

Kobuszewski, Bogdan

Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim (1942-1944) : próba bilansu (część I)

Rocznik Mazowiecki 18, 121-142

2006

Artykuł został zdigitalizowany i 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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Bogdan Kobuszewski

Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim (1942–1944)

Próba bilansu (część I)

„Stalowe szlaki” odegrały ważną rolę w okresie wojny i okupacji lat 1939–1945. Ich sprawność wydatnie rzutowała na realizację – zakładanych przez najwyższe gremia rządowe walczących stron – głównych założeń polityki militarnej, gospodarczej i ludnościowej.

W sposób szczególny zjawiska te znalazły swoje odbicie na obszarze okupowanej Polski, stanowiącym naturalny pomost komunikacyjny między III Rzeszą i Związkiem Radzieckim¹.

Integralną część tego „pomostu” stanowiły tereny objęte granicami utworzonego dekretem Hitlera z 12.10.1939 r. – Generalnego Gubernatorstwa². Przypomnieć zaś należy, że koleje w GG miały największy (od $\frac{3}{5}$ do $\frac{2}{3}$) udział w przewozach relacji zachód–wschód i wschód–zachód³.

¹ Przez ziemie polskie bieły główne i najkrótsze arterie kolejowe, łączące obszar krajowy Rzeszy ze wschodnim teatrem działań wojennych. Każda z 10 zasadniczych magistrali kolejowych relacji Zachód–Wschód była powiązana z polską siecią dróg żelaznych. Z liczby 12 tzw. „durchgangstrasse” 9 przebiegało przez teren Polski. Praktycznie oznaczało to realizację niemal 100% przewozów kolejowych oraz około 75% przewozów kołowych dla potrzeb Wehrmachtu na wschodzie (K. Radziwończyk, *Ziemie polskie a wschodni, główny front II wojny światowej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” (dalej – WPH) 1976 nr 3, s. 40-41.

² Do wiosny 1941 r. długość linii kolejowych w GG wynosiła 4190 km (w tym 13 560 km szlaków normalnotorowych i 630 km wąskotorowych). Po włączeniu sieci kolejowej dystryktu Galicja (formalnie od 1.08.1941 r.) długość dróg żelaznych GG osiągnęła liczbę około 7000 km (w tym 1700 km linii dwutorowych, 4700 jednotorowych i 630 km wąskotorowych). Raport sytuacyjny za okres 1.04 – 17.07 1941, Archiwum Akt Nowych (dalej – AAN) 202/II-6, s. 18-19; A. Gerteis, w: J. Bühler, *Das Generalgouvernement*, Kraków 1943, s. 206.

³ B. Kobuszewski, *Zwalczanie transportu kolejowego na terenie dystryktu lubelskiego w świetle dokumentów okupanta*, WPH 1989 nr 4, s. 24.

Dystrykt warszawski

Początkowo była to jedna z czterech zasadniczych jednostek administracyjno-terytorialnych GG⁴. Jej obszar, w roku 1940 wynoszący 16 722 km (w 1943 – 17 108 km)⁵ podzielono na 9-10 powiatów wiejskich i 1 miejski (Warszawa)⁶, zamieszkiwało ponad 3,6 mln osób, w tym: powyżej 2,9 mln – Polaków, około 645 tys. – Żydów, niespełna 25 tys. – Niemców oraz blisko 10 tys. – Rosjan i 4 tys. – Ukraińców⁷.

Szefem, a następnie gubernatorem dystryktu był – od października 1939 r. do stycznia 1945 r. – dr Ludwig Fischer⁸. Organizacja podległego mu urzędu miała strukturę podobną do rządu GG⁹.

Drogi żelazne w dystrykcie stanowiły ważny element systemu komunikacji w GG. Warszawa była jednym z największych i najważniejszych węzłów kolejowych w okupowanej Polsce¹⁰. Przez zachodnie tereny dystryktu bieżyły do stołecznej metropolii trzy ważne szlaki: dofrontowa magistrała Berlin–Poznań–Kutno–Warszawa oraz linie rokadowe: Kraków–Radom–Warszawa i Katowice–Częstochowa–Warszawa. Z warszawskiego węzła kolejowego rozchodziły się trzy z około dziesięciu zasadniczych, biegnących przez nasz kraj magistral dofrontowych. Były to szlaki: Warszawa–Małkinia–Wilno; Warszawa–Siedlce z rozgałęzieniem na Luków–Brześć i Hajnówkę–Wołkowysk oraz Warszawa–Dęblin–Lublin–Kowel. Ponadto wschodni teren dystryktu przecinało kilka ważnych linii rokadowych: Warszawa–Modlin–Iława; Siedlce–Małkinia–Ostrołęka i Tłuszcz–Wyszków–Ostrołęka oraz Tłuszcz–Wyszków–Ostrołęka¹¹.

Sprawność sieci kolejowej dystryktu ze względu na tranzytowy charakter i wewnętrzne możliwości przewozowe miała zasadnicze znaczenie dla realizacji stale rosnących potrzeb niemieckiej gospodarki wojennej¹².

⁴ Były to dystrykty: Lublin, Radom, Kraków i Warszawa. Od 1.08.1941 r. GG powiększyła się o piąty dystrykt – Galicję.

⁵ Cz. Łuczak, *Polityka ludnościowa i ekonomiczna hitlerowskich Niemiec w okupowanej Polsce*, Poznań 1979, s. 13.

⁶ W. Ważniewski, *Na przedpolach stolicy*, Warszawa 1974, s. 18-19; St. Lewandowska, *Okupowanego Mazowsza dzień powszedni*, Warszawa 1993, s. 16.

⁷ *Ibidem*, s. 82.

⁸ Jako zbrodniarz wojenny wydany Polsce i 3.03.1947 r. skazany na karę śmierci przez Najwyższy Trybunał Narodowy. *Okupacja i ruch oporu w dzienniku Hansa Franka*, Warszawa 1972, t. II, s. 628 (dalej – H. Frank).

⁹ D. Skorwider, *Organizacja władz niemieckich na terenie dystryktu warszawskiego w latach 1939–1945*, w: *Raporty Ludwiga Fischera gubernatora dystryktu warszawskiego*, 1987, s. 42-49.

¹⁰ Gen. W. Somme, dowódca 8 okręgu lotniczego (8 Luftgau) w Krakowie, stwierdzał, że dla „południowego odcinka frontu wschodniego Warszawa i Kraków są punktami przepustowymi, przez które przechodzi cały ruch (podk. – B.K.), H. Frank, t. II, s. 157.

¹¹ B. Kobuszewski, *Sabotaż i dywersja kolejowa na terenie dystryktu warszawskiego w świetle dokumentów okupanta*, WPH 1973 nr 2, s. 53.

¹² Skala tych „powinności” była rozległa i wieloraka – od przewozów „wyśrubowanych” kontyngentów płodów rolnych i osób deportowanych na roboty przymusowe do Rzeszy poprzez „zróżnicowany” udział w przesiedleniach i innych akcjach represyjnych (ludność polska i żydowska z „ziem włączonych”, z nowo tworzonych poligonów wojskowych, z Zamojszczyzny i z Warszawy po Powstaniu Warszawskim oraz transporty więźniów do obozów koncentracyjnych i innych „miejsc odosobnienia”), do określonego „wkładu” w realizację akcji *Endlösung der Judenfrage*. Szerzej na ten temat m.in. Cz. Bakunowicz,

W niemieckim systemie ochrony szlaków kolejowych aktywnie uczestniczyły siły i środki podległe dowódcy SS i policji w dystrykcie¹³. Ich udział w niewielkim stopniu dotyczył „służby wartowniczej przy urządzeniach i taborze kolejowym”¹⁴. Natomiast organy policji bezpieczeństwa i policji porządkowej w szerokim zakresie podejmowały m.in. takie działania, jak: rozpoznawanie zamiarów i możliwości prowadzenia akcji sabotażowo-dywerysyjnej na kolei; „wdrażanie” takich działań „zapobiegawczych”, jak: kontrola i egzekwowanie zarządzeń administracji niemieckiej, zobowiązujących miejscową ludność do pilnowania linii kolejowych; prowadzenie akcji represyjnych (rewizje, aresztowania, branie zakładników i egzekucje), prowadzenie śledztw oraz gromadzenie dowodów¹⁵.

Warszawska Dyrekcja Kolei Wschodniej (Bezirk Eisenbahndirektion Warschau)

Jeszcze w czasie działań wojennych we wrześniu 1939 r. Ministerstwo Komunikacji Rzeszy skierowało na tereny zajęte przez Wehrmacht trzy ekipy pracowników Reichsbahnu¹⁶. Dwie z nich zorganizowane w Berlinie (jedną około 9.09.1939 i drugą około 20.09.1939) miały za zadanie utworzenie „Eisenbahndirektion Warschau”¹⁷. Długotrwała obrona stolicy Polski uniemożliwiła osiągnięcie

*Wykorzystanie kolei w GG do deportacji Żydów, „Biuletyn Głównej Komisji badania Zbrodni Przeciwko Narodowi Polskiemu” (dalej – BGK) 1993, t. 35, s. 82-89; W. Bartoszewski, *Warszawski pierścień śmierci*, Warszawa 1970; St. Lewandowska, op. cit.; Cz. Łuczak, op. cit.; J. Marczewski, *Hitlerowska koncepcja polityki kolonizacyjno-wysiedleńczej i jej realizacja w „Okręgu Warty”*, Poznań 1970; *Raporty Ludwiga Fischera*, op. cit.; T. Szarota, *Okupowanej Warszawy dzień powszedni*, Warszawa 1988; W. Ważniewski, op. cit.*

¹³ Szerzej o strukturze i stanach policji bezpieczeństwa i policji porządkowej w dystrykcie warszawskim zob. St. Biernacki, J. Stoch, *Działalność władz okupacyjnych (policja i administracja) w dystrykcie warszawskim przeciwko ruchowi oporu w latach 1939–1944*, „Najnowsze Dzieje Polski”, t. X, s. 45-76; M. Getter, *Władze niemieckie okupowanej Warszawy*, w: *Straty Warszawy 1939–1945. Raport*, red. W. Fijałkowski, Warszawa 2005, s. 223-232.

¹⁴ Zwracał na to uwagę (na posiedzeniu rządu GG w dniu 7.06.1940 r.) dowódca SS i policji, E.W. Krüger: „służba wartownicza na kolei właściwie nie należy do zadań policji”, ale „gotów jest” nadal wspierać Bahnschutz „w takim stopniu, na jaki pozwala sytuacja”. To „założenie” mimo wielokrotnych interwencji ze strony Kolei Wschodniej policja przestrzegała i w latach następnych (H. Frank, op. cit, s. 223).

¹⁵ Przekazywany materiał dowodowy był później przedmiotem analizy wyspecjalizowanych organów policji (Reichsführer SS), kolei (Reichsbahndirektion) i armii (Oberkommando der Wehrmacht). Por. Lage über Sabotage im I Viertel 1941, Berlin (kopie w posiadaniu autora). Anlage Lg Rs/Bmann 27/g/, v. 12.8.1941, Übersicht schädenfallen usw. Deren Ursache ist oder nein kann. Nach Mitteilungen des Reichsführer SS u. Der Reichsbahndirektion 12.8.1942, AAN, Mikrofilm (dalej – Mf.) 1912/2.

¹⁶ W publikacjach niemieckich – zarówno z okresu okupacji, jak i powojennego – wymienia się dwie ekipy Reichsbahnu: berlińską, która utworzyła dyrekcję kolejową w Łodzi i opolską, która zorganizowała w Krakowie „Wydział Eksploatacyjny”. Por. Freiher du Prell, *Das Deutsche Generalgouvernement*, Krakau 1940 s. 229-235; A.Gerteis, *Organisation und Aufgabe der Ostbahn*, w: *Das Generalgouvernement*, Krakau 1943, s. 212; W. Pischel, *Das Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939–1945*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1964 nr 1, s. 2 (tłum. z niem. – Z. Żółciński, Biblioteka Główna Ministerstwa Komunikacji); V. Kubitzki, M. Reimer, *Die Eisenbahn in Polen 1939–1945, Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*, Stuttgart 2004.

¹⁷ Hennig, September 1939. Aus dem Tagebuch eines Eisenbahner der Eisenbahndirektion Lodz. Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau, (dalej – ANB), 14 September 1940,

tego celu. Dlatego drugie berlińskie „Vorkommando”, którym kierował dr. Emil Beck, otrzymało najprawdopodobniej polecenie zorganizowania „Bezirk Eisenbahndirektion Lodz”. Na krótko przed kapitulacją głównej metropolii Polski z Łodzi wyruszyła w rejon stolicy grupa niemieckich kolejarzy. Miała ona przygotować siedzibę dla „Verbindungsstelle” dyrekcji łódzkiej i rozpoczęcie pracy nad wznowieniem ruchu na warszawskim węźle kolejowym. Ekipie łódzkiej, ze względu na „opór” Wehrmachtu, nie udało się przejąć budynku DOKP na Pradze. Dlatego zajęła ona na siedzibę „Placówki Łącznikowej” gmach Ministerstwa Komunikacji przy ul. Chałubińskiego⁴¹⁸.

Niewiele można powiedzieć o stosunkach między aparatem administracji cywilnej przy zarządzie wojskowym a władzami Reichsbahnu. Wiemy, że przy „restauracji” obiektów kolejowych w Warszawie i na szlakach podmiejskich współpracowały zespoły kolejarzy z łódzkiej „Verbindungsstelle” z jednostkami pionierów Wehrmachtu¹⁹. W pracach tych – raczej nie na „ochotnika” – uczestniczyła część z obecnych w Warszawie pracowników PKP.

W tym miejscu należy zaakcentować, że personel Polskich Kolei Państwowych ofiarnie i efektywnie uczestniczył w zmaganiach obronnych stolicy²⁰.

Jak wiadomo, Warszawską Dyrekcją Kolei Państwowych – zarządzającą majątkiem PKP na centralnym obszarze Drugiej Rzeczypospolitej – kierował do 31 sierpnia 1939 r. inż. Edward Zienkiewicz²¹. Dwa dni później stanowisko to objął dotychczasowy dyrektor lwowskiej OKP, ppłk Otto Grosser²². 11 września utworzył on – działającą przy Dowództwie Obrony Warszawy – Wojenną Dyrekcję Kolejową „Warszawa”²³. Działała ona do kapitulacji stolicy, organizując kolejarzy do aktywnego współdziałania z jednostkami Wojska Polskiego,

s. 312. Natomiast W. Pischel (op. cit., s. 22) to docelowe zadanie zastępuje enigmatycznym stwierdzeniem, że zespół Becka przewidziany był jako „dyrekcja na okupowanych obszarach polskich”. Uważam za bardziej wiarygodną wersję Henniga. Po pierwsze, chodzi o walor czasowy (tekst opublikowany we wrześniu 1940 r.) Po wtóre, za jego relacją przemawiają także „pewne tradycje”. Najogólniej mówiąc, chodzi o działalność zorganizowanej latem 1915 r. (na części obszaru dawnego Królestwa Polskiego, okupowanego przez Niemców) Generalnej Dyrekcji Kolei w Warszawie, której podlegały dyrekcje w Warszawie, Wilnie i w Brześciu. Po trzecie, artykuł W. Pischela jest wyjątkowo tendencyjny przede wszystkim wobec tego, co niemieckie, ale także w stosunku do „rodzimych adwersarzy”.

¹⁸ Birkant, *Die deutschen Eisenbahner in Warschau*, ANB, 14.09.1940, s. 312-314.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Interesujący materiał na ten temat zawierają wspomnienia polskich kolejarzy, opublikowane w zbiorze *Żołnierze żelaznych szlaków*. Wybór i oprac. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matuszek, Warszawa 1988.

²¹ Granice terytorialne warszawskiej DOKP obejmowały mocno zróżnicowane co do wielkości tereny siedmiu województw. W całości województwa warszawskie i łódzkie, częściowo (pełnych lub fragmentów) powiatów z województw białostockiego, lubelskiego i kieleckiego oraz „skrawki” (do 20 km) z województw poznańskiego i pomorskiego. Pod koniec 1937 r. długość eksploatowanych przez DOKP dróg żelaznych wynosiła niespełna 2400 km linii normalnotorowych, 830 km wąskotorowych i 230 stacji i przystanków. Szerzej o majątku, organizacji i eksploatacji warszawskiej DOKP w pracy M. Chlewińskiego, *Kronika DOKP Warszawa*, Warszawa 1973, cz. II, t. I-II.

²² Szef Biura Wojskowego Komunikacji KG AK. Aresztowany 10.11.1943 r. i rozstrzelany 12.02.1943 r. w lasach Chojnowskich, koło stacji kolejowej Stefanów, m.in. razem z kierownikiem resortu komunikacji Delegatury Rządu na Kraj, inż. Janem Dybowskiem (W. Bartoszewski, op. cit., s. 220-231; R. Domańska, *Pawiak*, Warszawa 1978, s. 367-287; W. Grabowski, *Polska tajna administracja cywilna*, Warszawa 2003, s. 127, 267.

²³ Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie przed 1939 r. i w kampanii wrześniowej*, „Dzieje Najnowsze” 1996 nr 2, s. 89.

broniącyymi Warszawy²⁴. 30 września pełnomocnik Reichsbahnu²⁵ zobowiązał ppłk Grossera do udziału podległego mu personelu w pracach nad wznowieniem przewozów kolejowych. Dnia 1 października ukazała się ulotka „Dyrektora Kolei Państwowych w Warszawie” informująca, że zgodnie z zarządzeniem „Władz Niemieckich” kolejarze „obowiązani są do zgłoszenia się w stałych miejscach pracy”²⁶. Nie znamy praktycznych następstw tego „wezwania”, ale zapewne wiąże się to ze wspomnianym już udziałem pracowników PKP w niwelacji zniszczeń wojennych na warszawskich drogach żelaznych. Centrala DKP w Warszawie istniała formalnie do przełomu października i listopada. Proces jej likwidacji zapoczątkował ostatni – datowany i parafowany przez O. Grossera – dokument skierowany „Do wszystkich pracowników zatrudnionych w Centrali Dyrekcji”²⁷. Po tej odezwie większość jej personelu zrezygnowała z pracy. Jednocześnie nastąpił powrót do miejsc zamieszkania kolejarzy spoza warszawskich placówek PKP.

Po utworzeniu Generalnego Gubernatorstwa, kiedy władzę przejęła administracja cywilna, „Bezirk Eisenbahndirektion Lodz” przekształciła w „Dyrekcję Generalną Kolei Wschodniej” (der Generaldirektion der Ostbahn-Gedob). Wkrótce Gedob przeniesiono do Krakowa (Plac Matejki 12), gdzie przejęła placówki i personel – działającego do końcowych dni września 1939 r. – „Wydziału Eksploatacyjnego”²⁸. Prezesem Gedob został dr. Emil Beck²⁹. Jego następcą i zarazem kierownikiem głównego wydziału kolei w rządzie GG – Adolf Gerteis³⁰.

Całe mienie PKP na terenie GG weszło w skład „specjalnego majątku Kolei Wschodniej”³¹. Najogólniej mówiąc, było to w znacznej części i w zróżnicowanym zakresie, poszczerbione w toku działań wojennych – głównie przez wycofujące się oddziały WP i naloty Luftwaffe – kilka tysięcy kilometrów „dróg żelaznych”³² z za-

²⁴ H. Tempczyk, *W oblężonej stolicy*. w: *Żołnierze...*, op. cit., s. 249-255.

²⁵ Taką informację podaje Chlebowski (op. cit., cz. II, t. II, s. 205). Prawdopodobnie był to jeden z funkcjonariuszy wspomnianego „Verbindungsstelle” łódzkiej dyrekcji kolejowej.

²⁶ Ibidem.

²⁷ W odezwie (pełny tekst w oprac. Chlebowskiego, s. 236-237) stwierdza się, że Niemcy nie widzą potrzeby istnienia „Dyrekcji”, co nie rokuje możliwości zabezpieczenia ani pracy, ani poborów. Jednocześnie uznano za niewskazane „łączenie z oświadczeniem, że nie jest to przejaw jakiegokolwiek przymusu, aby pracownicy nie opuszczali wcześniej miejsc pracy niż zażądają tego Niemcy”.

²⁸ Trzecia ekipa Reichsbahnu, wydzielona przez Okręgową Dyrekcję Kolei w Opolu. Heimberg, Bei der Eisenbahnbetriebsabteilung Krakau, ANB, 14 September 1940, s. 317-318.

²⁹ Od marca 1940 r. – Prezydent Okręgowej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Berlinie. ANB, 6 April 1940, s. 176.

³⁰ Objęcie obydwu tych stanowisk odnotowano w ANB z 14 i 20.04.1940 r.

³¹ Pischel (op. cit., s. 5) zwraca uwagę na fakt, że pozycja prawna GG, jak i Ostbahnu, nigdy nie została ustawowo określona. W odniesieniu do Kolei Wschodniej znajdowało to swój wyraz w nadmiernym zakresie wkraczania w sprawę Gedob przez Ministerstwo Komunikacji Rzeszy, a także w nieuzasadnionych żądaniach i bezpodstawnych zarzutach ze strony „dziwaka” – szefa transportu Wehrmachtu, gen. Gerckiego (ibidem, s. 8).

³² Do wiosny 1941 długość linii kolejowych w GG wynosiła 4190 km (w tym 3560 km szlaków normalnotorowych i 630 wąskotorowych). Po utworzeniu dystryktu Galicja długość dróg żelaznych w GG osiągnęła około 7000 km (w tym 1700 km linii dwutorowych, 4700 km jednotorowych i 630 km wąskotorowych). Koleje wąskotorowe miały własne kierownictwo (zob. przyp. 41). Raport sytuacyjny za okres 1.04. – 17.07.1941, AAN, 202/II-6, s. 18-19; Gerteis, op. cit., s. 206; H. Pottgisser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug*, Neckargemüde 1960, s. 19.

pleczeniem technicznym³³, taborem³⁴ oraz załogą liczącą wiele dziesiątków tysięcy osób³⁵.

Początkowo Gedob podlegały 4 dyrekcje eksploatacyjne (Eisenbahnbetriebsdirektion): Kraków, Lublin, Radom i Warszawa. W latach następnych organizacyjno-terytorialna struktura Ostbahn ulegała różnorodnym przekształceniom³⁶. Do końca okupacji przetrwały tylko dwa ogniwa Kolei Wschodniej: „Gedob” i „Bezirk Eisenbahndirektion Warschau”³⁷.

³³ Przykładowo: w I kwartale 1941 r. Kolej Wschodnia dysponowała 35 placówkami naprawczymi (Ausbesserungsstelle), w tym 5 dużymi zakładami (Eisenbahnausbesserungswerke), 2 wagonowniami (Bahnbetriebswagenwerke) i 28 parowozniami (Bahnbetriebswerke). „Verzeichnis der Kurzzeichner der Ausbesserungsstelle”, ANB, 12 April 1941, s. 173-174.

³⁴ Pischel (op. cit., s. 61-62) podaje, że „park lokomotyw, przejęty od PKP obejmował 62 różne typy, w różnym wieku i stanie utrzymania. W tej liczbie było 44% dawnych lokomotyw pruskich i 40% lokomotyw zbudowanych w Belgii i Szwajcarii. Nie mam podstaw do zanegowania przytoczonych danych. Tym bardziej, że na duży stopień „sfatygowania” trakcji parowej w GG zwracają uwagę sprawozdania Wehrmachtu (porównaj na przykład Rüstungswirtschaftlicherlagebericht für Zeit 15.5. bis 14.06.1940, AAN, T-501, r. 212) oraz policji („Lagebericht” Szefa Policji Porządkowej Rzeszy z 31.5.1941 r., ibidem). Wynika z nich, że z 1200 lokomotyw w GG 44% jest aktualnie w remoncie. Natomiast warto przypomnieć, że w 1939 r. PKP dysponowała ponad 5 tys. parowozów, z których część wyprodukowano w Poznaniu, Warszawie i Chrzanowie (gdzie w latach 1934-1939 zbudowano około 2000 jednostek Pt-31; por. V. Kubitzki, M. Reimer, *Die Eisenbahn*, op. cit., s. 109-110). I po wtóre, nie wiemy, ile i jakiej „jakości” lokomotyw przejęły Reichsbahn na ziemiach „włączonych” (dyrekcje – opolska, gdańska i poznańska) i „Koleje Żelazne” na obszarach państwa polskiego, zajętych przez Związek Radziecki. Dla uzupełnienia całości przytoczymy jeszcze parę informacji o stanie taboru Kolei Wschodniej na przełomie II i III kwartału 1942 r. na obszarze GG: „pracuje wprawdzie około 1500 parowozów, tzn. przeszło dwa razy więcej niż było przed wojną na tych liniach, są to jednak parowozy stare, różnych typów i z różnych krajów. Naprawy odbywają się niegruntownie... Wagony są przeważnie starych typów, ściągnięte z całej Europy”. Raport sytuacyjny za okres 1.04 – 1.08.1941. A./Generalna Gubernia. AAN, 202/II-6, k. 18-19.

³⁵ W maju 1940 r. Kolej Wschodnia zatrudniała 40 000 Polaków i 6400 Niemców. 1.10.1941 r. (bez personelu w dystrykcie Galicja) stan osobowy Ostbahn osiągnął liczbę ponad 70 000 ludzi, w tym 6500 Niemców. W latach 1942-1943 stan załogi w placówkach podległych Gedob oscylował wokół liczby 120 000 polskich pracowników, wobec 7000-8000 ich niemieckich zwierzchników. Pod koniec 1943 r. liczba „zarejestrowanych” w GG kolejarzy niemieckich wzrosła do niespełna 27 000 osób. Było to spowodowane „wycofywaniem” personelu niemieckiego z placówek kolejowych na Wschodzie. Por. Rüstungswirtschaftlicherlagebericht für die Zeit vom 14.08. – 12.09.1940, ibidem; „Lagebericht” Szefa Policji Porządkowej Rzeszy z 31.05.1940, ibidem; Raport sytuacyjny za okres 15.08. – 15.11.1941, AAN, 202/II-6, k. 63-64; V. Kubitzki, M. Reimer, *Die Ostbahn*, s. 291; Cz. Bakunowicz, *Wykorzystanie kolei w Generalnym Gubernatorstwie*, op. cit., s. 85. Autor ten podaje (s. 96) – we „wrześniu 1942 r. A. Gerteis informował, że na Ostbahn było zatrudnionych 24 tys. Żydów”. I mimo „protestów” H. Franka, A. Ganzenmüllera i Gerteisa, związanych z „ogólnym dobrem kolei”, Żydów tych wywieziono prawdopodobnie do obozów zagłady.

³⁶ Parę przykładów: 9.12.1941 r. utworzono piątą dyrekcję Kolei Wschodniej z siedzibą we Lwowie, która zarządzała siecią dróg żelaznych w dystrykcie Galicja. 13.11.1941 r. rozwiązano okręgową dyrekcję w Lublinie, a jej placówki służbowe przejęła dyrekcja w Radomiu. 1.04.1943 r. „zniesiono” okręgową dyrekcję w Radomiu, a jej „sieć kolejową” podzielono między dwie dyrekcje okręgowe – warszawską i krakowską. Na przełomie sierpnia i września 1944 r. „rozformowano” dyrekcję lwowską. 4.10.1944 r., nastąpiło „zniesienie Dyrekcji Kolei Wschodniej w Krakowie”. ANB, 3 Dezember 1941, s. 513-514; „Auflösung der Ostbahn Bezirksdirektion Radom”, ibidem, 31.03.1943, s. 147-148; „Kolejowiec” 1943 (maj) nr 5, s. 6; St./r.B. nr 140 z dnia 25.03.1943 r. AAN, 202/II-21, k. 14; K.B./r.t. nr 11 z dnia 17.04.1943 r., ibidem, 202/II-37, k. 35; W.Bonusiak, *Małopolska Wschodnia pod rządami Trzeciej Rzeszy*, Rzeszów 1990, s. 77-78; Pischel, op. cit., s. 92.

³⁷ Obie te struktury zostały – po ewakuacji z GG – rozwiązane decyzją Ministra Komunikacji Rzeszy z 23.01.1945 r.

„Inauguracja” Warszawskiej Dyrekcji Eksploatacyjnej Kolei Wschodniej nastąpiła prawdopodobnie na przełomie listopada i grudnia 1939 roku³⁸. Funkcje jej prezesów pełnili: Seiffert (?), Robert Krafft (do marca 1943 r.) i dr. Günther Wiens (do stycznia 1945 r.)³⁹.

Do wiosny 1943 r. Długość linii kolejowych objętych granicami terytorialnymi wynosiła 133 825 km linii normalnotorowych⁴⁰ i ponad 105 km linii wąskotorowych⁴¹. Od 1.04.1943 r. stan posiadania „EBD-Warschau” miał się powiększyć o około 900 km⁴².

Na obszarze dyrekcji (w pierwszym kwartale 1941 r.) znajdowało się ponad 40% całości placówek naprawczych Kolei Wschodniej⁴³, w tym: 2 duże zakłady naprawcze (Warszawa Praga i Pruszków, którego stan załogi wynosił około 5000 robotników⁴⁴, 2 wagonownie (Warszawa–Grochów i Warszawa Zachodnia) oraz 10 parowozowni (Koluszki, Piotrków, Siedlce, Skierniewice, Częstochowa oraz W-wa-Wschodnia, W-wa-Gdańska, W-wa-Zachodnia i W-wa-Wileńska)⁴⁵. Sam węzeł warszawski dysponował 121 lokomotywami⁴⁶, których zasadniczy trzon

³⁸ „Diagnoza” ta oparta jest na następujących danych. Po pierwsze, z „Dziennika Urzędowego” szefa dystryktu wynika, że jeszcze 21.11.1939 r. funkcjonowała placówka „Przedstawiciela Kolei Rzeszy przy Szefie Dystryktu” (Der Vertreter der Reichsbahn beim Distriktchef). Po drugie, jedno z ostatnich zarządzeń Eisenbahndirektion Lodz nosi datę 10.11.1939 r., a jedno z pierwszych „zarządzeń” Gedob opatrzone jest datą 13.12.1939 r. Po trzecie, pierwsza wzmianka o warszawskiej dyrekcji Ostbahnu została odnotowana w cytowanym „Dzienniku Urzędowym” w połowie marca 1940 r. Chodzi o zapis dotyczący „organizacji urzędu”, który miał się składać z 16 wydziałów. Nazwa ostatniego wydziału miała brzmieć „Abteilung Ostbahn (Eisenbahnbetriebsdirektion Warschau)”. Tę informację podali St. Biernacki i J. Stoch, *(Działalność władz okupacyjnych policji i administracji w dystrykcie warszawskim przeciwko ruchowi oporu w latach 1939–1944, „Najnowsze Dzieje Polski” 1966, t. 10, s. 48-76)*. Natomiast D. Skorwider (op. cit. s. 42-49) pomija sprawę ewentualnego usytuowania „prezesa dyrekcji warszawskiej” (analogicznie do „prezesa Gedob” – kierownik wydziału głównego w rządzie GG) w strukturze urzędu szefa – gubernatora dystryktu warszawskiego. Autorka stwierdza tylko, że kolei podlegała „kontrola gubernatora poprzez urzędników łącznikowych” (Verbindungsbeamte). Informuje też, że od 1942 r. „Zarząd kolei i jej nadzór techniczny został uniezależniony od Generalnego Gubernatora”, a tym samym od gubernatorów dystryktów. Szerzej na temat podstaw prawnych i organizacji Gedob, a także procesu „ograniczeń w uprawnieniach H. Franka” w zakresie „eksploatacji” i „zarządzaniu” – w artykule W. Pischela, op. cit., s. 5-21.

³⁹ Cz. Bakunowicz, *Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR. 1941 – połowa 1942, „Dzieje Najnowsze” 2001 nr 4, s. 97; „Kolejowiec” czerwiec 1943, nr 6, s. 4-5; W. Pischel, op. cit., s. 14; Kubitzki, Reimer, op. cit., s. 98.*

⁴⁰ W tym około 100 km linii zelektryfikowanych na odcinkach: Warszawa–Mińsk Mazowiecki; Warszawa–Otwock; Warszawa–Żyrardów. Por. M. Chlewicki, op. cit., cz. II, t. II, s. 267-268; ANB, 29 Juni 1940, s. 200.

⁴¹ Chodzi o koleje Białsko-Podlaskie i Rogów–Biała Rawka (ibidem, s. 26). Jak wspomniano, podlegały one „Schmalspurbahnamt” w Jędrzejowie. ANB, 29 Juni 1940, s. 20.

⁴² O zmianach „granic terytorialnych” dyrekcji warszawskiej w latach 1940–1943 informuje seria zarządzeń opublikowanych na łamach ANB. Przykładowo: 31.08.1940 r. na odcinku Siedlce–Łuków między dyrekcjami Warszawa i Radom (ibidem, nr 581, s. 383); „Przejęcie linii Łuków–Terespól przez dyrekcję warszawską” (ibidem, z 27.03.1941, s. 406); „Auflösung der Ostbahndirektion Radom” (ibidem, 31.03.1943, s. 147-148). Przypomnijmy, że dyrekcja radomska zarządzała siecią długości 199 867 km linii normalnotorowych. Jej „majątek” został podzielony między dyrekcję warszawską i krakowską.

⁴³ Verzeichnis der Kurzzeichner der Ausbesserungsstelle, ANB, 12 April 1941, s. 173-174.

⁴⁴ W. Waźniewski, op. cit., s. 39.

⁴⁵ Verzeichnis der Kurzzeichner, op. cit., s. 173-175.

⁴⁶ Stan w lipcu 1942. Podana liczba mogła oscylować wokół 10% stanu posiadania lokomotyw Ostbahnu. Meldunek wywiadowczy – 1343/2/43/, Depesze do Naczelnego Wodza (dalej – Depesze do NW), Zbiory Specjalne Biblioteki Naukowej Wojskowego Biura Badań Historycznych (dalej – ZSBN –WBBH), III/2/19, t. 10, s. 232.

miały stanowić parowozy towarowe serii „50” i „52”, oraz przetokowe serii „55”⁴⁷. Dane o stanie załogi i parowozów w niektórych z wymienionych stacji i placówek remontowo-naprawczych w grudniu 1940 r. i w grudniu 1942 r., zawiera zestawienie nr 1.

Zestawienie nr 1

L.p.	Nazwa stacji i placówki remontowej	Stan załogi		Polacy		Niemcy		Parowozy	
		[XII 1940]	[XII 1942]	[XII 1940]	[XII 1942]	[XII 1940]	[XII 1942]	[XII 1940]	[XII 1942]
1.	Siedlce	–	1070	–	1027	–	43	–	78
2.	Koluszki	225	–	200	–	25	–	35	–
3.	Skierniewice	212	–	200	–	12	–	33	–
4.	Warszawa Wileńska	206	–	200	–	6	–	27	–
5.	Warszawa Zachodnia	1350	1738	1000	1694	35	44	93	109
6.	Warszawa Praga	463	1109	450	1072	13	37	60	81
7.	Warszawa Wschodnia	520	1312	505	1284	15	28	65	100

Źródło: Meldunek uzupełniający nr 2 a z 1941 r. Depesze do NW, ZSBN-WBBH, III/21-19, s. 195-196; V. Kubitzki, M. Reimer, Die Eisenbahn, s. 64-66.

Działania wojenne spowodowały duży stopień zniszczeń w obiektach i urządzeniach kolejowych na terenie dystryktu, szczególnie jednak w Warszawie. Od ich szybkiego odtworzenia zależało wznowienie przewozów na części ważnych dla Wehrmachtu i potrzeb Rzeszy linii tranzytowych relacji: GG–Rzesza–GG. Dlatego do tych prac zaangażowano duże siły i środki. Widoczne postępy⁴⁸

⁴⁷ Parowozy serii „50” miały zostać wycofane do Niemiec (ibidem, s. 234). Z publikacji H. Witkowskiego (*Kedyw Okręgu Warszawskiego Armii Krajowej*, Warszawa 1984, s. 188) wynika jednak, że parowozy tej serii znajdowały się w naprawie jeszcze sporo miesięcy po kwietniu 1943 r. Dane te autor oparł na miesięcznych sprawozdaniach warszawskiego Kedywu.

⁴⁸ Dodajmy, że część udostępnianych do ruchu odcinków kolejowych oparta była na okresowych „pro wizorkach”. Dotyczyło to m.in. mostów kolejowych – 3.05.1940 r. oddano do ruchu drugi („południowy”) tor mostu nad Bzurą koło Łowicza na trasie Warszawa–Kutno; 16.05. wznowiono ruch na jednym torze mostu na rzece Studwia, między Łowiczem i Jackowicami, a uruchomienie drugiego toru nastąpiło 25/26.05; pod koniec stycznia 1941 r. wznowiono ruch na moście kolejowym „Małkinia” (Südost); 12.11.1940 r. udostępniono dla ruchu most w Dęblinie. ANB, 1940, 27 April, s. 143 i 27 Juni, s. 166; Tagesmeldung (dalej – Tgm.) Militarbefehlshaber im GG (dalej – MiG), AAN, T-501, r. 212; Anlage zum Kriegstagebuch (dalej – KTB) MiG vom 21.08. bis 31.12.1940, ibidem.

ujawniły się m.in. w dotarciu do Warszawy pierwszego pociągu z Królewca (14.11.), z Berlina (20.11.) i zapoczątkowaniu ruchu podmiejskiego (20.11. – „pociąg” składający się z lokomotywy i jednego wagonu z Warszawy do Pruszkowa)⁴⁹.

W trzecim kwartale 1940 r. proces likwidacji szkód i częściowej modernizacji urządzeń kolejowych w GG miał ulec nagłej i szeroko zakrojonej intensyfikacji. Zmianę tę zapoczątkowały prace związane z operacyjnym przygotowaniem ziem naszego kraju do uderzenia Wehrmachtu na Związek Radziecki. Wymogi Oberkommando des Heeres (dalej – OKH) w sferze komunikacji kolejowej zostały zawarte w programie „Otto”⁵⁰. Jego założenia, których zasadniczym celem było wydajne zwiększenie zdolności przewozowej dróg żelaznych wiodących ku wschodnim terenom prowincji „Ostpreussen” i GG, miały realizować Reichsbahn i Ostbahn⁵¹. Adaptacja sieci kolejowej GG, związana z koncentracją wojsk niemieckich do operacji „Barbarossa”, obejmowała głównie rozbudowę mijanek, ramp, urządzeń rozrządowych, sygnalizacyjnych i łączności oraz pomp i zbiorników wodnych. Zakończenie tych prac miało nastąpić 19.05.1941 r.

O zakresie prac zleconych dyrekcji warszawskiej tak informował wywiad Armii Krajowej:

VI-Komunikacja. Od dyrekcji kolejowej Warszawa zażądano: a) planu rozbudowy stacji kolejowych o znaczeniu wojskowym między Wisłą i Bugiem; b) dyrekcja warszawska wezwała już w połowie sierpnia firmy budowlane do złożenia ofert na rozbudowę 35 stacji kolejowych, termin do dnia 15.12. [1940 r. – B.K.].⁵²

Datę zakończenia parokrotnie przesuwano m.in. na 15.04., a następnie na 15.05.1941 r. W rezultacie większość prac została przerwana wraz z wybuchem wojny niemiecko-radzieckiej⁵³.

Wykaz stacji i odcinków kolejowych, objętych pracami „adaptacyjnymi” w ramach programu „Otto” na terenie dystryktu warszawskiego w grudniu 1940 r. pokazuje zestawienie nr 2.

⁴⁹ Bierkant, op. cit., s. 215. Nota o wznowieniu jazdy na liniach zelektryfikowanych podmiejskich, ANB, 1940, 29 Juni, s. 200.

⁵⁰ Szerzej o „Ausbau Ost” i „Otto-Programm” oraz ich realizacji zob. Bakunowicz, *Ostbahn – Kolej Wschodnia*, op. cit. s. 87-91; Pottgiesser, op. cit., s. 21-23; H. Rode, *Das deutsche Wehrmacht-transportwesen im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1971, s. 326-330; H. Teske, *Die Silbernen Spiegel*, Heidelberg 1952, s. 106 i nast.

⁵¹ Określona przez OKH przelotność na poszczególnych odcinkach szlaków kolejowych, biegnących z Rzeszy do wschodnich terenów GG i Prus Wschodnich wahała się od 72 do 36 par pociągów na dobę. Zrealizowane do czerwca 1941 r. prace umożliwiły duży wzrost przewozów. Nie można natomiast określić uzyskanych rezultatów. Np. Pottgiesser (op. cit., s. 22) informuje, że przelotność dobową na odcinku Dęblin–Łuków wynosiła 48 pociągów, zaś na odcinku Łuków–Brześć 60 pociągów. Z kolei Teske (op. cit., s. 106) twierdzi, że możliwości przepustowe linii Dęblin–Łuków wynosiły 36 pociągów na dobę. Mniejsze różnice dotyczyły odcinka Dęblin–Lublin–Rejowiec (Pottgiesser – 36 pociągów, Teske – 24 pociągi).

⁵² Meldunek sytuacyjny nr (?) za październik (1940 r.), Depesze do NW, CAW, 1777/90, t. 504, k. 19. Zob. też Meldunek sytuacyjny nr 33 za wrzesień 1940, ibidem, k. 14.

⁵³ Por. Depesze do NW, m.in. Meldunek nr 9/19.09.1940 r. (i załącznik nr 2 do Meldunku sytuacyjnego z grudnia 1940 r.), a także meldunki sytuacyjne nr 3/41 z 24.03.1941 r., nr 4/41 z 24.04.1941 i nr 7/41 z 6.07.1941 r., ZSBN-WBBH, III/21-7, t. 1, s. 18, 37, 134, 320-322, 389, 406 i 441.

Zestawienie nr 2

L.p.	Nazwa st. kol.	Rodzaj i zakres prac „adaptacyjnych”.
1.	Małkinia	Rozbudowa ramp i budynku stacyjnego.
2.	Ostrołęka	Dobudowanie 2 bocznic i rozbudowa magazynów, zerwano 300 m toru „ku granicy bolszewickiej”.
3.	Mordy	Rozbudowa toru, oraz bocznic do 1,5 km
4.	Niemojki	Prace prowadzone przez batalion saperów kolejowych.
5.	Biała	Rozbudowa toru do 2 km
6.	Mińsk Mazowiecki	Rozbudowa bocznic, rampa na ukończeniu.
7.	Rembertów	Rozbudowa linii kolejowych, bocznic wojskowych, które wykonywane są wyłącznie przez wojsko. Budowa betonowych ramp, długości 270 m na ukończeniu. Budowa bocznic dla dworca osobowego i nowej rampy.
8.	Błonie	Rozbudowa stacji. Termin zakończenia 1.01.1941 r. Materiał do rozbiórki linii Mińsk Mazowiecki – Tłuszcz.
9.	Żyrardów	Rozbudowa stacji.
10.	Pilawa	Projektowana rozbudowa parowozowni na 15 lokomotyw oraz 16 nowych torów.
11.	Tłuszcz	Rozbudowa ramp i budynków stacyjnych.
12.	Wołomin	Rozbudowa ramp.
13.	Łochów	Rozbudowa torów „do 9”.
14.	Sadowne	Nowy budynek stacji. Rozbudowa torów” do 10”.
15.	Jabłonna – Legionowo	W połowie listopada zaczęto budować 4 rampy kilometrowej długości [dane od kolejarzy z 27.11.1940 r.]
16.	Warszawa – Żyrardów	Rozbudowa i renowacja torów.

Źródło: Meldunek sytuacyjny za miesiąc grudzień 1940 r., Załącznik 2 do meldunku 2 T. Depesze do NW, ZSBN-WBBH, III/21-19, s. 134-137.

Władze Ostbahnu nader aktywnie uczestniczyły w procesie „wdrażania” ha-sła o „nadrzędności niemieckiej” w GG. Widomymi przejawami tej tendencji były m.in. napisy informacyjne o stosowanych wobec ludności nieniemieckiej ograniczeniach w korzystaniu z przejazdu kolejami (np. pociągi lub przedziały „Nur für Deutsche”) lub z budynków dworcowych (wydzielone sektory dla Polaków czy zakazy dla Żydów)⁵⁴, a także nadawanie niemieckiego „brzmienia” nazwom

⁵⁴ Por. m.in. „Trennung der Polen von Deutschen um den Reisezüge des GG, ANB, 13 April 1940, s. 121; „Benutzung von D-züge durch nichtdeutsche”, Befehl nr 25,19 Juni 1942, Kdr. Sipo u. SD Distrikt Warschau, AAN, Mikrofilm (dalej – Mf.) 2536/5.

obiektów kolejowych⁵⁵. Charakterystycznym przykładem jest tu – opublikowane na łamach „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” – zarządzenie o zmianie nazw warszawskich stacji kolejowych:

Verkehrsdienst. Nr 95 Benennung der Güterabfertigungen in Warschau.
Die betrieblichen Stellen in Warschau sind wie folgt benannt worden:

Warschau Hauptbhf – bisher Warszawa Główna
Warschau West Pbf – bisher Warszawa Zachodnia
Warschau West Gbf – bisher Warszawa Czyste und bisher Warszawa Bema
Warschau West Abstellbf – bisher Warszawa Szcześliwice
Warschau Danzinger Bf – bisher Warszawa Gdańska
Warschau Ost Pbf – bisher Warszawa Wschodnia
Warschau Ost Abstellbf – bisher Warszawa Grochów
Warschau Praga Bbf* – bisher Warszawa Praga
Warschau Wilnauer Bf** – bisher Warszawa Wileńska⁵⁶

.....
*Tak w tekście.

**Hbf – Hauptbahnhof, Bf – Bahnhof, Pbf – Personenbahnhof, Gbf – Güterbahnhof, Abstellbf – Abstellbahnhof.

Warszawski Okręg Policji Ochrony Kolei Wschodniej (Bahnschutzpolizei – Schutzbezirk Warschau)

Działania związane z szeroko rozumianą ochroną taboru, urządzeń i obiektów Ostbahn prowadziła Bahnschutzpolizei (policja ochrony kolei). Jej organizowanie w dyrekcji warszawskiej rozpoczęło się w połowie listopada 1939 roku⁵⁷. Dowództwo warszawskiego „Schutzbezirku” (Oberabteilungsführer – Ries) miało siedzibę na ul. Chałubińskiego 4, a następnie na ul. Wiktorskiej 62.

Ponad półtora roku policja ochrony kolei działała w oparciu o „niemiecki regulamin budowy i ruchu kolejowego” z 17.07.1928 r. W czerwcu 1941 r. regulamin zastąpiono „Ordynacją policji ochrony kolejowej dla Kolei Wschodniej”⁵⁸.

Okręg Ochronny (Schutzbezirk)⁵⁹ – jak odnotowano w „Ehrentafel” – obejmował linie kolejowe: Częstochowa–Skierniewice–Warszawa–Siedlce–Terespol i został podzielony na 5 oddziałów (Bahnschutzpolizeistelle), które miały swoje siedziby w Częstochowie i Skierniewicach oraz na stacjach kolejowych: Warsza-

⁵⁵ „Napisy informacyjne Kolei Wschodniej, nazwy ulic czy sztydów – stwierdzał w lutym 1940 r. H. Frank – nie powinny sprawiać wrażenia, jakoby istniała wyraźna tendencja germanizacyjna”. Już jednak w maju wyjaśnił: „po zakończeniu germanizacji »ziemem włączonych«, zostanie i w Generalnej Guberni przeprowadzona długofalowa germanizacja” (H. Frank, op. cit., t. II, s. 192).

⁵⁶ ANB, 24 Februar 1940, s. 58.

⁵⁷ T. Strzembosz (Akcje zbrojne podziemnej Warszawy 1939–1944, Warszawa 1983, s. 56) podaje nieścisłą informację, z której wynika, że „formacje policji »resortowej« powołano do życia w roku 1941”. W ich gronie sytuuje jako „najbardziej aktywne” – policję kolejową”.

⁵⁸ „Wprowadzenie ordynacji policji kolejowej dla Kolei Wschodniej” z ważnością od 1 czerwca 1941 r., ANB, 1 Januar 1942, s. 2.

⁵⁹ W zarządzeniu Gedob, opublikowanym 2 marca 1940 r., określenie to zastąpiono nazwą „Bahnschutzpolizeibezirk”, zaś „Wachkommando” – „Bahnschutzpolizeiwache”. ANB – 2.03.1940, s. 65.

wa Główna i Warszawa Wileńska oraz w Siedlcach. Placówkom tym podlegały 32 dowództwa posterunków (Wachkommando). Stan osobowy – prawdopodobnie w połowie 1940 r. – wynosił 490 ludzi, w tym – 340 Reichsmannów i 150 Sonderdienstmannów⁶⁰.

Rozwiązanie dyrekcji kolejowych w Lublinie i Radomiu spowodowało kolejne zmiany w nazewnictwie i strukturze Bahnschutzpolizei⁶¹. W dniu 1 września 1943 r. na podstawie zarządzenia warszawskiej ODB „Bahnschutzpolizei-Dienststelle Warschau” podzielono na dwa „podokręgi”: „Warszawa nr 1, obejmującą tereny na zachód od Wisły (dowódca – P.J. Walter, stan osobowy – 338 ludzi z podległymi „odcinkami”: Częstochowa, Skierniewice i Warszawa Główna) oraz Warszawa nr 2, skupiająca obszar na wschód od Wisły (w tym „Abschnite”: Warszawa Wileńska, Siedlce⁶²) i prawdopodobnie część terenu z „odcinków” – Radom i Lublin⁶³.

Zakres działań Bahnschutzpolizei był szeroki. Jego patrole i posterunki dozorowały przydzielone odcinki szlaków kolejowych⁶⁴, ochraniały budynki stacyjne, urzędnictwo, sygnalizacyjne, łączności, wieże ciśnienia, tzw. „kaczki” oraz zapewniały bezpieczeństwo transportom kolejowym w czasie postoju na torowiskach⁶⁵. W pełnieniu służby patrolowej policję ochrony kolei

⁶⁰ „Ehrentafel”, AAN, 214/V-7, k. 1-2.

⁶¹ M.in. nazwę „Bahnschutzpolizeibeizirk” zastąpiono określeniem „Bahnschutzpolizeidienststelle”, a „Bahnschutzpolizeistelle” – „Bahnschutzpolizei – Abschnitt”. „Verzeichnis der Bahnschutzpolizeibeizirke u. Stellen”. Anlage zu KTB MiG Ia, nr 937 z 23.03.1942 r. AAN, T-501, r. 215.

⁶² „Ehrentafel”, op. cit., s. 135.

⁶³ W raporcie jednego z ogniw wywiadowczych Delegatury Rządu (r.b. nr 219 – dn. 3.10.1943 r., AAN, 203/II-21, k. 84) tak opisano warszawski oddział B [ahnschutzpolizei]: „jest najliczniejszy i wynosi około 200 osób. Składa się z elementu niezbyt pewnego, wypadki dezercji [w oryginale mylnie – „dywersji”] są dość liczne. Polacy wchodzący w skład B. odznaczają się wobec Niemców serwilizmem, chcąc w ten sposób pokryć swoje nadużycia popełnione w celach zysku”. Niemieckie władze kolejowe stale podkreślały „dysproporcje” sił policji kolejowej do stawianych jej wymogów. Dlatego – prawdopodobnie jeszcze w 1941 r. – rozpoczęły akcję werbunkową. Jedno z takich „wezwań”, opublikowane w języku polskim na łamach ANB (2.08.1941 r.) informowało, że „nieniemieccy pracownicy, którzy byli zatrudnieni na PKP jako strażnicy ochrony kolei, mogą być, w razie zdatności, przydatni do służby w policji ochrony kolei na K[olei] W[schodniej]. Mogą się zgłaszać także ci strażnicy ochrony kolei, którzy dotychczas jeszcze nie zostali przyjęci do służby na KW”. W grę wchodziłi nie tylko Polacy. Większość zgłaszających się, np. Ukraińców z reguły kierowano do straży przemysłowej (Werkschutz), ochraniającej obiekty przemysłowe, gospodarcze itp., zarządzane przez Ostbahn.

⁶⁴ Służba patrolowa Bahnschutzpolizei korzystała z ręcznych i motorowych drezyn. Natomiast po serii akcji przeprowadzonych w nocy 17/18.11.1942 r. przez patrole AK władze niemieckie uznały za konieczne wzmocnienie ochrony torów. Jak odnotowano w „Ehrentafel” – „od 18.11.1942 r. co drugi dzień kursują specjalne pociągi bezpieczeństwa z 10 policjantami i 5 agentami policji [bezpieczeństwa – B.K] jako obsadą”.

⁶⁵ Pewną ilustrację rozmiarów i następstw „przywłaszczania zawartości wagonów na torach i na trasie stanowiąc fragmentarycznie zachowane dane „Bahnschutzpolizei-Dienststelle Warschau” przekazywane Nadkomendanturze Polowej w Warszawie. Np. „w ostatnim kwartale 1942 dokonano na obszarze służbowym” – 2776 kradzieży dóbr Kolei Wschodniej. Prawie dwie trzecie (2017) tej liczby stanowiły „zagarnięcia” węgla. Sprawcami 1681 takich „wykroczeń” byli polscy robotnicy kolejowi. W czasie „interwencji” zastrzelono 53 i postrzelono 33 osoby. Tylko w październiku aresztowano za to „przekroczenie” 393 Polaków (OFK Warszawa, Monatsbericht für die Zeit: 16.10-15.11; 16.11-15.12; 16.12.1942-14.01.1943, AAN, T-501, r. 225). Niemcy doskonale wiedzieli o przyczynach narastającej fali „rabunków węgla”. „Ostra zima i brak opału – stwierdzano w meldunkach miesięcznych OFK Warszawa z 18.11.1941 r. – są powodem nasilającej się kradzieży węgla z transportów kolejowych”, co pociąga za sobą „ofiary w zabitych, rannych i aresztowanych”. W dostępnych materiałach Bahnschutzu nie wspomina się o przestępstwach

wspierały okresowo wydzielone siły policji porządkowej i bezpieczeństwa, SS i wojska⁶⁶.

Wehrmacht Nadkomendantura Polowa – Oberfeldkommendantur (dalej – OFK) w dystrykcie warszawskim

Jednym z głównych, okresowo najważniejszych, użytkowników sieci kolejowej był Wehrmacht. Jego struktury do lipca 1940 r. nie pokrywały się z podziałem administracyjnym GG⁶⁷.

Niemców. Odrębną opinię na ten temat prezentują meldunki Feldpolizei: „Dużo Niemców działa na czarnym rynku (Der Geheime Gruppe Feld polizei 161-Sonderkommando Mittermann für den Monat Juli 1942, AAN,T-501, r. 215). Ten osąd potwierdzają zawarte w dokumentach konspiracji polskiej informacje m.in. o „uprawianym przez urzędników niemieckich handlu węglem na stronie” (Raport sytuacyjny za okres od 25.11.1941 do 1.06.1942 r., AAN, 202/II-6, s. 160).

⁶⁶ Np. „w związku z wprowadzeniem od dnia 15 bm. ograniczeń w ruchu kolejowym, służbę bezpieczeństwa na kolejach przejęły częściowo od Bahnschutzu oddziały SS”. St./r.b. nr 227 z dnia 22.11.1943 r., AAN, 202/II-21, k. 108.

⁶⁷ Początkowo południowe ziemie województwa warszawskiego włączono do „Wojskowego Okręgu Łódź”. Po utworzeniu GG dystrykt warszawski stanowił najpierw część obszaru – armijnego pasa granicznego „Mitte”, później (od maja 1940) mieścił się razem z dystryktem Lublin w obszarze służbowym XXXV Korpusu Wehrmachtu (H. Frank, op. cit., t. I, s. 61). Przytoczone dotychczas informacje, podobnie jak prezentowane wcześniej dane o niemieckiej administracji cywilnej (w tym o aparacie policyjnym) w dystrykcie warszawskim, nie budzą większych obiekcji badawczych. Nie można tego powiedzieć o będących „aktualnie w obiegu” przekazach dotyczących powstania, okresu działania i obsady personalnej „Oberfeldkommendantur” w dystrykcie warszawskim i „Stadtkommandatur” w Warszawie. Rozpocznę od przypomnienia „genezy ewolucji” Komendy Miejskiej Wehrmachtu w Warszawie. Jej organizowanie rozpoczęło w pierwszych dniach po kapitulacji stolicy. Siedzibą komendanta i sztabu KM został „Dom bez kantów” na placu Piłsudskiego (niebawem przemianowany na Adolf Hitler Platz) – dotychczasowe miejsce postoju stoczek Komendy Garnizonu WP. Pierwszym komendantem „Stadtkommandatur” został dowódca 10 DP i „Obszaru Tyłowego – Korück – 586” – gen. por. Conrad von Cochenhausen (wrzesień – październik 1939). Na okres paru miesięcy zastąpił go gen. por. Karl von Neumann-Neurode (październik 1939 – luty 1940). Z kolei jego następcą został pułkownik (od lipca 1941 – gen. mjr) Walter von Unruh (marzec 1940 – kwiecień 1942). Wyjaśnijmy jednak, że od 8 stycznia 1942 r. pełnił on także obowiązki komendanta warszawskiej Nadkomendatury Polowej 586. Ta zasada obowiązywała od lipca 1944 r. Inny punkt widzenia na tę sprawę prezentują m.in. K. Radziwończyk i M. Getter. Pierwszy z nich (*Niemieckie siły zbrojne*, op. cit., s. 131) uważa, że przez cały okres okupacji istniało „etatowe” stanowisko komendanta miejskiej komendy Wehrmachtu w Warszawie, które kolejno pełnili: gen. por. Friedrich Stahl (1942–1944) i gen. mjr Hellmuth Eisenstuck (1 października – 31 grudnia 1944). Opis ten wymaga pewnych uściśleń czasowo-personalnych. Otóż z nieznanych powodów zabrakło w nim nazwisk dwóch generałów: następcy gen. Reinera Stachela – gen. por. Hansa Schirmera (28 sierpnia – 9 października 1944) i ostatniego dowódcy „Festung Warschau” – gen. Friedricha Webera (21 grudnia 1944 – 17 stycznia 1945). Ponadto trudno jest uznać za równorzędne: dotychczasową, podlegającą OFK „Stadtkommandatur” i niezależnego od funkcjonującej nadal Nadkomendatury 225 (i z szerokimi prerogatywami), powstałego w lipcu 1944 r. – „Wehrmachtkommando Warschau” czy formowanej od października 1944 r. – „Festung Warschau”. Swoiste odrębności omawianych struktur wynikają przede wszystkim z zadań, które miały one realizować (likwidacja Powstania 1944 r. i przekształcenie Warszawy w fortecę). Z kolei M. Getter (op. cit. S. 235, 241) przedstawił czytelnikom listę ośmiu kolejnych komendantów OFK 225. Jest faktem, że czterech z nich (W. von Unruh, F. Rossum, A. von Kleist i W. Schartow) pełniło tę funkcję, ale po pierwsze, nieco później (od stycznia 1942), po drugie, najpierw (do sierpnia) jako komendanci OFK 586 lub „Warszawa” i po trzecie, OFK działało na terenie dystryktu warszawskiego do połowy października 1944 r. Natomiast, jak wspomniano, z pozostałych czterech generałów – R. Stahl i H. Schirmer – dowodziło siłami „Wehrkommando Warschau”, zaś dwóch – H. Eisenstuck i E. Weber – jednostkami „Festung Warschau”. Te „personalia” – jak twierdzi M. Getter – „zaczepnął” z publikacji zawierającej listy i notatki jednego z oficerów sztabów warszawskich komendatur Wehrmachtu w latach 1940–1945 – Wilma

Dostosowywanie pełniących zadania okupacyjne dowództw i oddziałów wojskowych do cywilnych jednostek terytorialnych zapoczątkowało powstałe 21.07.1940 r. Dowództwo Wojskowe w GG – Militarbefehlshaber im GG (dalej – MiG). Jego podstawowy trzon stanowiły OFK. Rozpoczęły one funkcjonowanie na przełomie września i października 1940 r. Każda z nich obejmowała jeden dystrykt⁶⁸.

W granicach dystryktu warszawskiego mieścił się obszar służbowy 393 OFK. Rozpoczęła ona działalność 1.10.1940 r. Miejszem postoju dowództwa 393 OFK było Piaseczno (okresowo także Skolimów)⁶⁹. W grudniu 1941 r. Dowództwo 393 przeniesiono do Białej Cerkwi na okupowanych terenach ZSRR⁷⁰. Na jej miejsce – w oparciu o „Stadtkommandantur Warschau” – utworzono 586 OFK („Warszawa”) ⁷¹. Jej siedzibą został Pałac Saski, do 1939 r. budynek służbowy Sztabu Generalnego WP. Dnia 14.08.1943 r. zmieniona została jej nazwa i numer, ale kompetencjami nowej 225 OFK – do ustabilizowania się linii frontu na Wiśle i Narwi – objęty był nadal cały teren dystryktu. Na początku sierpnia 1944 r. 225 OFK została podporządkowana 9 AOK. Kilka tygodni później (19.10.) dowództwo 225 OFK przebazowano do Krakowa i przekazano do dyspozycji Dowództwa Obszaru Tyłowego GG⁷².

Hosenfelda (Ich versuche jeden zu retten, München 2004), postać znaną z filmu *Pianista*, człowieka, który pomógł uratować Władysława Szpilmana w końcowych dniach Powstania Warszawskiego. W Hosenfeld i Thomas Vogel (autor *Wprowadzenia* i przypisów) wymieniają jednak tylko siedem nazwisk generałów. Przedstawione o nich dane „etatowo-czasowe” są jednak zgodne z już przytoczonymi wyżej ustaleniami. Natomiast z nieznanymi powodów pominieli oni gen. E. Webera. Ale nazwiska ostatniego komendanta „Fortecy Warszawa” nie podaje także cytowany przez M. Gettera – Tadeusz Sawicki (*Rozkaz – zławić powstanie*, Warszawa 2001). Figuruje ono natomiast w innej publikacji tegoż autora (*Wyrok na miasto*, Warszawa 1993, s. 95, 101 i nast.). Ponadto OKF nie sprawowała na swoim terenie – jak twierdzi M. Getter, op. cit., s. 235) – „zwierzchniej władzy wojskowej”. Była organem nielinowym, szczebla dywizyjnego, podległego MiG-OWGG i pełniącym funkcje porządkowo-okupacyjne. I do egzekwowania tego zakresu wymogów ograniczała się jej „zwierzchność”, np. wobec stacjonujących tu instytucji i oddziałów podległych służbowo dowódcom wojsk lądowych, lotnictwa czy marynarki wojennej (por. przypis 78).

⁶⁸ Wyjątek stanowił dystrykt Kraków, gdzie do sierpnia 1944 r. działały dwie OFK: 226-Kraków i 365-Tarnów, która w sierpniu 1941 r. została przebazowana do dystryktu Galicja (L. Herzog, op. cit., s. 63).

⁶⁹ OKF 393 sformowano w oparciu o sztab 393 Dywizji Strzelców Krajowych (Landeschützendivision). Obowiązki komendanta tej OFK kolejno pełnili: gen. mjr. Karl von Oven (1 – 15/20 sierpnia – ok. 15 września 1940) i gen. mjr. Kurt Siegelin (1 października 1941 – 18/20 grudnia 1942). Podane ustalenia „czasowe” (z pewnymi „odchyleniami” dominują w odnotowanych publikacjach. Natomiast w niektórych dokumentach Wehrmachtu napotykaemy na niestety bardzo ogólnikowe informacje, które mogą sugerować, że OFK 393 mogła powstać znacznie wcześniej – marzec 1940 (?); por. też przypis 67 i 74.

⁷⁰ „Führungsstab der OFK 393 am 18.12.1941 bfehlsgemass nach Bielaja Cerkew abgerückt”. MiG. , Tgm., 18.12.1941, ZSBN-WBBH, T-501, r. 214.

⁷¹ Początkowo zamierzano podzielić obszar OFK 393 na dwie części: tereny na wschód od Wisły miała przejąć OFK 372 (Lublin), na zachód zaś „Kommandantur Warschau” (MiG, Tgm. 16.12.1941, ibidem). Ostatecznie jednak zdecydowano się na przekazanie całego dotychczasowego obszaru służbowego (w granicach dystryktu warszawskiego) OFK 393–OFK 586 „Warszawa” (MiG, Tgm., 21 i 31.12.1941, ibidem). Należy dodać, że w aktach MiG, jak i w dokumentacji utworzonego 1 września 1941 r. Dowództwa Okręgu Wojskowego w GG (Wehrkreisbefehlshaber im GG) występują przemienne tylko numer lub nazwa („Warszawa”) tej OFK (K. Radziwiłczyk, *Wehrmacht na obszarze...*, op. cit., s. 39). Funkcje komendantów OFK 386 „Warszawa” i 225 sprawowali: gen. mjr. W. von Unruh (1 stycznia – 19/20 kwietnia 1942), gen. por. F. Rossum (20 kwietnia – 15 września 1943), gen. por. A. Kleist (16 września 1943 – 7 lutego 1944) i gen. por. W. Schartow (19 lutego – 19 października 1944).

⁷² WKKG z dniem 15.09.1944 r. zostało przeorganizowane na DOT GG (Radziwiłczyk, ibidem, s. 59). W jego granicach terytorialnych znalazły się powiaty: Jędrzejów, Piotrków, Radomsko i miasto Częstochowa z dystryktu radomskiego, także powiaty: Kraków, Miechów, Nowy Sącz, Nowy Targ oraz miasto Kraków z dystryktu krakowskiego (H. Frank, op. cit., t. s. 62).

Nadkomendanturze Polowej w dystrykcie warszawskim podlegały:

a) dowództwa terytorialno-administracyjne: jedna (lub dwie) Komendantury Polowe (Feldkommandantur)⁷³ oraz kilkanaście Komendantur Miast (Stadtkommandantur)⁷⁴ i Komendantur Miejsowych (Orstkommandantur)⁷⁵;

b) dowództwa zwartych oddziałów i pododdziałów, w tym: 204 Brygady Ochrony (Sicherungsbrigade), Pułku Wartowniczego (Wachregiment) „Warszawa”, 3 batalionów z 613 i 603 zapasowych pułków piechoty, 4 batalionów strzelców krajowych (Landeschützenbataillone)⁷⁶. I 1 lub 2 bataliony z „Legionów Wschodnich” (Ostlegionen)⁷⁷.

Ponadto na obszarze służbowym dystryktu stacjonowały organy i jednostki stałych wojsk okupacyjnych, podporządkowanych bezpośrednio MiG (WKGG) oraz dowództwa, instytucje i oddziały zwarte o różnym zakresie działań i kompetencji (kwatremistrzowskie, lotnicze, inspekcji zbrojeniowej, komunikacyjno-transportowe)⁷⁸, podporządkowane operacyjnie i kompetencyjnie najwyższym instytucjom Wehrmachtu. Ich obecność rzutowała wydatnie na wypełnianie „zadań okupacyjnych” warszawskiej OFK.

⁷³ W dostępnych publikacjach (m.in. K. Radziwiłowicz, *Wehrmacht na obszarze...*, op. cit., s. 21; W. Ważniewski, op. cit., s. 26) podaje się, że w dystrykcie działała tylko jedna FK (768 mp. Mińsk Maz.), której „podlegały struktury wojskowe w pięciu powiatach (Garwolin, Mińsk Maz., Ostrów Maz., Siedlce i Sokółów). Natomiast z dokumentu „Orstkommandantur bei MiG z 13.12.1940 r. (AAN,T-501, r. 213) wynika, że w tym czasie istniała FK 603 (mp Sokółów), której podporządkowane były „Orstkommandantur” – 928 w Siedlcach i 910 w Ostrowi Mazowieckiej.

⁷⁴ Nie dysponujemy pełną listą Komend Miast. Wiadomo, że w dniu 15.04.1942 r. funkcjonowało 10 KM: Garwolin, Grójec, Jabłonna, Łowicz, Ostrów Maz., Rembertów, Siedlce, Sokółów, Wawer-Anin. Pierwszą i największą KM w dystrykcie była „Stadtkommandantur Warschau”. Utworzono ją w oparciu o działającą od 1.10.1939 r. – 586 dowództwo obszaru tyłowego armijnego pasa granicznego „Środek”. Jej granice terytorialne ulegały pewnym korektom, np. w lipcu 1940 r. ta KM obejmowała: „Kreishauptmanschaft Warschau ohne ehemaligen polnische Kreis Wołomin u. Radzymin” (Organizacja MiG, stan na 18.07.1940 r., ibidem, T-501, r. 213), natomiast w listopadzie obejmowała „Stadt- und Landkreis Warschau mit Ausnahme von Piaseczno („Grenzverlauf...”, ibidem). KM Warszawa działała formalnie do lipca 1944 r. (por. przypis 67). Zbliżony okres „funkcjonowania” miały jeszcze 3 KM: I/905 w Łowiczu, obejmująca powiaty sochaczewski, skierniewicki i grodziski; I/411 w Mińsku Maz. (stan: 3 oficerów, 17 podoficerów i szeregowych oraz 11 żandarmerii) obejmująca KM w Garwolinie i Kałuszynie; II/646 w Otwocku (stan: 3 oficerów, 15 podoficerów i szeregowych oraz 32 pracowników cywilnych).

⁷⁵ W dokumentach MiG z lat 1940–1942 wymienia się numery i mp 10 „Orstkommandantur”: 907 w Garwolinie, 628 w Grójcu, 905 w Łowiczu, 436 w Mińsku Maz., 640 w Radzyminie-Otwocku, 411 w Sokółowie i 906 w Wołominie oraz jedną „Erzatzkommandantur im Grodzisk”. Por. „Orstkommandantur bei MiG” z 22.11. i 1.12.1940 r. oraz z 20.03.1942 r. (ibidem, T-502, r. 213 i 216).

⁷⁶ Podany „zestaw” oddziałów zwartych oparto na fragmentarycznych danych (chodzi o liczbę tych jednostek, ich strukturę i okres podporządkowania OFK). Przykładowo można podać, że dowództwo 204 Brygady Ochrony z częścią pułków zostało wycofane z GG wiosną 1942 r. Natomiast Pułkowi Wartowniczemu „Warszawa” podporządkowane były (2.07.1940 r.) dwa bataliony z 660 i 661 pp. Natomiast w dniu 10.01.1943 r. tenże pułk dysponował 7 batalionami, w tym: 4 batalionami strzelców krajowych (927, 976, 997 i 998) oraz 3 batalionami z 613 i 661 zapasowych pp. Dodajmy jednak, że te zmiany nie uszczuplały określonego minimum ogólnego stanu osobowego (L. Herzog op. cit., s. 63; K. Radziwiłowicz, *Niemieckie sily zbrojne*, op. cit., s. 69); K. Radziwiłowicz, *Wehrmacht na obszarze...*, op. cit., s. 22.

⁷⁷ Ibidem, s. 23-25.

⁷⁸ W pierwszych miesiącach 1942 r. na obszarze służbowym MiG stacjonowało – bez okresowo przebywających odwołów OKH – 280 wojskowych organów, instytucji i jednostek, w tym 200 – podległych MiG, 39 – wojskom lotniczym i 41 – dowództwom komunikacyjno-transportowym i kwatremistrzowskim. Z tej liczby ponad 1/3 (około 118 dowództw i jednostek) przebywało na stałe na terenie OFK 393 (K. Radziwiłowicz, *Niemieckie sily zbrojne*, op. cit., s. 144-145).

Jedną z głównych „powinności” terytorialnych dowództw w GG – jak stwierdził szef sztabu OWGG, gen. Hasselof – było „zabezpieczenie dowozu na front wschodni” i osłona „głównych arterii jego dowozu” w tym „najważniejszych linii kolejowych na kierunku wschód–zachód”⁷⁹.

Nie dysponujemy zestawem obiektów i odcinków kolejowych ochraniających wyłącznie siłami OFK 393. Wiadomo, że w kwietniu 1940 r. na jej terenie służbowym znajdowało się 53 spośród 86 mostów, tuneli, przepustów itp. urządzeń kolejowych w GG⁸⁰. Z fragmentarycznie zachowanych informacji o strzeżonych przez Wehrmacht mostów kolejowych wynika, że wydzielone siły OFK 393 ochraniały tylko kilka takich obiektów. W tym „obere und untere Weichselbrücke in Warschau; Bugbrücke bei Malkinia; Liwiecbrücke (nordl.) Siedlce; Bugbrücke bei Wyszaków”⁸¹. Znaczne siły natomiast przeznaczano do ochrony odcinków kolejowych, którymi kursowały „Sonderzüge”⁸². Do tego dochodziły organizowane – m.in. przez Orstkommandantury – posterunki i patrole dworcowe, które utrzymywały stałą łączność z komendanturą transportową (Warszawa) i oficerami na stacjach w Warszawie, Łukowie, Siedlcach i Łochowie, a także z kierownictwami placówek Bahnschutzpolizei⁸³.

Ważne znaczenie dla ochrony transportu kolejowego miały działania organów Wehrmachtu odpowiedzialnych za synchronizację przewozów kolejami wojsk i ich zaopatrzenia. Struktury te (do czerwca 1941 r. – Eisenbahntransportabteilung, Etra, następnie – Wehrmachttransportleitung, WTL)⁸⁴ dysponowały własnymi jednostkami „konwojowania” – od 1943 r. – „ochrony” transportu. Na przykład WTL „Wisła”⁸⁵ posiadała pułk składający się z 4-5 batalionów, każdy w sile 700-1000 ludzi⁸⁶. Przedstawiciele WTL działali przy MiG-OWGG, dyrekcjach okręgowych kolei i władzach cywilnych. Przygotowywali informacje, wytyczne i propozycje mające zapobiegać „zamachom na koleje”⁸⁷.

Z tego, co dotychczas przedstawiono, wynika, że podejmowane przez okupantów „środki zaradcze” w poważnym stopniu utrudniały prowadzenie akcji sabotażowo-

⁷⁹ Wystąpienie gen. Hasselofa na posiedzeniu rządu GG dnia 22.09.1943 r. (H. Frank, op. cit., s. 223-224).

⁸⁰ Verzeichnis über Brücken, tunnels uws. an Eisenbahnstrecke im GG / kwiecień B.K. / 1940 (ibidem, T-501, r. 215).

⁸¹ Zarządzenie MiG z 13.03.1942 r. „Bewachung v. Eisenbahnbrücke” (ibidem, T-501, r. 215).

⁸² OFK Warschau, Monatsbericht für die Zeit; 16.07. – 15.08.1942. W dokumencie informowano m.in., że: „Als Streckensicherung für durchfahrende Sonderzüge [SF, D und Eilzüge – B.K.] wurde zweimal je 500 Mann das Wachregiment u. der Ersatzbataillone im Einvernehmen der Feldpolizei eingesetzt” (ibidem, T-501, r. 216).

⁸³ MiG, 27.03.1942 „Richtlinien für den Bhf-streife” (ibidem, T-501, r. 216).

⁸⁴ Szerzej o „Etra” i „WTL” w: H. Rode, *Das Wehrmachttransportwesen im zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1971, s. 240-246.

⁸⁵ Teren GG – prawdopodobnie od sierpnia 1941 r. – włączono do obszarów służbowych dwóch WTL: „Nordost” (mp Warszawa) i „Ost” (mp Lwów). Ich organami wykonawczymi były komendantury transportowe – „Warszawa” i „Kraków”. W sierpniu 1942 r. obie TK. zostały podporządkowano nowo utworzonej WTL – „Weichsel”. Por. MiG, 20.08.1942 r. „Übernennung der Wehrmachttransportleitung „Nordost”. (Ibidem, T-501, r. 216).

⁸⁶ Radziwończyk, *Niemieckie siły zbrojne*, op. cit., s. 141.

⁸⁷ M.in. WTL przygotowywały instrukcje dotyczące organizowania samoobrony w pociągach z urlopowiczami frontowymi; występowały także do władz cywilnych z propozycjami wycinania drzewostanu w pobliżu pewnych odcinków kolejowych, np. w dystryktach Warszawa i Radom. Beitrage zur KTB WKGG für der Zeit 3-19 marz. 1943 (ibidem, T-501, r. 221).

-dywersyjnej, wymierzonej w transport kolejowy na obszarze dystryktu warszawskiego. Jest to konstatacja ważna. Rzutuje bowiem na osąd w relacji: możliwości walki a uzyskany bilans dokonań. I tej kwestii poświęcona jest kolejna część artykułu.

*

W obszernej bibliografii o wojnie i okupacji na Mazowszu niewielki odsetek stanowią pozycje wydawnicze, które w całości lub częściowo poświęcone są walce z niemieckim transportem kolejowym. Lektura tych publikacji nasuwa parę spostrzeżeń i uwag. Po pierwsze, różnią się one objętością, zakresem czasowym i terytorialnym oraz stopniem wyzyskania i weryfikacji dokumentacji polskiej⁸⁸ i niemieckiej⁸⁹. Po drugie, zawierają pokaźny zasób materiału faktograficznego, zaczerpniętego z relacji uczestników walki, co w pewnym stopniu wypełnia luki w archiwalnych zasobach aktowych. Po trzecie, prezentują ustalenia, których spora część wymaga uściśleń i uzupełnień.

Dla ilustracji podjętego wątku tematycznego posłużę się omówieniem treści – głównie „materiału statystycznego” – ośmiu publikacji poświęconych w całości lub częściowo dywersji i sabotażowi kolejowemu w sześciu konspiracyjnych jednostkach terytorialnych, w tym trzech – Armii Krajowej (okręgowi stołecznemu i podległych Komendzie Obszaru Warszawskiego podokręgom: „Zachód” i „Wschód”) oraz trzech – Gwardii Ludowej i Armii Ludowej (okręgi: Warszawa–miasto, Lewa Podmiejska i Prawa Podmiejska). Do ich dorobku bojowego wliczono – odnotowując ten fakt – akcje „kolejowe”, przeprowadzone przez oddziały i grupy podległe bezpośrednio KG AK i DG GL–AL.

W opublikowanym na początku lat siedemdziesiątych wydawnictwie o okręgu „Lewa Podmiejska”⁹⁰ przedstawiono wyniki paroletniego etapu gromadzenia

⁸⁸ Z lektury dostępnych opracowań wynika, że ich autorzy w sumie (co nie oznacza, że w równym stopniu każdy nich) wyzyskali w pokaźnej mierze zachowaną fragmentarycznie dokumentację polskich struktur konspiracyjnych. Dotyczy to zwłaszcza zespołów Armii Krajowej (AAN, sygn. 203 i ZSBN – WBBH, sygn. III/209, a zwłaszcza akt GL–AL (AAN, sygn. 191 i 192). Uwzględniono również źródła drukowane, a także sporo tytułów prasy podziemnej. Natomiast w nikłym zakresie korzystano ze sprawozdawczości zawartej aktach Delegatury Rządu na Kraj (AAM, sygn. 202). Chodzi zwłaszcza o dokumentację Biura Prezydiального (*Pro memoria* sytuacji w kraju i przegląd najważniejszych wydarzeń w kraju oraz Meldunki tygodniowe); Departamentu Spraw Wewnętrznych (Sprawozdania sytuacyjne, Miesięczne przeglądy sprawozdawcze i Sprawozdania okresowe „Stożka”); Departamentu Informacji i Propagandy (Tygodniowy przegląd najważniejszych wydarzeń w kraju, Opór społeczny, sprawozdania informacyjne i meldunki). Sporadycznie tylko sięgano po materiały Oddziału VI Naczelnego Wodza w Londynie (CAW, sygn. 1777/90) i Depesze Komendanta Głównego AK do Naczelnego Wodza w Londynie ZSBN – WBBH, sygn. III/21-79).

⁸⁹ Z analizy treści literatury przedmiotu wynika, że autorzy opracowań w różnym stopniu wyzyskali ponad 200 dokumentów proweniencji niemieckiej. Przeważają dane zaczerpnięte z akt Wehrmachtu (głównie MiG-OWGG i OFK „Warschau”) i policji niemieckiej (Amt IV Reichssicherheitshauptamt i Der Höhere SS-u Polizeiführer im GG). Pochodzą one z „Zasobu mikrofilmów aleksandryjskich” (german rekord mikrofilmed of Aleksandria), znajdującego się w posiadaniu AAN i ZSBN-WBBH (T-501 i T-175). W znacznie mniejszym zakresie dotyczy to wykorzystania fragmentarycznie zachowanej sprawozdawczości żandarmerii i policji resortowej („Bahnschutz” i „Werkschutz”), podległej władzom „cywilnym” AAN, sygn. 214; Instytut Zachodni, sygn. IZ Dok. 42. Skąpym uzupełnieniem są kopie telefonogramów, pism i notatek służbowych „Der SS-u. Polizeiführer in distrikt Warschau”, znajdujących się w posiadaniu IPN dwóch zespołów, sygn. 151 („Gestapo Łódź”) i sygn. 184 („Gestapo Radom”).

⁹⁰ B. Dymek, B. Kobuszewski, *Zarys działalności organizacyjno-bojowej GL–AL w Okręgu Warszawa Lewa Podmiejska*, w: *Warszawa Lewa Podmiejska*, Warszawa 1971, s. 42-99.

i porządkowania danych m.in. o sabotażu i dywersji kolejowej na lewobrzeżnej części dystryktu warszawskiego⁹¹. Większość z opisanych 45 „kolejówek” została opracowana w oparciu o dokumentację własną i przeciwnika⁹². Opis pozostałych akcji oparto na materiałach pamiętnikarskich. Dominowały uderzenia „na trasie”. Niewielki odsetek stanowiły sabotaże dokonane na stacjach i w placówkach remontowych. Nie ustrzeżono się błędów, których sprawcą był autor prezentowanego tekstu⁹³.

W kolejnym, niemal równym „wiekowo”, rejestrze akcji kolejowych przedstawiono „uderzenia na tory”, dokonane przez zespoły bojowe GL-AL, oraz – działające w ich strukturach terenowych – grupy zbiegłych z obozów jeńców radzieckich na terenie okręgu Prawa Podmiejska⁹⁴. Większość opisów 124 „zamachów na kolei”⁹⁵ dokonano w oparciu o dokumentację polską i niemiecką. Pozostałe akcje opracowano na podstawie polskich źródeł informacji z przewagą jednak materiału faktograficznego, zaczerpniętego relacji i wspomnień. Z podanej sumy akcji spora część została przeprowadzona poza granicami dystryktu⁹⁶. Według danych niemieckich, na prawobrzeżnej części dystryktu warszawskiego przeprowadzono 142 uderzenia na tabor i obiekty kolejowe (102 – na obszarze okręgu Prawa Podmiejska, 33 – na trasach w okręgu Siedlce, zaś miejsca 7 akcji nie zdołano zlokalizować)⁹⁷. Udało się natomiast zweryfikować 86 dywersji i aktów sabotażu, w tym: 48 wykonanych przez GL-AL, 23 – przez AK i 15 (część we współdziałaniu z GL-AL) przez radzieckie grupy rozpoznawczo-dywersyjne⁹⁸. Podobnie jak w okręgu Lewa Podmiejska, przeważającą część „kolejówek” stanowiły uderzenia „na trasie”.

W tym samym roku ukazał się artykuł o wynikach atakowania dróg żelaznych w dystrykcie, opracowany na podstawie wybranego zestawu źródeł niemieckich⁹⁹, głównie sprawozdawczości Wehrmachtu. Z zarejestrowanych przez Niemców 278 akcji autorowi udało się ustalić 132 wykonawców, w tym: 86 – z GL-AL, 31 – z AK oraz 15 – z grup radzieckich¹⁰⁰. Popelniono także kilka „błędów w sztuce”. Po pierwsze, w kilkunastu wypadkach wymieniono jako różne te same akty sabotażu. Po drugie, porzeczano na niemieckiej informacji o dokonaniu tylko 3 „zama-

⁹¹ B. Kobuszewski, *Dywersja kolejowa na terenie lewobrzeżnej części dystryktu warszawskiego w świetle dokumentów okupanta (styczeń 1943 – czerwiec 1944)*, w: *ibidem*, s. 142-158.

⁹² Natomiast ze zgromadzonych wówczas dokumentów niemieckich wynikało jednak, że na tym terenie dystryktu przeprowadzono 66 zamachów na kolei (B. Dymek, B. Kobuszewski, op. cit., s. 87).

⁹³ Chodzi o włączenie do bilansu akcji GL-AL trzech dywersji kolejowych, przeprowadzonych przez oddziały Kedywu KG AK: 23.10 – między Ożarowem i Płochocinem; 22.11.1943 r. – między miejscowościami Bożą Wolą i Szymanowem oraz 3.04.1944 r. – na odcinku Płochocin-Błonie (*ibidem*, s. 84 i 86).

⁹⁴ B. Dymek, *Guardia Ludowa i Armia Ludowa w okręgu Warszawa Prawa Podmiejska*, Warszawa 1973, s. 48-122.

⁹⁵ *ibidem*, s. 122.

⁹⁶ Odnosi się to do „Dzielnicy Dęblin-Ryki”, usytuowanej na terenie ówczesnego dystryktu Lublin. Pewien ubytek z tej liczby stanowią „kolejówki” wykonane przez oddziały leśne, operujące na pograniczu z okręgiem Siedlce, który do czerwca 1944 r. wchodził do Lubelskiego Obwodu GL-AL.

⁹⁷ B. Kobuszewski, *Dywersja kolejowa na terenie...*, op. cit., s. 181-217.

⁹⁸ *ibidem*, s. 192.

⁹⁹ B. Kobuszewski, *Sabotaż i dywersja kolejowa na terenie dystryktu warszawskiego w świetle dokumentów okupanta (maj 1942 – wrzesień 1944)*, WPH 1973 nr 3, s. 52-97.

¹⁰⁰ *ibidem*, s. 66.

chów” w ramach uderzenia na warszawski węzeł kolejowy 7/8.10.1942 roku¹⁰¹. Po trzecie, nie zostały się – w świetle obecnego stanu wiedzy – niektóre „uogólnienia” na temat skali natężenia, jak i wykonawców dywersji i sabotażu¹⁰².

W pracy W. Ważniewskiego, poświęconej okupacyjnym dziejom na obszarze dystryktu warszawskiego (z wyłączeniem samej Warszawy)¹⁰³, wymienia się dwa różne podsumowania akcji dokonanych na transport kolejowy. W zestawieniu¹⁰⁴ podano, że przeprowadzono ogółem 120 uderzeń na szlaki kolejowe (GL–AL miała wykonać 42 akcje, AK – 19 akcji, nie zdołano ustalić wykonawców 59 akcji). Natomiast w *Kalendarium akcji zbrojnych* wymieniono 144 „kolejówki”. Niemal połowa tych informacji została zaczerpnięta z dokumentów niemieckich. W dużej części opisów akcji wykorzystano źródła polskie i niemieckie. Pewien odsetek „uderzeń” oparto tylko na relacjach uczestników walki z okupantem. Ponad 90% wyzyskanego materiału faktograficznego dotyczy akcji „na trasie”.

Publikacja B. Hillebrandta i J. Jakubowskiego¹⁰⁵ zawiera spory fragment tekstu, poświęcony atakowaniu taboru i obiektów kolejowych na terenie stolicy i dystryktu. Z ogólnej sumy wymienionych 39 akcji szczegółowiej opisano 29. Uderzenia te zrealizowały częściowo grupy specjalne z Dowództwa (Sztabu). Częściowo – grupy wypadowe z dzielnic Wola, Praga i Śródmieście okręgu stołecznego. Przekazy te opracowano niemal wyłącznie w oparciu o zachowaną dokumentację DG i dowództwa okręgu. Nie sięgnięto w ogóle po źródła niemieckie. Zdecydowaną większość prezentowanych akcji przeprowadzono „na jadące” transporty towarowe i wojskowe.

W drugim – poprawionym i rozszerzonym – wydaniu książki T. Strzembosza¹⁰⁶ czytamy, że „starcia zbrojne, podobnie jak inne odcinki konspiracyjnej walki do dziś znane są do tego stopnia niekompletne, iż nie jest możliwe ujęcie ich w dokładne liczby¹⁰⁷. Z lektury tej publikacji wynika, że zawarto tu ponad 70 opisów uderzeń w tabor i obiekty kolejowe, z czego: 43 akcje wykonał Kedyw KG i stołecznego okręgu AK oraz 30 akcji, które zrealizowały zespoły bojowe DG i okręgu Warszawa–miasto GL–AL. Atakowano szlaki w Warszawie na terenie dystryktu i poza jego granicami (w dystryktach lubelskim, radomskim). Autor nie wspomina o dystrykcie krakowskim, gdzie patrol Kedywu KG AK przeprowadziły akcję „Jula”¹⁰⁸. Większość podanych informacji została zaczerpnięta z przekazów polskich i niemieckich. Część opisów wydarzeń oparta jest tylko na dokumentacji polskiej, w tym na materiale pamiętnikarskim. Znajduje to swoje odbicie w nieścisłościach opisów o akcjach przeprowadzonych przez patrol i oddziały AK, m.in.: w nocy z 17 na 18 listopada 1942 r.¹⁰⁹ oraz w noc sylwestrową

¹⁰¹ Ibidem, Tabela, lp. 5-7

¹⁰² Ibidem, s. 66-67.

¹⁰³ W. Ważniewski, *Na przedpolach stolicy*, Warszawa 1974.

¹⁰⁴ Ibidem, s. 477-518.

¹⁰⁵ B. Hillebrandt, J. Jakubowski, *Warszawska organizacja PPR (1942–1948)*, Warszawa 1978.

¹⁰⁶ T. Strzembosz, *Akcje zbrojne podziemnej Warszawy*, Warszawa 1983.

¹⁰⁷ Ibidem, s. 7.

¹⁰⁸ Szerzej o tej dywersji w: M. Pernal, *Akcja „Jula” na Podkarpaciu w kwietniu 1944 r.*, WPH 1987 nr 2, s. 129-148.

¹⁰⁹ T. Strzembosz, op. cit., s. 216-220; por. B. Kobuszewski, *Na kanwie lektur o akcji „Wieniec”, „Rocznik Mazowiecki” 2002, s. 114-139.*

(31.12.1942 – 1.01.1943)¹¹⁰. Podobnie jak w poprzednich publikacjach, dominuje materiał o uderzeniach wymierzonych w przewozy kolejowe „na trasie”.

W opracowaniu H. Witkowskiego o akcji bieżącej Kedywu stołecznego okręgu AK¹¹¹ pokaźne miejsce zajmują wiadomości o rezultatach atakowania dróg żelaznych, głównie na terenie warszawskiego węzła kolejowego. Autor prezentuje czytelnikowi nie tylko obszerny materiał faktograficzny, ale podejmuje także próby jego usystematyzowania i zbilansowania. W „zestawieniu akcji” wymienia ponad 40 aktów dywersji i sabotażu kolejowego. Z tej liczby około połowę stanowią uderzenia w transport kolejowy „na trasie”. Na pozostałą część tego dorobku składają się akcje związane z „instalowaniem” bomb zegarowych w pociągach dla Niemców, „organizowanie” zderzeń i wykolejeń parowozów na torach stacyjnych oraz palenie wagonów towarowych i budynków stacyjnych. Informacje te autor zaczerpnął ze źródeł polskich i w pewnym odsetku z dokumentów niemieckich. Znacznie szerzej zostały zrelacjonowane wyniki dociekań autora o akcji sabotażowej, prowadzonej na stacjach, w parowozowniach, a także w innych remontowo-produkcyjnych placówkach kolejowych. Ustalenia liczbowe zaczerpnięte z miesięcznych meldunków stołecznego Kedywu obejmują 92 akcje, w których uszkodzono 201 parowozów; spowodowano zatarcie osi w 5131 różnego typu wagonach oraz „założenie” termitów w 359 wagonach, w większości z łatwopalnym ładunkiem. Ponadto w około 30 aktach sabotażu dokonano zniszczeń lub uszkodzeń przewożonego sprzętu wojskowego (np. silników samolotowych) i przemysłowych (m.in. obrabiarek), a także niszczenia różnych materiałów i urządzeń technicznych (1113 węzów hamulcowych i ogrzewczych) oraz 30,5 tony wyrobów żelaznych, 3,5 tony – mosiężnych i miedzianych¹¹². Cytowane dane zostały zaczerpnięte z zachowanych akt sprawozdawczych dowództwa warszawskiego okręgu AK.

Opublikowana dysertacja doktorska J. Gozdawy-Gołębiowskiego¹¹³ zawiera m.in. rezultaty sabotażu i dywersji kolejowej, uzyskane przez Kedyw dwóch podokręgów („Zachodniego” i „Wschodniego”) Obszaru Warszawskiego AK. Ogółem na tym terenie od przełomu lat 1942/1943 do czerwca 1944 dokonano 1679 aktów sabotażu kolejowego oraz „22 napady na pociągi”¹¹⁴. To, że ustalenia te oparto na „niekompletnych danych” potwierdza co najmniej częściowo lektura 15-stronicowego tekstu zatytułowanego *Akcje kolejowe*. We fragmencie tym zgromadzono wiele dziesiątków opisów jednostkowych aktów sabotażu, które mają ilustrować częstotliwość i rezultaty podejmowanych działań. Znaczna część tych przekazów oparta jest na informacjach cząstkowych, a nawet ogólnikowych. Przykładowo można podać, że w ponad 80 opisach akcji o wzniesieniu pożarów w załadowanych wagonach wynika, iż spaleni mogło ulec około 100 jednostek

¹¹⁰ T. Strzembosz, *ibidem*, s. 221. Szerzej o tej dywersji zob. B. Kobuszewski, *O uderzeniu warszawskich patroli dywersyjnych Związku Odwetu na tabor i obiekty „Kolei Wschodniej” w nocy z 17 na 18.11.1942 r.* WPH 1992 nr 2, s. 139-142; nr 3, s. 165-187.

¹¹¹ H. Witkowski, *Kedyw okręgu warszawskiego Armii Krajowej w latach 1943–1944*, Warszawa 1984.

¹¹² *Ibidem*, s. 203-212. Tabele nr 5, 6, 7, 8.

¹¹³ J. Gozdawa-Gołębiowski, *Obszar Warszawski Armii Krajowej*, Lublin 1992.

¹¹⁴ *Ibidem*, s. 262.

taboru z ładunkiem. Natomiast straty w taborze, spowodowane głównie stosowaniem środków chemicznych lub sposobów mechanicznych, „szacowane” są na 586 wagonów i 509 parowozów¹¹⁵. Dla ścisłości podajmy, że autor wyraźnie stwierdza, iż „liczby zniszczonych lub uszkodzonych wagonów nie sposób jest ustalić” i dodaje „nie wiadomo również..., ile spłonęło”¹¹⁶. Przytoczony materiał „faktograficzno-statystyczny” został zaczerpnięty niemal wyłącznie z polskich źródeł informacji, w których nie brakuje niekiedy dotkliwych luk zwłaszcza w „urzędowej sprawozdawczości”. Natomiast, jak wynika z lektury omawianego fragmentu tekstu, autor wykorzystał jeden dokument niemiecki, ale „prezentacja” tego meldunku, najogólniej mówiąc budzi zdziwienie¹¹⁷.

Ten „mini” przegląd, na który złożył się zestaw wybranych publikacji nie wyczerpuje gamy „barw” i „cieni” literatury przedmiotu. Natomiast próba bardziej szczegółowej analizy tych pozycji, choćby ze względów objętościowych, przekracza możliwości jej „usytuowania” w prezentowanym tekście. Dlatego też ograniczę się tylko do zasygnalizowania kilku spraw, które dotyczą niezbędnych wyjaśnień dotyczących przyjętych reguł, zastrzeżeń i wyjątków odnoszących się do „tworzywa faktograficzno-statystycznego”, uzyskanego w procesie konfrontacji i weryfikacji dostępnego autorowi zasobu polskich i niemieckich źródeł informacji.

Rozpocznę od konstatacji, że lektura zaprezentowanych (i tylko ogólnie zasygnalizowanych¹¹⁸) publikacji zwiera bogaty i zarazem w dużym stopniu zróżnicowany poziom wiedzy o walce z niemiecką komunikacją kolejową w dystrykcie warszawskim. Występujące luki i niezborności w opisach wydarzeń i faktów, przynajmniej „na dziś”, tylko w pewnym zakresie wypełniają zaczerpnięte głównie z niewyzyskanych dotychczas przez badaczy części konspiracyjnej dokumentacji, prasy podziemnej i urzędowych przekazów cywilnych i wojskowych władz niemieckich.

¹¹⁵ Ibidem, s. 263-278.

¹¹⁶ Ibidem, s. 262.

¹¹⁷ Autor niewiele wie o dokumentach niemieckich, które wymienia w *Bibliografii* (s. 537), we *Wstępie* (s. 8-9) oraz w przypisie 35 (s. 270), 101 (s. 291), 296 (s. 333) i 339 (s. 345). Dlaczego? Po pierwsze, w „AWIH” nie ma zespołu mikrofilmów „Wehrkreiskommando” GG. Natomiast w jednym z zespołów (T-501) zasobu mikrofilmów „aleksandryjskich” znajduje się m.in. część dokumentacji MiG i WKGG. Po drugie, autor podaje nieścisłe sygnatury „wyzyskanych” meldunków dziennych WKGG. Np. wymieniona sygnatura „VII/18, t. 501, r. 129-130” – to „zbitka” sygnatur („tłumaczenia” i „oryginały”). Ponadto ów „Tgm WKGG” z 16 V 1944 r. musiały wielokrotnie przekraczać raczej znormalizowaną objętość takich tekstów. Dodajmy, że w wymienionych rolkach nie ma takich dokumentów. Po trzecie, pomijając pewne nieścisłości co do ram czasowych (informacja o meldunkach dziennych, jeżeli idzie o dystrykt warszawski), które obejmują jakoby tylko okres od 27.10.1943 r. do 30.06.1944 r. – por. s. 9), trudno jest zrozumieć pominięcie takiego „drobiazgu”, jak kilkadziesiąt sprawozdań dekadowych i miesięcznych MiG i WKGG z lat 1942–1944. Po czwarte, w meldunkach dziennych (i nie tylko) znajdują się informacje o 10 „zamachach na kolei”, które wymieniane są w źródłach polskich.

¹¹⁸ Przytoczono jedynie część w różnym zakresie wyzyskanych publikacji. Przykładowo tylko wymienię parę takich publikacji, nader przydatnych w pracy nad tekstem: W. Bartoszewski, *Warszawski pierścień śmierci*, Warszawa 1970; tegoż, *1859 dni Warszawy*, Warszawa 1974; A. Borkiewicz-Celińska, *Batalion „Zośka”*, Warszawa 1990; R. Domańska, *Pawiak*, Warszawa 1978; R. Gdulewski, *Pirotechnicy z fabryki Gerlacha*, Warszawa 1976; St. Lewandowska, *Ruch oporu na Podlasiu 1939–1944*, Warszawa 1976; tejsze, *Okupowanego Mazowsza dni powszednie 1939–1945*, Warszawa 1993; R. Nazarewicz, *Armii Ludowej dylematy i dramaty*, Warszawa 2000; *Słownik uczestniczek walki o niepodległość Polski 1939–1945*, Warszawa 1988; P. Stachiewicz, „Parasol”, Warszawa 1981; T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe konspiracyjnej Warszawy 1939–1944*.

Całość zgromadzonego zasobu wiadomości, najogólniej mówiąc, można podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza obejmuje informacje o przebiegu i następstwach działań – które mieszczą się w pojęciu dywersja – wydzielonych struktur konspiracyjnych. Zaliczam do nich z reguły „jawne” i przeprowadzone „na trasie” akcje z użyciem broni oraz wykonane za pomocą saperskich lub mechanicznych sposobów i środków atakowania taboru i obiektów kolejowych. Znakomita większość prezentowanych opisów dywersji oparta jest na materiale proweniencji polskiej i niemieckiej. Pewien odsetek stanowią przekazy, których podstawę materiałową stanowią wyłącznie polskie lub tylko niemieckie źródła informacji.

Grupa druga zawiera dane o przebiegu i skutkach najszerzej rozpowszechnionej antyniemieckiej formie polskiego oporu, jakim był sabotaż. Zaliczam do nich – z reguły głęboko „zakamuflowane” i wykonywane głównie „na miejscu” (placówki remontowe, stacje kolejowe, torowiska) – działania terenowych ogniw konspiracyjnych, prowadzone za pomocą chemicznych i mechanicznych środków i sposobów w celu dezorganizacji przewozów i niszczenie taboru, sprzętu, materiałów i narzędzi. Wiadomości o akcjach sabotażowych – zarówno o charakterze jednostkowym, jak i dane zbiorcze – zostały niemal w całości zaczerpnięte z zachowanej dokumentacji Kedywu (od szczebla obwodu do komendy obszaru włącznie). Natomiast informacje o wypadkach sabotażu zawarte w dostępnej dokumentacji niemieckiej stanowią zaledwie parę procent ogólnej sumy zarejestrowanych przez okupantów „zamachów na koleje żelazne”.

Przyjęte kryteria podziału materiału faktograficznego na dwie grupy nie spełniają w pełni zakładanych wymogów. Wiąże się to z faktem występowania również pewnego rodzaju akcji, które trudno jest jednoznacznie określić jako akt dywersji lub sabotażu. Margines tolerancji takich „nieadekwatności” jest stosunkowo niski i tylko w minimalnym stopniu rzutuje na relacje ilościowe między sumą dywersji i sabotaży.