząc jego konstrukcję oraz lewy tor. Prawy tor został również uszkodzony, a niektóre jego części można było znaleźć w promieniu 200 m. W znacznej bliższej odległości leżały fragmenty wyrwanych z ziemi podkładów kolejowych<sup>60</sup>. Po wybuchu i zniszczonych szynach pozostało pełno głębokich w ziemi wyrw<sup>61</sup>.

Ruch sabotażowy i dywersyjny związany był w dużym stopniu z wysiłkami organizacyjnymi Komunistycznej Partii Słowacji, który został zapoczątkowany jeszcze przed napaścią Niemiec na Związek Sowiecki. W tym czasie przeprowadzono pierwsze takie akcje, ale część z nich nie należała do udanych. Taka forma walki z okupantem nie była na Słowacji bliżej znana i stosowana. Antyfaszyści w nowo powstałych ugrupowaniach partyzanckich stopniowo zapoznawali się z techniką i taktyką walk dywersyjnych oraz z niezbędnym zapleczem materiałowo-technicznym. Własnym sumptem zdobywali i gromadzili broń, amunicję i materiały wybuchowe oraz niezbędne środki i narzędzia. W pierwszej kolejności zaczęto uszkadzać wagony towarowe, powodując w kołach jezdnych zapalenie się osi na skutek zatarcia w nich panewek. Sabotaż zakładowy coraz częściej stawał się udziałem członków organizacji konspiracyjnych. W zakładach chemicznych „Apollo” na Słowacji zatrudnieni tam pracownicy, którzy uczestniczyli w zorganizowanym ruchu sabotażowym, spowodowali uszkodzenie kosztownej aparatury wykorzystywanej głównie przy chemiczno-technologicznym przerobie ropy naftowej na benzynę i olej<sup>62</sup>.

W dniu 24 sierpnia 1944 r. na stale uczęszczanej trasie kolejowej, nieustannie ochranianej przez siły niemieckie, został zniemacka zatrzymany pociąg jadący z Bu-

<sup>59</sup> E. Kadnár, *Boj o kol'ajnice...*, s. 29.

<sup>60</sup> Zbierka rozhlasove dokumenty z obdobia narodnooslobodzovaciecho boja II svetovej vojny 1939-1945, Meldunek Veliteľstvo diviznej oblasti 2 zprav. odd. V Prešove dňa 12 VIII 1944. Zob. Vojenský Historický Archiv Bratislava, čís. 38.070.

<sup>61</sup> Na skutek luk w dokumentach trudno stwierdzić, jakiemu oddziałowi partyzanckiemu należy przypisać sukcesy, o których w swoim raporcie wspomina kolejarz.

<sup>62</sup> Proces ten określa się jako kraking.

dapesztu do Bańskiej Bystrzycy. Dokonał tego ukrywający się niedaleko w górach partyzant Vilo Zingor ze swoim oddziałem partyzanckim, liczącym około 200 osób. W pociągu tym znajdował się sztab niemieckiego generała Eugena Otta<sup>63</sup>, złożony z kilkunastu wyższych oficerów Wehrmachtu, chociaż samego ich dowódcy wśród nich nie było. Natomiast wspólnie z oficerami podróżowali niemieccy specjaliści od logistyki. Do ich zadania należało zapewnienie wojskowym dostojnikom na czas odprawy bezpiecznego miejsca do zakwaterowania. Miejscem tym miały być koszary w pobliskiej miejscowości Turiec, gdzie dotychczas pod komendą niemieckich dowódców stacjonowali i szkolili się młodzi rekruci pochodzenia słowackiego. Niemcy nie odwołali odprawy służbowej, chociaż wiedzieli, że poprzedniego dnia w sąsiednim rejonie wylądowali na spadochronach rosyjscy partyzanci ze swoimi dowódcami Wieliczko i Czernogorowem.

Partyzanci z oddziału Vilo Zingora po wyprowadzeniu Niemców z zatrzymanego pociągu doprowadzili ich do bramy koszar, natomiast sami ukryli się w pobliskim lesie. Dowództwo jednostki, nie wiedząc o tym zajściu, zakwaterowało przybyłych gości i wydało na ich cześć oficerski bankiet. Nazajutrz na porannym apelu nastąpiła gwałtowna zmiana sytuacji. Otóż stacjonujący w koszarach słowaccy rekruci jak na komendę zaatakowali przybyłych oficerów, zabierając im broń, dokumenty, mundury oraz pasy wojskowe. Mogli się tu wykazać odwagą, widząc, że z pomocą nadciągają partyzanci z oddziału Zingora. Niemcy byli zaskoczeni, gdyż uważali, że skoro znajdują się na terytorium sojusznika i bratniego kraju, nie zasłużyli na takie traktowanie. Kiedy zobaczyli w oknie koszar skierowane w ich stronę lufy karabinów maszynowych, szybko doszli do wniosku, że stawianie oporu nie ma sensu. Wśród Niemców znalazł się jeden odważny oficer, który wyrwał żołnierzowi słowackiemu karabin i zdołał oddać jeden niecelny strzał, czym spowodował nagłą kanonadę. Niemal z każdego okna koszar padały strzały, które po chwili ucichły. Okazało się, że od kul zginęła cała kilkuosobowa grupa niemieckich oficerów, tak uroczyste dzień wcześniej przyjmowana przez dowództwo jednostki<sup>64</sup>.

Należy zaznaczyć, że już w połowie 1944 r. partyzanci częściej zaczęli opuszczać dotychczasowe kryjówki znajdujące się w górach porośniętych gęstym lasem.

<sup>63</sup> Generał III Rzeszy Eugen Ott, ur. 20 V 1890. Podczas kampanii wrześniowej był dowódcą 7 Dywizji Piechoty Grupy Armii Południe, która wkroczyła do Polski w okolicach Beskidu Śląskiego i Żywieckiego. Za zasługi wojenne na rzecz III Rzeszy odznaczony przez Hitlera Krzyżem Żelaznym. Niektóre źródła podają, że zmarł 11 VIII 1966. Stąd trudno podzielać pogląd, że zginął w 1944 r. podczas jednej z akcji dywersyjnych.

<sup>64</sup> E. Kadnar, *Boj o kolajnice...*, s. 30. Mimo że Kadnar zdarzenie to opisuje obszernie w swojej książce, można mieć zastrzeżenia co do rzetelności tego opisu. Otóż trudno uwierzyć, że niemieccy wyżsi oficerowie sztabowi, którzy przemieszczali się pociągiem, nie byli ubezpieczeni przez oddział ochronny. Ponadto Niemcy po przybyciu do jednostki w miejscowości Turiec z pewnością powiadomiliby dowództwo miejscowej jednostki, co im się przytrafiło w podróży, zwłaszcza że ich pociąg został zatrzymany przez oddział partyzancki. W takiej sytuacji dowództwo to poinformowałoby swoich przełożonych, żądając wsparcia, a żołnierzom słowackim, których nie darzono pełnym zaufaniem, zaaplikowano by specjalne zajęcia lub ćwiczenia terenowe, aby trzymać ich w tym czasie jak najdalej od koszar.

Schodząc z gór wychodzili na drogi prowadzące wzdłuż linii kolejowych. Obierali trasy, gdzie można było zaplanować i przeprowadzić akcje dywersyjne. Ich celem miał być każdy wagon, każdy pociąg i transport kolejowy oraz każda stacja. Należało je całkowicie unieszkodliwić, gdyż tego żądali sowieccy dowódcy stojący na czele pierwszych oddziałów partyzanckich. Każda trasa kolejowa miała być tak zniszczona, aby trudno ją było odtworzyć.

W dniu 3 września 1944 r. w godzinach rannych między stacją Holič na Morawach a Hodoninem<sup>65</sup>, w miejscu, gdzie słupy drogowo-kolejowe wskazują odległość 5,1 km, mieszkańcy pobliskiej miejscowości usłyszeli potężny wybuch, który rozrwał dwa żelazne połączenia ramion mostu oraz spowodował powyginanie w różne strony głównego dźwigara. Okazało się, że został uszkodzony most kolejowy biegnący nad jednym z dopływów rzeki Morawa. W mniejszym stopniu ucierpiały szyny kolejowe i podkłady.

W tym samym niemal czasie niezidentyfikowany z nazwiska słowacki robotnik Paweł O., zatrudniony w wydziale do spraw utrzymania ruchu kolejowego, przebywał nad wspomnianą wcześniej odnogą rzeki Morawa, gdzie łowił ryby. W pewnym momencie usłyszał wybuch. Pobiegł więc w stronę mostu i zobaczył, że został on mocno uszkodzony, a tym samym jest nieprzejezdny. Wsiadł na rower i pojechał na stację Holič, aby powiadomić o tym dyżurnego ruchu, zwłaszcza że zbliżała się pora przejazdu tą trasą pociągu wojskowego nr 93266, przewożącego w 48 wagonach towarowych węgiel dla odbiorców na Bałkanach. Dyżur na stacji pełnił w tym dniu Jan M., który po otrzymaniu informacji o uszkodzonym moście natychmiast wysłał na trasę pomocnika stacyjnego Ernesta K.<sup>66</sup>. Udało mu się w porę zatrzymać pociąg, zanim zbliżył się do pierwszego przęsła mostu. Na miejsce została wezwana ekipa techniczna, która przystąpiła do usuwania skutków zniszczeń. Zabrano część uszkodzonego torowiska, uzupełniono w nim braki. Ściągnięto również blokujące szlak kolejowy części mostu, a niektóre jego fragmenty prowizorycznie naprawiono. Dzięki temu po kilkunastu godzinach pociąg nr 93266 mógł kontynuować podróż<sup>67</sup>. Wydarzenie to odbiło się głośnym echem w całej Słowacji. Część ludności, która nie popierała rządów Tiso, była coraz bardziej zdeterminowana do kontynuowania walki z niemieckim okupantem aż do ostatecznego zwycięstwa.

Meldunki z powyższych zdarzeń trafiły do miejscowej żandarmerii oraz do powiatowego urzędu w Skalicy. Jeszcze tego samego dnia została podjęta decyzja o fizycznej ochronie tej trasy. Zaangażowano do niej 40 niemieckich żołnierzy, którymi dowodził niemiecki oficer w randze porucznika.

W dniu 7 września 1944 r. słowaccy partyzanci z nieznanego bliżej oddziału na linii kolejowej Čadca<sup>68</sup>–Mosty na 282,2 kilometrze tej trasy, prawdopodobnie

<sup>65</sup> Hodonin to miasto nad rzeką Morawa w południowo-wschodniej części Moraw w Czechach.

<sup>66</sup> Niestety, nie udało się ustalić pełnych nazwisk tych osób.

<sup>67</sup> Zob.: *Vojensky Historicky Ustav, Bratislava, 112/AP, Strucny obsah spisu archivnichu Fondu II oddelni mno Slovenskeho Statu, č. 55, sygn. 55-28-6: Vybusniny, pouzivane k sabotaznim akcim zpravy z r. 1944.*

<sup>68</sup> Čadca (dawniej Czaca) – miasto powiatowe w północnej Słowacji, w kraju żylińskim. Przez

przy pomocy ekrazytowego ładunku wybuchowego, zaminowali tamtejszy most, po którym o godz. 2.15 przejeżdżał towarowy pociąg nr 12451, mający w swym składzie puste węglarki. Ładunek eksplodował w momencie, kiedy zbliżył się do niego wagon służbowy. Wybuch ten spowodował wyrwę w szynach kolejowych o długości 65 cm i uszkodził część wagonów jadących na końcu składu. Połowa wagonów zdążyła bez przeszkód przetoczyć się po uszkodzonych torach. Ponieważ w tym czasie pociąg się zatrzymał, wagony z drugiej części składu zostały odcepiione. Dzięki temu manewrowi pierwsza część składu mogła kontynuować jazdę do stacji w Mostach. Pozostałą część ściągnięto przy pomocy wezwanych na miejsce służb technicznych do stacji Čadca. Jednak przez kilka następných godzin komunikacja kolejowa odbywała się jednym torem<sup>69</sup>.

Z raportu, jaki w połowie 1945 r. otrzymał przybyły wówczas z Moskwy Klement Gottwald, wynika, że w okresie od czerwca 1944 do kwietnia 1945 r. członkowie ruchu oporu na Słowacji wykołobili 250 pociągów, uszkodzili 230 lokomotyw i 2060 wagonów, wysadzili 180 mostów, zniszczyli 800 samochodów, 60 czołgów, zestrzelili 45 samolotów, zlikwidowali lub ranili 35 000 Niemców oraz absorbowali siły niemieckie do ochrony własnego zaplecza w liczbie ok. 70 000 żołnierzy. Nie można więc wykluczyć, że niektóre meldunki celowo lub nieświadomie były zawyżane<sup>70</sup>.

We wschodniej Słowacji w 1944 r. prawie każdego dnia powstawała samorzutnie jakaś nowa grupa partyzancka (skupina), m.in. oddział im. Czapaiewa oraz Pugačowa. Niemal równocześnie powołano do życia oddział w powiecie wranowskim st. lejtnanta Puczkowa, a w okolicach Bardiowa oddział mjr. Rokosowskiego-Litwinowa<sup>71</sup>. W rejestrze oddziałów partyzanckich, znajdującym się w Wojskowym Archiwum Historycznym w Bratysławie, można odnaleźć nazwy prawie 100 jednostek<sup>72</sup>.

---

Čadcę przebiega słowacka droga krajowa nr 11 (międzynarodowa trasa E75) z dawnego przejścia granicznego Svrčinovec–Mosty. Čadca jest ważnym węzłem kolejowym – od głównej linii Żylina-Cieszyn (historyczna kolej Koszycko-Bogumińska). Odchodzą tu odnogi dróg kolejowych prowadzących do Makowa i Żywca.

<sup>69</sup> E. Kadnar, *Boj o kol'ajnice...*, s. 39.

<sup>70</sup> Raport gen. Andrejewa do K. Gottwalda z 9 VI 1945 r. Zob.: tamże, s. 150. Trzeba jednak zauważyć, że brakuje wiarygodnych dokumentów, które pozwoliłyby zweryfikować wysokość tych danych. Poza tym nie wiadomo, w jaki sposób rozwiązany był na Słowacji system składania meldunków dotyczących efektów uzyskanych podczas działań dywersyjnych i sabotażowych oraz jak często składano te meldunki i czy każdy, chociaż najmniejszy, oddział miał obowiązek je składać i dokąd one trafiały.

<sup>71</sup> A. Benčík a kol., *Partyzánské hnutí v Československu za druhé světové války*, Praga 1961, s. 140. Niestety, nie udało się ustalić pełnych nazwisk tych osób.

<sup>72</sup> *Vojensky Historicky Ustav*, Bratislava, zob. rejestr: *Partizanske hnutie na slovensku*, /cz. I/ č. 0032; znajduje się w nim około 100 organizacji. Wśród nich można wymienić m.in.: partizanską brigadę „Gottwald” dowodzoną przez Kwitinskija, brigadę Mstitela dowodzoną przez Morozova, partizanską brigadę kpt. Nalepka, partizanský oddiel Tichonova, partizanský zvezok pobeda Makarenki, druha Stalinova brigada dowodzona przez Dibrova i Brunovskýého, druha brigada M.R. Stefanika dowodzona przez Zingora, druha Slovenska narodna brigada dowodzona przez

Z opisów powyższych akcji wynika, że działalność partyzancka nie była w pełni skoordynowana przez jeden centralny ośrodek dowodzenia. Oddziały nieraz całkiem przypadkowo spotykały się i mijały na górskich szlakach, nie wiedząc, że równocześnie w tym samym rejonie stacjonują inne grupy partyzanckie. Z tego też powodu nie zawsze oddziały wiedziały, jakie plany dywersyjne ma ugrupowanie partyzanckie z sąsiedniej miejscowości. Ponadto używane przez różne formacje partyzanckie mundury armii słowackiej nie pomagały w określeniu ich proveniencji.

Trzeba też dodać, że nie najlepiej funkcjonował system składania meldunków z przeprowadzonych akcji do dowództwa wyższego szczebla. Nie podawano w nich faktycznych strat po stronie niemieckiej lub we własnych szeregach. Brakuje w dokumentach informacji, ile trwały przerwy w ruchu kolejowym z powodu ataków dywersyjnych na pociągi. Niekiedy dla bezpieczeństwa okolicznych mieszkańców nie podawano nawet miejscowości, w których przeprowadzono zamach dywersyjny. Brakowało też nazw oddziałów partyzanckich. Wymienione tu okoliczności stanowią poważne utrudnienie w identyfikacji oddziałów, którym poświęcono powyższe relacje.

Mimo braku jednolitej koordynacji działań stale wzrastała liczba nowych oddziałów partyzanckich, których nazwy nie zawsze zostały zarejestrowane. Akcje, w których brały one udział, często przynosiły duże straty gospodarce niemieckiej, osłabiając tym samym jej potencjał militarny. Nie nadawano im jednak rozgłosu, aby nie spowodować represji odwetowych ze strony Niemców<sup>73</sup>.

#### Summary

### **Diversion and railway sabotage in Slovakia in the years 1943-1944**

Diversion and subversion during the Second World War were organized by all nations in Europe that had to cope with the burden of fighting against the German assailant. Among the nations that experienced this burden was Slovakia.

The above article shows the way how multiple partisan troops were launched, who commanded them and who were their authorities. Some sources report that before the outbreak of the Slovak National Uprising in 1944 at least 100 various partisan troops had fought in the underground. Yet the article mentioned above is especially an illustration of multiple diversion acts organized by the Slovak partisans against the railways, that was during the war administrated by the German party.

The railway infrastructure; stations, bridges, overpasses, telephone and telegraph fa-

---

Popova, partizanský oddiel im. kpt. Belavskeho dowodzony przez Niscimenko, partizanský oddiel im. Kirova dowodzony przez Gurova, partizanský oddiel im. Lenina pod wodzą Pogudina, partizanský zväzok Chruscova dowodzony przez Sadilenko, oraz inne.

<sup>73</sup> Dodatkową trudnością w rozróżnieniu wroga było to, że część Słowaków opowiedziało się po stronie III Rzeszy. W obawie przed nimi członkowie oddziałów partyzanckich zmuszeni byli działać w warunkach pełnej konspiracji, mimo że wytyczne i rozkazy dla zwolenników Benesa przychodziły z Londynu, a dla innych z Moskwy lub Kijowa.

cilities and the energetic network were destroyed. Successfully attacked were the seats of German railway authorities in Slovakia and of German dignitaries as well.

The partisans incisively targeted these objects, because it was known, that the German economy is mainly founded on the railway system. They justifiably reckoned the military potential of the Third Reich would be breached by destroying the economy.

## Załączniki



Fot. 1. Widok mostu kolejowego w Trnave wraz z wagonami po akcji dywersyjnej, 1944 r.  
Źródło: Múzeum SNP Banská Bystrica, Číslo negatívu: 583/67

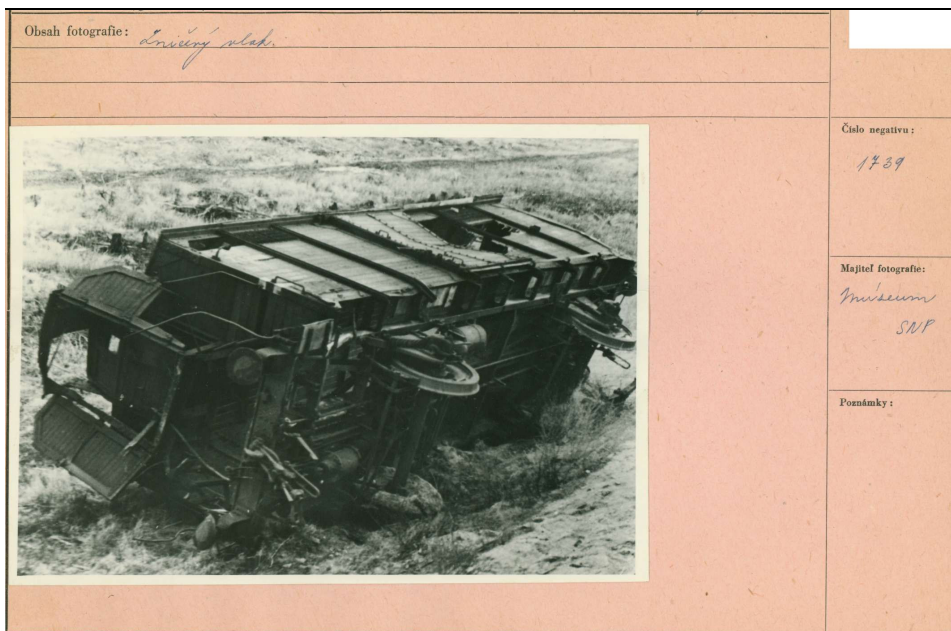


Fot. 2. Efekt akcji dywersyjnej przeprowadzonej w środkowej Słowacji w 1944 r. jeszcze przed wybuchem Słowackiego Powstania Narodowego  
Źródło: Múzeum SNP Banská Bystrica, Číslo negatívu: 1021/81



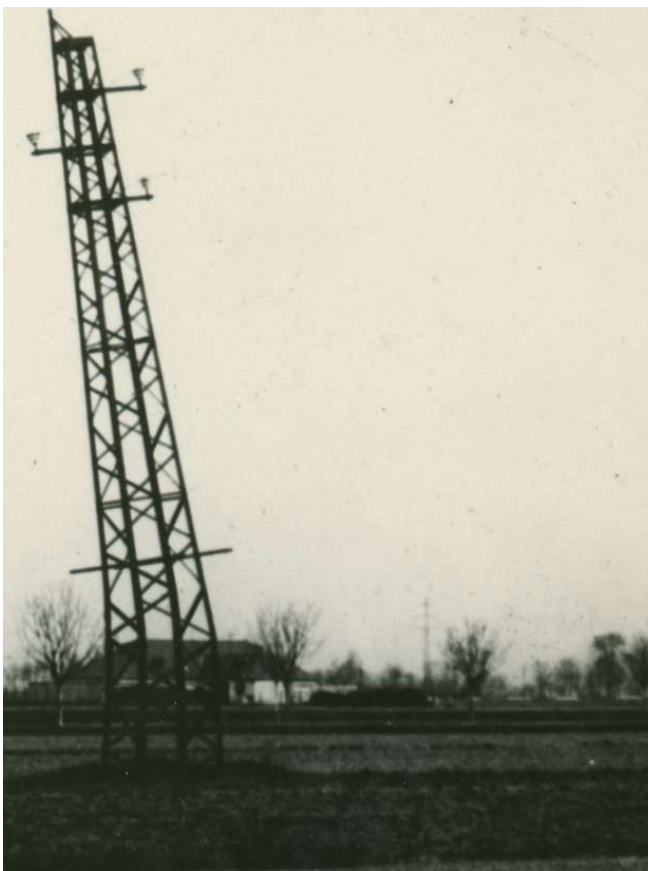
Fot. 3. Widok zniszczonego przez partyzantów słowackich mostu kolejowego na trasie Prešov–Kysak 1944 r.

Źródło: Múzeum SNP Banská Bystrica, Číslo negatívu: 4033



Fot. 4. Wykolejony przez partyzantów słowackich wagon w wyniku akcji dywersyjnej, 1944 r.

Źródło: Múzeum SNP Banská Bystrica, Číslo negatívu: 1739



Fot. 5. Uszkodzony przez partyzantów słup wysokiego napięcia  
Źródło: Múzeum SNP Banská Bystrica, Číslo negatívu: 1036