

# Kobuszewski, Bogdan

---

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

---

Rocznik Mazowiecki 19, 123-173

---

2007

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych [mazowsze.hist.pl](http://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 II)

### Akcje „na trasie”

Rozważania o bilansie walki z kolejami w dystrykcie warszawskim rozpoczęliśmy od prezentacji zgromadzonego zasobu informacji ilustrujących rozmiar i następstwa materialno-osobowe akcji przeprowadzonych „na trasie”.

### Dane niemieckie

Z dostępnych autorowi dokumentalnych przekazów proveniencji niemieckiej wynika, że w okresie od stycznia 1942 r. do września 1944 r. na obszarze dystryktu warszawskiego okupacyjne władze odnotowały 288 „zamachów na kolei”. Ponad dwie trzecie tej sumy przypadło na akcje „na trasie”.

Częstotliwość i liczbę uderzeń „na trasie” zarejestrowanych w dokumentach niemieckich zawiera Zestawienie nr 1.

### Zestawienie nr 1

Miesiące i rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem w roku	Razem w latach 1942–1944
1942	–	–	–	1	3	–	–	–	1	6	2	5	18	219
1943	4	5	4	5	12	4	5	6	24	12	16	9	106	
1944	6	15	10	17	7	10	27	3	–	–	–	–	95	

Z podanych liczb wynika, że w 1942 r. przeprowadzono około 8,2%, w 1943 r. – prawie 48,5%, w 1944 r. – ponad 43% sumy akcji „na trasie”. Zwraca uwagę ciągłość ataków na tabor i obiekty kolejowe w dystrykcie. Od września 1942 r. do

sierpnia 1944 r. dokonywano bowiem w każdym miesiącu najczęściej po kilka (4-5), a w niektórych po kilkanaście (10-17) akcji. Dwukrotnie nawet (we wrześniu 1943 r. i w lipcu 1944 r. przeprowadzono 24 i 27 takich dywersji kolejowych. Na wspomniane 219 akcji „na trasie” składają się: 141 uderzenia na tabor, 70 – na tory kolejowe i 8 – na mosty kolejowe. Najczęściej obiektami ataku były pociągi towarowe (54 akcje) i „Sonderzüge” (29 akcji)<sup>1</sup>. Natomiast 15 razy uderzano na „pociągi wojskowe”<sup>2</sup>, 9 – na pasażerskie, 5 – na „ochronne”<sup>3</sup> i 3 – na „budowlano-remontowe”. Tylko raz dokonano „zamachu” na pociąg elektryczny. Dodajmy, że dostępny materiał nie pozwala na określenie rodzaju 25 zaatakowanych transportów kolejowych.

Duże luki w informacjach z wyzyskanych źródeł ograniczają wydatnie możliwości ustalenia rzeczywistych rozmiarów strat materialnych i osobowych. Przykładowo podam, że:

1. Szkody w taborze odnotowali okupanci zaledwie w 67 uderzeniach, czyli w niespełna jednej trzeciej sumy akcji „na trasie”. W udanych akcjach uszkodzono lub zniszczono od 1 do 20 wagonów bądź 1 lokomotywę. Razem dywersje te spowodowały różnego rodzaju „awarie” w 34 lokomotywach i 167-172 wagonach.

2. Jeszcze mniej informacji zachowało się o stratach osobowych. W zapisach około 40 uderzeń – wielkość ofiar w ludziach wahała się w granicach od 1 rannego lub 1 zabitego do niespełna 70 ofiar w ludziach (36 osób rannych i 32 zabitych). Łączne straty osobowe w tych akcjach wyniosły 277 osób, w tym – 108 zabitych i 149 rannych.

<sup>1</sup> W licznych publikacjach (w tym w wydawnictwach niemieckich) napotykamy na różniące się treściowo „odczyty” takich skrótów jak FS, SFR czy DmW. Z urzędowych zapisów (Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau, dalej – ANB, nr 482 z 4.08.1942 r., s. 294) wynika, że SF to „Schnellzug für Fronturlauber”. W podobny sposób „rozszyfrowują” ten skrót autorzy niemieccy (np. V. Kubitzki, M. Reimer, *Die Eisenbahn in Polen 1939–1936, Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*, Stuttgart 2004, s. 156). Ale dla J. Piekalkiewicza (*Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1979, s. 92) – „FS” oznacza „Schnellzug mit Fronturlauberabteilen”. Jest to określenie bliskie treściowo skrótowi „DmW” (Durchzug mit Wehrmachtsabteilen, czyli pociąg bezpośredni – tranzytowy – z przedziałami dla wojska). Do tej kategorii pociągów zaliczane były także – „EmW” (Eilzug mit Wehrmachtsabteilen) i „PmW” (Personenzug mit Wehrmachtsabteilen). Natomiast, jeżeli chodzi o skrót „SFR”, to w dostępnych źródłach informacji (opublikowanych i archiwalnych) oznacza on: „Schnell” lub „Sonderzug für Fronturlauber und Reisenden”. Dodajmy jeszcze, że w opublikowanym zarządzeniu „O porządku w pociągach dla wojskowego ruchu pasażerskiego” (ANB, nr 732 z 8.11.1941 r., s. 415 i 465) – „w pociągach SFR, DmW, EmW i PmW” nakazywano „nie dopuszczać” Mannschaftu i podoficerów do wagonów II klasy, które są zarezerwowane wyłącznie „dla oficerów i urzędników w randze oficerskiej”. Zob. też przypis 2.

<sup>2</sup> Pojęcie „pociąg wojskowy” – „Militärzug” (M lub Mz) albo „Wehrmachtzug” (W lub Wz) obejmuje różnorodny zestaw transportów kolejowych, przeznaczony dla Niemieckich Sił Zbrojnych. Najogólniej mówiąc chodzi o przewozy kolejowe, które: po pierwsze – zabezpieczały „przerzuty operacyjne” wojsk polowych (Feldherr) lub potrzeby transportowe wojsk zapasowych (Erzatzherr) i po wtóre – zapewniały tym wojskom ciągłość zaspokajania ich potrzeb. Pociągi z zaopatrzeniem („Nachschubzüge”) miały charakter „jednolity” (np. „Amunitionzug”, „Betriebsstoffzug” czy „Verpflegungszug” w tym np. „Mehlzug” i „Haferzug”) lub „mieszany”, np. złom w postaci zdobycznego uzbrojenia przeciwnika, sprawnych urządzeń produkcyjnych i półfabrykatów dla „potrzeb armii”. Dodajmy, że przeciętny „pociąg wojskowy” składał się z około 40 wagonów. Przetransportowanie dywizji piechoty wymagało „zaangażowania” 70 pociągów.

<sup>3</sup> Zob. „Rocznik Mazowiecki” 2006, t. XVIII, s. 132, przyp. 64.

3. Nieco więcej zapisów informuje o okresowych blokadach na szlakach kolejowych. Z istniejących 58 zapisów wynika, że ogólna przerwa w ruchu wyniosła 465 godzin. Natomiast rozpiętość przerw spowodowana poszczególnymi dywersjami była znacznie zróżnicowana – wahała się bowiem od 1 do 20 godzin w jednej akcji.

W zdecydowanej większości uderzeń „na trasie” posłużono się materiałami wybuchowymi<sup>4</sup> (163 akcje). W kilkudziesięciu wypadkach zastosowano takie „metody”, jak rozkręcanie szyn, wbijanie klinów żelaznych lub podkopy na torach (43 akcje). W 13 akcjach jadące pociągi ostrzelano z broni strzeleckiej oraz w sporadycznych wypadkach obrzucono ręcznymi granatami.

### Dane polskie

Liczba jednostkowych informacji o akcjach „na trasie” oparta wyłącznie na polskim materiale faktograficznym – w przeciwieństwie do zasobu danych pochodzących ze źródeł niemieckich – stanowi zaledwie niewielki odsetek sumy sabotaży określanych w naszych rozważaniach terminem – „akcje na miejscu”. Do tej pory udało się „odtworzyć” łącznie 151 jednostkowych opisów o przebiegu i skutkach uderzeń „na trasie”. Dane odnoszące się do sumy akcji i skali natężenia tych uderzeń przedstawiono w Zestawieniu nr 2.

#### Zestawienie nr 2

Miesiące i rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem w roku	Razem latach 1942–1944
1942	–	–	–	–	–	–	–	–	2	3	2	–	15	151
1943	5	11	2	2	9	3	8	5	23	13	11	6	98	
1944	3	8	6	16	2	1	2	–	–	–	–	–	38	

Z podanych liczb wynika, że w 1942 r. przeprowadzono około 10%, w 1943 r. – blisko 65% i w 1944 r. – 25% ogólnej sumy akcji „na trasie”.

Dostrzegalna jest pewna ciągłość atakowania szlaków kolejowych. W każdym miesiącu (od lipca 1942 do lipca 1944 r.) przeprowadzano bowiem od 1 do 23 akcji.

Spośród prezentowanych 151 informacji polskich o dywersjach kolejowych 106 znalazło swoje odbicie „w urzędowych zapisach Wehrmachtu, policji i administracji niemieckiej”. 45 z przytoczonych opisów akcji (por. Zestawienia nr 3, 4 i 5) oparto na danych pochodzących wyłącznie z dokumentów wytworzonych przez polskie struktury konspiracyjne. Pomyślnym wynikiem zakończyły się 122 akcje, 21 – było nieudanych, o skutkach 8 – brak danych. W sumie akcji „na trasie” mieści się: 113 uderzeń na tabor, 36 – na tory i 2 – na mosty.

<sup>4</sup> Do tej problematyki wrócimy w dalszej części naszych rozważań.

Głównymi obiektami ataków były pociągi towarowe (33 akcje), „specjalne” (28) oraz „wojskowe” (14 akcji, w tym na 3 „amunicyjne” i 2 „sanitarne”). Dziesięć razy spowodowano „katastrofy” pociągów „pasażerskich, „ochronnych” i „budowlano-remontowych”. Raz wykolejono zestaw parowozów. Natomiast aż w 27 wypadkach nie udało się ustalić rodzaju atakowanych transportów kolejowych.

Blisko trzy czwarte (73%) akcji „na trasie” przeprowadzono stosując sprzęt i materiały minerskie. W niespełna 14% posłużono się takimi sposobami, jak rozkręcanie szyn czy kliny metalowe. Tylko 3-krotnie ostrzelano jadące pociągi. Natomiast więcej dokonano dywersji (łącznie 14 akcji), w których eksplozji min towarzyszył atak ogniem broni strzeleckiej i granatów.

Skromne są wiadomości o materialno-osobowych skutkach omawianych dywersji. Świadczą o tym następujące dane:

1. Szkody w taborze udało się ustalić w blisko połowie uderzeń „na trasie”. Spowodowały one uszkodzenie lub zniszczenie 41 jednostek „trakcji parowej” i 278 wagonów. W jednej akcji szkody wynosiły od 1 wagonu lub 1 lokomotywy do 20 wagonów (tylko raz w akcji wykonanej 1.07. 1944 r.).

2. Straty osobowe (255 osób) zostały odnotowane zaledwie w 27 uderzeniach. W ich wyniku miało zginąć 95 osób, a kolejne 160 – odnieść rany. Liczba ofiar w jednej dywersji wahała się od 1 do 50 rannych lub 1 zabitego do 30 zabitych.

3. Z zachowanych 48 zapisów o rozmiarach przerw w ruchu wynika, że łączny czas „blokad” na zaatakowanych odcinkach dróg żelaznych wyniósł 435 godzin. W kilku wypadkach uzyskano przerwy około dobowe (20 i 26 godzinne). Natomiast w większości akcji blokady w ruchu wahały się w granicach od 1 do 10 godzin.

## Weryfikacja

Z prostego zestawienia (przynajmniej w takiej formie przekazu) danych niemieckich z polskimi pozornie niewiele wynika, zarówno jeżeli chodzi o ustalenia szczegółowe, jak i ogólne. Faktycznie zaś zgromadzony materiał poświadcza dowodnie, że okupanci zarejestrowali znacznie więcej „zamachów na kolei” niż informują o tym źródła polskie. Po pierwsze – stanowi to pewien przyczynek do rozważań zarówno co do luk w dostępnych archiwaliach, jak i skali ich „penetracji” przez historyków. Po drugie – wskazuje na konieczność udzielenia odpowiedzi na parę zasadniczych pytań: w jakim zakresie opisy akcji zawarte w przekazach polskich znajdują „odbicie” w dokumentacji niemieckiej (*i vice versa*)? na ile „spójne” są „oceny stron” co do szacunków własnych szkód i strat? kto i w jakim zakresie dokonywał „zamachów na drogi żelazne” biegnące przez dystrykt warszawski?

Tym sprawom poświęcimy kolejny fragment naszych rozważań. Ich podstawę stanowią będą zaczerpnięte z przekazów własnych i przeciwnika, poddane weryfikacji i konfrontacji, wiadomości o rozmiarach, „ciężarze gatunkowym” i wykonawcach dywersji „na trasie”.

Rozpocniemy od przedstawienia wstępnego bilansu dywersji kolejowych na obszarze dystryktu warszawskiego w latach 1942–1944. Liczebność i rezultaty uderzeń „na trasie” dokonanych przez Armię Krajową w okresie od października 1942 r. do lipca 1944 r. przedstawiono w Zestawieniu nr 3.

## Zestawienie nr 3

Lp.	Data (godz.)	Miejsce akcji	Obiekt akcji	Sposób	Szkody rzeczowe	Straty w ludziach	Przerwa w ruchu
1.	1942 r. 7/8.10. (0.22)	Warszawa–Malkinia (między m. Zielonka i Marki)	Pociąg nr 131/151/9/301	Mina	Parowóz i 2 wagony	2 rannych	20 godz.
2.	7/8.10. (0.27.)	Warszawa–Dęblin (między m. Anin i Wawer)	Pociąg służbowy nr 7501	Mina	Wykolejono parowóz	Nie podano	Okolo 9 godz.
3.	7/8. 10. (01.10.)	Warszawa–Siedlce (koło p. kol. Antoniów)	Pociąg sanitarny nr 6870–647	Mina	Uszkodzono parowóz	Nie podano	Okolo 6 godz.
4.	7/8.10. (01.10.)	Warszawa–Działdowo (między m. Praga i Legionowo)	Tor	Mina	Uszkodzono obydwa toki szyn	Nie podano	Okolo 7 godz.
5.	7/8.10. (20.45)	Warszawa–Sochaczew (koło m. Gołąbki) (Warszawa–Żyrardów (między st. Kol. Warszawa Zach. i Pruszków)	Tory	Mina	Uszkodzono dwa tory	Nie podano	Nie podano
6.	7/8.10. (5.40)	Warszawa–Kutno (przy km 5,8)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
7.	7/9.10. (?)	Warszawa–Radom (koło m. Pyry)	Parowóz	Mina	Niemcy tej akcji nie odnotowali. W polskich źródłach podano, że wykolejono parowóz.	Nie podano	Nie podano
8.	31.12 (17.45)	Skierniewice –Warszawa (5 km na wsch. od Skierniewic)	Pociąg towarowy (z węglem)	Mina	Uszkodzony parowóz i tor	Nie było	8 godz. Na 1 torze
9.	1943 r. 1.01. (?)	Łowicz–Kutno (pod m. Szymanów)	Tor	Mina	Mina nie wybuchła i została rozbrojona przez Niemców.	Nie było	Zob. uwagi

10.	1.01. (?)	Warszawa (wiadukt kol. Na ul. Wolskiej)	Wiadukt kolejowy	Mina	Akcja nieudana i nie odnotowana przez Niemców	Nie było	Nie było
11.	1.01. (?)	Warszawa (tunel między dworcami: „Głównym” i „Wschodnim”)	Pociąg wojskowy	Mina	Wykolejono 2 wagony i zerwano 1 m szyn	Nie podano	5-6 godz.
12.	(?).02. (?)	Warszawa–Sochaczew (pod m. Szymanów)	Pociąg towarowy	Rozkrę- cenie szyn	Wykolejono parowóz i 2 wagony	Nie podano	Nie podano
13.	7/8.02. (?)	Warszawa–Żyrardów (pod m. Jaktorów)	Tor	Rozkrę- cenie szyn	Nie podano	Nie podano	Nie podano
14.	11./12. 05. (?)	Warszawa– Skierniewice (pod m. Łubna)	Pociąg z urlopo- wiczami frontowymi	Rozkrę- cenie szyny	Akcję podejmowano dwukrotnie (z 8 na 9 i 10 na 11), ale nieskutecznie	Nie podano	Nie podano
15.	19/20. 05. (?)	Otwock–Pilawa (koło st. kol. Celestynów)	Pociąg	Akcja	Cel główny – odbicie transportowanych więźniów	4 zabitych	Nie podano
16.	12.06. (?)	Warszawa–Tuszczy (koło m. Wołomin)	Pociąg wojskowy	Ostrze- lanie	Nie podano	1 zabity i 1 ranny	Nie podano
17.	30.06. (1.07. ?)	Warszawa–Pilawa (pod m. Śródborów)	DmW nr 424	Mina	Wykolejono 8 wagonów	Nie podano	Ruch wznowio- no o godz. 21.30.
18.	5.07. (?)	Łowicz–Osiny	Tor (mostek kolejowy)	Akcja	Uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
19.	(?). 07. (?)	Warszawa– Skierniewice (koło m. Żyrardów)	Most	Akcja	Nieudana próba zniszczeniu mostu na rzece Sucha	2 zabitych i 1 ranny	Nie podano
20.	(?). 07. (?)	Warszawa–Łowicz (pod m. Paprotnia)	Tor	Mina	Wysadzono tor	Nie podano	Nie podano
21.	1-10. 08. (?)	Tuszczy–Małkinia (między m. Ogrodniki rzeką Ugoszcz)	Pociąg towarowy (z materiałami pędnymi)	Akcja	Spalono lub uszkodzono ok. 40 wagonów i 1 km podtorza	Nie podano	10 godz.

22.	10.09. (?)	Mińsk Maz.– Siedlce (pod m. Broszków)	Pociąg towarowy	Akcja	Uszkodzono parę wagonów	1 zabity i 1 ranny	2 godz.
23.	11/12. 09. (?)	Warszawa– Siedlce (pod m. Skruda)	Pociąg „z bronią”	Akcja	Opanowano st. kol., ale niespodziewany alarm pracownika kolei uniemożliwił kontynuowanie akcji	Nie było	Nie było
24.	27/28. 09. (23.45)	Warszawa–Modlin (koło m. Choszczówka)	Pociąg z jeńcami wojennymi oraz pociąg ochronny (Sicherung- szug nr 334357)	Miny	Uszkodzono parowóz z pociągu ochronnego	Nie podano	Nie podano
25.	27/28. 09. (00.10.)	Warszawa–Radom (między m. Zalesie i Piaseczno)	Pociąg z samocho- dami wojskowymi	Mina, ładunki zapalające i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 3 wagony oraz spalono 5 wagonów	Nie podano	Okolo 2 godzin (?)
26.	27/28. 09. (?)	Warszawa– Dęblin (st. kol. Stara Wieś)	St. kol. I pociąg. Zob. uwagi.	Akcja	Opanowano st. kol., ale oczekiwany pociąg z uzbroje- niem nie nadjechał z powodu blokady ruchu powodowanej akcją pod Wawrem (zob. lp. 47 w Zestawieniu nr 4)	Nie było	Zob. uwagi
27.	4/5.10. (?)	Warszawa– Siedlce (pod m. Dębe Wielkie)	Pociąg	Akcja	Opanowano st. kol. i pociąg, w którym zamiast uzbrojenia był „sprzęt gospodarczy”	Nie było	Nie podano



28.	6/7.10. 9 ?)	Warszawa– Lublin (koło m. Pogorzelski)	Pociąg towarowy nr7509	Akcja	Pociąg ostrzelano, zatrzymano i „obrabowano”; wysadzono wagon z amunicją i zniszczono 18 m toku szyn	Nie było podano	Nie
29.	23/24. 10. (4.00)	Warszawa– Lublin (koło m. Pogorzelski)	SF–Zug nr 422	Mina	Wykolejono 2 parowozy i 2 wagony oraz „zerwano” około 100 m. szyn.	Nie było	Około 17-18 godz.
30.	24.10. (1.45.)	Warszawa– Małkinia (pod m. Tłuszcz)	Pociąg towarowy i 5 wagonów	Mina	Wykolejono parowóz	Nie było	8-10 godz.
31.	24.10. (23.58.)	Warszawa–Berlin (koło m. Płochocin)	Durchzug nr 24	Mina	Wykolejono 1 paro- wóz i 6 wagonów	Nie było	18 godz.
32.	27.10 (?)	Mińsk Maz.– Siedlce (koło m. Dziewule)	Pociąg z urlopo- wiczami fronto- wymi (?)	Mina	Nie podano	Nie podano	7 godz.
33.	22.11. (?)	Warszawa–Kutno (między m. Boża Wola i Szymanów)	DmW nr 124	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 6 wagonów	1 zabity i 4 rannych	Nie podano
34.	4.12. (20.30. i 3.05.)	Warszawa– Mińsk Maz. (koło m. Skrudą)	DmW nr 11 i „pociąg pomocniczy” (zob. uwagi)	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 6 wagonów	3 zabitych i 6 rannych	24 godz. (?)
35.	11/12.12 (3.00.)	Warszawa–Dęblin (pod m. Celestynów)	SFR nr 2381	Mina, ostrze- lanie i granaty	Wykolejono parowóz i 2 wagony	14 zabitych i 50 ran- nych	Przewozy kolejowe zostały wznowio- ne 13.12. o godz. (?)
36.	20/21. 12. (?)	Warszawa–Dęblin (st. kol. Zabieżki)	Pociąg z amunicją	Akcja	Pociąg ostrzelano, ale nie zdołano go zatrzymać i opanować	Nie podano	Nie podano

37.	1944 r. 17/18.01. (20.55.)	Warszawa–Siedlce (pod m. Rudka)	SFR nr 11 (?)	Mina	Podano: „pociąg najechał na minę i wykoileł się”	Nie podano	Dłuższa przerwa w ruchu (około 20 godz. ?)
38.	21.01. (23.44.)	Warszawa–Koluszki (23.44.)	Pociąg towarowy nr 6779	Mina	Wykolejono parowóz i 2 0 (16 ?) wagonów	3 rannych	Nie podano
39.	29.01. (22.20)	Warszawa–Siedlce (pod p. kol. Sosnowo)	Pociąg osobowy nr 1529	Mina	Wykolejono parowóz i 5 wagonów	Nie podano	Nie podano
40.	15/16. 02. (?)	Kutno–Warszawa (pod m. Boża Wola)	Pociąg towarowy	Mina	Wykolejono parowóz i 10 (16) wagonów	Nie było	26 godz. na dwóch torach
41.	19.02. (?)	Warszawa– Skierniewice (koło mostu na rz. Rawka)	Pociąg	Ostrze- lano	Nie podano	Nie było	Nie było
42.	23.02. (22.50.)	Warszawa–Siedlce (pod m. Skruda)	SF–Zug nr 1074 (10474 ?)	Mina 7 wago- nów	Wykolejono	5 rannych i 5 zabitych	13-14 godz.
43.	29.02. (1.30 i 6.40)	Warszawa–Dęblin (miedzy m. Pogorzelski i m. Otwock)	SF–Zug nr 84 i tor kolejowy (zob. uwagi)	Miny i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 10 wagonów	5 zabitych i 11 rannych	10-11 godz.
44.	29.02. (21.15.)	Warszawa–Siedlce (koło p. kol. Bork- Kosy)	FS–Zug nr 82	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 5 wagonów	2 zabitych i 9 rannych	(około 20 godz. ?)
45.	8.03. (?)	Skierniewice– Warszawa	Pociąg towarowy nr 6777	Mina	Wykolejono 18 wagonów	Nie było	Nie podano
46.	8.03. (?)	Warszawa– Skierniewice	Pociąg towarowy nr 568216	Mina	Wykolejono węglarkę	Nie było	Nie podano
47.	19/20. 03. (?)	Warszawa–Dęblin (pod st. kol. Sródborów)	„Pośpieszny pociąg urlopowy” (?)	Mina	Podano tylko, że „pociąg wykolejono”	Nie podano	Nie podano
48.	29.03. (?)	Warszawa–Dęblin (pod m. Celestynów)	„Pośpieszny pociąg urlopowy” (?)	Mina	Podano tylko, że „pociąg wykolejono”	Nie podano	Nie podano

49.	2.04. (21.45)	Warszawa-Białystok (pod m. Urle)	SFR-Zug nr 77	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 5 (7) wagonów	1 zabity i 7 rannych	Nie podano
50.	2.04. (?)	Kutno-Warszawa (pod m. Jackowice)	SF-Zug nr 181	Mina 8 wago- nów	Wykolejono	3 rannych	20 godz.
51.	2 i 7. 04. (?)	Warszawa- Skierniewice (p. kol. Rawka)	Tor	Mina	Podjęte dwie nieudane próby wysadzenia torów	Nie było	Nie podano
52.	3/4.04. (22.15.)	Warszawa-Sochaczew (między m. Płochocin i Błonie)	SF-Zug nr 81	Mina	1 parowóz i 3 wagony	6 rannych	17 godz. (?)
53.	3/4.04. (7.00.)	Warszawa-Modlin (koło m. Płudy)	Tor	Mina	Nie zdołano odpalić zainstalowanych min. Patrol Bahnschutzu wymontował 6 min „naciągowych” produkcji niemieckiej.	Nie było	Nie podano
54.	4/5.04. (?)	Warszawa-Dęblin (między Celestynów i m. Pilawa)	„Pociąg urlopowy”	Miny	Niemiecki meldunek informuje, że „usunięto kilka min”	Nie było	Nie podano
55.	7.04. (1.50.)	Warszawa- Skierniewice (pod m. Jaktorów)	Pociąg z amunicją	Mina	Niemcy podali tylko, że „pociąg wykolejono”	Nie podano	15 godz.
56.	7.04	Warszawa-Sochaczew (pod m. Błonie)	Pociąg	Ostrze- lanie	Nie podano	Nie podano	Nie podano
57.	27.04. (21.50.)	Warszawa-Małkinia (między m. Urle i m. Szewnica)	SF-Zug nr 77	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 6 wagonów oraz zniszczono około 300 m toru	36 zabitych i 32 rannych	Nie podano
58.	27/28. 04. (2.28)	Dęblin-Warszawa (koło st. kol. Pogorzelski)	SF-Zug nr 84	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono 4 wagony	2 zabitych 10 rannych	Nie podano
59.	16/17. 05.(?)	Warszawa- Skierniewice (koło m. Łubno)	Pociąg towarowy	Mina i ostrze- lanie	Uszkodzono szyny	2 zabitych	Nie podano

60.	2.07. (0.00.)	Warszawa–Dęblin (między m. Zabieżki i m. Celestynów)	Pociąg towarowy	Zatrzymanie, ostrzeżenie i opanowanie	Wysadzono parowóz, podpalono wagon z samochodami	2 zabitych	Okolo 3 godz.
61.	13.07. (12.00)	Warszawa–Siedlce (pod st. kol. Broszków)	Pociąg budowlany	Akcja	Zdobyto uzbrojenie oraz środki sanitarne i żywność	Nie podano	Nie podano

Zestawienie nr 3 zawiera podstawowe dane o wykonanych przez zespoły dywersyjne AK „akcje na trasach” dystryktu warszawskiego. Zwracam uwagę na ich „uterenowanie”, ponieważ sporo dywersji kolejowych przeprowadziły patrole ZO i Kedywu (KG i OW) także na terenach innych dystryktów GG. Do tej kwestii jeszcze wrócimy. Podanej liczby 61 uderzeń „na trasie” autor nie traktuje jak „ostatecznej”. Jest to ustalenie zgodne z jego wiedzą „na dziś”<sup>5</sup>.

Większość jednostkowych opisów akcji podanych w Zestawieniu nr 3 jest oparta na urzędowych przekazach polskich i niemieckich. W 14 wypadkach jednakże podstawę opisu akcji stanowiły wyłącznie źródła polskie. Z wymienionej sumy 61 uderzeń na tabor, tory i mosty kolejowe: 48 – zakończyło się pomyślnie, 13 zaś – niepowodzeniem<sup>6</sup>. Dane w Zestawieniu nr 3 informują nas, że z wymienionych 61 dywersji przeprowadzono: w 1942 r. – 8, w 1943 r. – 29, a w 1944 r. – 24 uderzenia na tabor, tory i mosty kolejowe.

Głównym obiektem ataków był tabor (52 akcje). Natomiast 8 razy uderzano na tory i raz na most kolejowy. Najczęściej atakowano „Sonderzug” (19 akcji), pociągi towarowe (12) i pociągi „wojskowe” (8 akcji, w tym – 4 na pociągi z amunicją i 1 na pociąg sanitarny). Sporadyczny charakter miały ataki na pociągi budowlane (2 akcje) i osobowe (2 akcje) i parowozy (1 akcja). W ośmiu wypadkach nie zdołano ustalić rodzaju pociągów.

W przeważającej części dywersji (45 akcji) posłużono się materiałami i sprzętem minerskim. Trzykrotnie jednak rozkręcano szyny i tyleż razy ostrzelano jadące pociągi. Na pozostałe 10 akcji (w tym parę nieudanych) złożyły się uderzenia na transporty kolejowe z uzbrojeniem, żywnością, medykamentami i więźniami.

<sup>5</sup> Autor dysponuje pewnym zasobem informacji pochodzących głównie z prasy konspiracyjnej oraz materiałów pamiętnikarskich (archiwalnych i opublikowanych), które nie są zgodne z aktualnie dostępnymi dokumentami polskimi i niemieckimi. Najogólniej mówiąc, chodzi o „niezgodność danych” odnośnie: dat, miejsc akcji, rodzaju obiektów i następstw osobowo-materialnych. Ta konstatacja nie oznacza rezygnacji z podejmowania kolejnych prób weryfikacji omawianego materiału faktograficznego, choć autor zdaje sobie sprawę, że jest to „czynność” wyjątkowo czasochłonna i często niewspółmierna do uzyskanych wyników w zakresie nowych ustaleń.

<sup>6</sup> Złożyły się na to różne przyczyny. W kilku wypadkach „zawiniły” konstrukcje min (zob. w Zestawieniu nr 3, lp. 10, 51, 53, 54), opór niemiecki (lp. 19, 36, 41) czy „wypadki losowe” (np. lp. 26 lub Zestawienie nr 4, lp. 42).

Udział poszczególnych jednostek bojowych ZO i Kedywu w ogólnym bilansie „akcji na trasie” w dystrykcie warszawskim kształtował się następująco:

I. Oddziały dyspozycyjne ZO (ppłk Franciszek Niepokólczycki, „Teodor”) i Kedywu (płk Emil Fieldorf, „Nil”) KG AK, przeprowadziły 19 dywersji kolejowych. W akcjach tych brały udział:

1. Zespoły dywersyjne ZO: Kobięce Patrole Minerskie (dowódca por. Zofia Franio, „Doktor”) oraz patrol doświadczalno-bojowy Biura Badań Technicznych (dowódca por. inż. Zbigniew Lewandowski „Iza”), dowódcy patroli: Kazimiera Olszewska, „Mira” (zob. Zestaw. nr 3, lp. 5; Irena Hahn, „Isia”, lp. 7; por. „Iza”, lp. 6;

2. Zespoły dywersyjne „Motoru 30” („Sztuka 80”, „Deska 81” i „Broda 53”; dowódcy: mjr Jan Wojciech Kiwerski, „Dyrektor”, kpt. Mieczysław Kurkowski, „Mietek”, kpt. Jan Kajus Andrzejewski, „Jan”), wydzielone z podległych, lub „wywodzących” się z tej jednostki następujących oddziałów:

\* OS „Jerzy” (dowódca: por. Ryszard Białous „Jerzy”), dowodzący akcją: kpt. „Mietek”, lp. 15 i podchor. Jerzy Zapadko „Mirski”, lp. 17;

\* Batalion „Zośka” (dowódca: por. „Jerzy”), dowodzący akcjami: podchor. Konrad Okolski, „Kuba”, lp. 29; ppor. Andrzej Malinowski, lp. 33; podchor. Tadeusz Huskowski, „Tadeusz”, lp. 53 i ppor. Eugeniusz Kecher, „Kołczan”, lp. 57;

\* Kompania „Pegaz” (dowódca: kpt. Adam Borys, „Pług”), dowódca akcji – por. Jerzy Zborowski, „Jeremi”, lp. 52;

W części podanych dywersji uczestniczyły (jako wsparcie bojowe, rozpoznanie czy zabezpieczenie transportowe, medyczne) zespoły z takich oddziałów podległych „Motorowi” jak:

\* „Sęk” (dowódca: rtm. Tomasz Zan, „Sęk” i por. Zdzisław Pacak-Kuźmiński, „Andrzej”);

\* „Osjan” (dowódca: kpt. „Jan”);

\* „Lena” – „Dysk” (dowódca: por. Wanda Gertz, „Lena”);

3. Batalion „Miotła” (dowódca: kpt. Franciszek Mazurkiewicz, „Niebora”), dowódca akcji: por. Witold Przyborowski, „Kulesza”, lp. 55 i (NN), lp. 56;

4. Zespół dywersyjny „San” (dowódca: mjr Jan Milczarski, „San”), dowodzący akcjami -NN- lp. 40,45 i 46;

5. Nierozpoznane patrole dywersyjne Kedywu KG, lp. 8, 9 i 11.

II. Patrole i oddziały dyspozycyjne ZO i Kedywu Warszawskiego Okręgu AK (dowódcy: mjr Jerzy Lewiński, „Chuchro” i por. dr Józef Rybicki, „Andrzej”) dokonały łącznie 19 dywersji kolejowych „na trasie”. W akcjach tych uczestniczyły:

1. Patrole minerskie ZO z Praskiego Batalionu Saperów (dowódca: por. Józef Pszenny, „Chwacki”), dowodzący akcjami: ppor. Władysław Babczyński, „Pastor”, lp. 1; sierż. Władysław Kłosiewicz, „Wacek”, lp. 2; ppor. „Chwacki”, lp. 3 i ppor. Mieczysław Zborowicz, „Gajowy”, lp. 4;

2. Patrol minerski oficerów z okręgowego dowództwa Kedywu i podchorążych z PBS (dowódca: por. inż., „Iza”, „Szyna”), lp. 10;

3. Samodzielne oddziały dyspozycyjne okręgowego dowództwa Kedywu:

\* oddział dyspozycyjny wydzielony z PBS (dowódca: por. „Chwacki” i por. Ludwik Witkowski, „Kosa”), dowodzący akcjami: por. „Kosa”, lp. 23, 24 i 27;

\* oddział bojowo-dywersyjny z grupy „Andrzeja” (dowódca: por. dr „Andrzej”), dowodzący akcjami: por. Tadeusz Wiwatowski, „Olszyna”, lp. 25; por. „Olszyna” lub por. Stanisław Sosabowski, „Stasinek”, lp. 31 oraz (współudział), ppor. Zdzisław Zajdler, „Żbik”, lp. 34 i NN zespół dywersyjny, lp. 58;

\* oddział dyspozycyjny „Skrytego” (dowódca: por. Józef Czuma, „Skryty”), lp. 26, 28, 34, 35, 42, 43, 47, 48, i 58.

III. Kedyw Podokręgu Zachodniego (dowódcy: kpt. Zygmunt Klonecki, „Antoni”; por. „Henryk” - NN-) przeprowadził 11 dywersji. Akcje te zostały dokonane przez zespoły dywersyjne z trzech obwodów:

1. z obwodu Błonie (dowódcy st. sierż. Leon Waligóra „Leon”; por. Jerzy Gójski, „Oskar”) – 5 akcji, w tym: patrol wachm. Parola, „Pado”, lp. 12, 14, 19 i 20 oraz patrol plut. Henryka Sadowskiego, „Ikar”, lp. 13;

1. z obwodu Skierniewice (dowódca: ppor. Jerzy Gójski, „Doliwa” – 4 akcje przeprowadzone przez patrole ppor. „Doliwy”, lp. 38, 41, 51 i 59;

2. z obwodu Łowicz (dowódcy: ppor. Jerzy Kowalski, „Ośka”, por. Mieczysław Rosiński „Baśka”) – 2 akcje, w tym patrolu kpr., „Stodoły (NN), lp. 50 i nierozpoznanego patrolu z Łowicza (?), lp. 18.

IV. Kedyw Podokręgu Wschodniego (dowódca: por. Adam Kompowski, „Adam”) przeprowadził 13 akcji. Dywersje te dokonały zespoły dywersyjne i oddziały partyzanckie z pięciu obwodów:

1. z obwodu Garwolin (dowódca ppor. Waław Matysiak, „Ziuk”), patrol z oddziału partyzanckiego „Puchacza” (dowódca kpt. Leopold Aksman, „Puchacz”) lp. 36 i 54;

2. z obwodu Mińsk Maz. (dowódca ppor. Tadeusz Wiśniewski, „Konrad”), patrol dywersyjny ppor. „Konrada” (lp. 37 i 39) oraz oddział partyzancki pchor. Kazimierza Aniszewskiego, „Dęboroga” (lp. 60);

3. z obwodu Radzymin (dowódcy: ppor. Alfons Małkowski, „Amon”, ppor. Jan Witkowski – dowódca ośrodka Wołomin – ppor. Stanisław Gajowniczek, „Radomski”, por. (?) Suszczyński, „Wierzba”), patrole dywersyjne: por „Wierzby” (lp. 49) i NN z Wołomina (lp. 16);

4. z obwodu Siedlce (dowódcy: kpt. Jerzy Sasin, „Kropka”, ppor. Czesław Dylewicz, „Krukowski:), patrol kpt. „Kopki”, lp. 44, oraz dwa zespoły bojowe NN (w tym jeden z Żeliszawia) – lp. 21 i 61;

5. z obwodu Węgrów (dowódca kpt. Jerzy Lipka, „Leszczyc”) patrol z plutonu sapersko – minerskiego, dowodzony przez sierż. Wincentego Karwickiego, „Korwata” (lp. 22).

Całość uzupełniają dwie dywersje kolejowe wykonane przez nierozpoznane zespoły bojowe; jeden, prawdopodobnie z obwodu Radzymin (lp. 30) i drugi – z obwodu Mińsk Maz., lub obwodu Siedlce (lp. 32).

Liczebność i rezultaty dywersji „na trasie”, przeprowadzonych przez GL i AL w okresie od sierpnia 1942 r do czerwca 1944 r. przedstawiono w Zestawieniu nr 6.

## Zestawienie nr 4

Lp.	Data i godz.	Miejsce akcji	Obiekt akcji	Sposób	Szkody rzeczowe	Szkody w ludziach	Przerwa w ruchu
1.	15.09. (?)	Warszawa-Koluszki (pod m. Lipce)	Pociąg towarowy nr 131151/9/301	Mina	Wykolejono parowóz i 4 wagony	2 rannych	20 godz. na dwóch torach
2.	19.09. (?)	Warszawa-Małkinia (koło m. Zielonka)	Pociąg towarowy	Mina	Nie podano	Nie podano	Okolo 6 godz.
3.	09/10. (?)	Łowicz-Kutno (koło m. Jackowice)	Pociąg	Rozkręcenie szyn	Nie podano	Nie podano	Nie podano
4.	? .10 (?)	Warszawa-Sochaczew (koło m. Płochcin)	Pociąg	Mina	Nie podano	Nie podano	4 godz.
5.	? .10. (?)	Sochaczew-Łowicz (koło m. Kozłów Szlachecki)	Pociąg	Mina	Zniszczono 8 wagonów	Nie podano	Kilkanaście godz.
6.	3.11. 1.00.)	Warszawa-Łowicz (pod m. Leonów)	Pociąg z amunicją	Mina	Wykolejono parowóz i 10 wagonów	4 rannych	10 godz.
7.	23.11 (?)	Warszawa-Rembertów (pod m. Kawenczyn)	Pociąg wojskowy	Akcja	Uszkodzono 2 wagony, zabrano broń i amunicję	Nie było	Nie podano
8.	1943 r. ?.01. (17.45)	Warszawa-Koluszki (5 km wsch. od m. Skierniewice)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
9.	1/2.02. (18.00.)	Warszawa-Żyrardów (między stacją kol. Warszawa Zach. i m. Włochy)	Pociąg	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
10.	7/8.02. (2.35.)	Warszawa-Sochaczew (koło m. Szymanów)	Pociąg zbiorowy nr 8801	Rozkręcenie szyn	Wykolejono od 11 do 13 wagonów	Nie podano	Od 13 do 20 godz.
11.	25.02. (1.30.)	Warszawa-Żyrardów (między m. Brwinów i m. Pruszków)	Pociąg	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Okolo 5 godz.
12.	27.02 (21.10)	Warszawa-Łowicz (pod m. Ołtarzew)	D-Zug	Mina	Uszkodzony parowóz i szyna	Nie podano	Nie podano

13.	20.02 – 1.03 (?)	Warszawa (koło: st. kol. Praga Towarowa; Wschodnia Osobowa i Towarowa oraz Zachodnia Towarowa	2 pociągi towarowe i zestawy wagonów towarowych	Kliny meta- lowe	W meldunkach – rozbieżne dane. GL – tylko jedna akcja zakończona pomyślnie. AK – wyklejono 2 paro- wozy i kilka wagonów. 12 godz. blokada w ruchu.	Nie podano	Jak podano
14.	17.04. (?)	Warszawa (nasyp między ul. Zamojskiego, a Wisłą)	Tor	Mina	Zerwano kawałek szyny i 2 podkłady	Nie podano	Nie było
15.	22.04. (?)	Warszawa–Praga (na górnym moście)	Tor	Mina	Uszkodzono oba toki szyn	Nie podano	Okolo 7 godz.
16.	12/13. 05(?)	Warszawa– Skierniewice (pod Żyrardowem)	FS–Zug (nr ?)	Mina	Wykolejono pociąg	2 rannych	Nie ustalono
17.	12/13. 05(?)	Warszawa– Skierniewice (w rej. Żyrardowa)	Pociąg z urlopowi- czami frontowymi	Rozkrę- cenie szyn	Wykolejono pociąg	9 zabitych i „wielu rannych”	Nie ustalono
18.	13.05. (?)	Warszawa–Siedlce (pod m. Mrozy)	Pociąg wojskowy	Mina	Nie podano	Nie podano	Nie ustalono
19.	21. 05. (?)	Wyszków–Dalekie	Pociąg	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
20.	21/22. 05 (?)	Warszawa–Kutno (między m. Płochcin i m. Ożarów)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
21.	21/22. 05(?)	Warszawa–Okęcie	Tor	Mina	Wykolejono 2 parowozy	Nie podano	Nie podano
22.	30.06. (?)	Warszawa–Sochaczew (pod m. Szymanów)	Pociąg towarowy	Mina	Wykolejono pociąg	Nie podano	Nie podano
23.	16.07. (0.30.)	Warszawa–Małkinia (między st. kol. Szewnica i Urle)	Pociąg towarowy	Mina	Lekko uszkodzony parowóz i wyrwane około 1 m szyn	Nie było	Okolo 5 godz.
24.	18.07. (?)	Żyrardów–Warszawa	Pociąg towarowy	Pocisk artyler- yjski. 155 mm	Pociąg uległ wykolejeniu	Nie było	12 godz.



25.	23.07. (7.30)	Warszawa-Modlin (koło m. Płudy)	Tor	Mina	Niemcy usunęli ładunek wybuchowy	Nie było	Nie podano
26.	30/31. 07. (?)	Warszawa (tory na linii obwodowej)	Tor	Mina	Grupa - po założeniu miny zaatakowana przez Niemców i zmuszona do odwrotu.	Nie było	Nie podano
27.	(9). 07. (?)	Skierniewice- Warszawa (pod m. Żyrardów)	Pociąg	Mina	Pociąg najechał na minę	Nie podano	Nie podano
28.	14.08. (22.25.)	Warszawa-Radom (pod st. kol. Polmin)	Pociąg osobowy nr 1156	Mina	Zerwano około 1 m lewej szyny	Nie było	Okolo 8-9 godz.
29.	15.08. (23.55)	Warszawa-Tłuszcz (między m. Zielonka i m. Kobyłka)	Pociąg towarowy Nr 6772	Mina	Zniszczono około 0,5 m lewej szyny i 4 podkłady drewniane	Nie podano	Okolo 3 godz.
30.	14/15. 08 (?)	Warszawa (między st. kol. Warszawa Zach. i st. rozrządową Szczęśliwice)	Tor	Mina	Uszkodzono szyny i podkłady	Nie podano	Nie podano
31.	31.08. (21.30)	Warszawa (między st. kol. W. Zach. i W. Gdańska)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Okolo 4 godz.
32.	1.09. (2.25)	Warszawa-Małkinia (między st. kol. Szewnica i Urle)	Pociąg towarowy	Mina	Wyrwany 80 cm kawałek szyny	Nie było	Okolo 5 godz.
33.	7.09. (0.20)	Siedlce-Warszawa (w rej. st. kol. Barcząca)	Pociąg towarowy	Mina	13 wagonów	Nie podano	Okolo 10 godz.
34.	13.09. (2.00)	Warszawa-Radom (pod m. Ustanówek)	Pociąg sanitarny	Mina i ostrzeżenie	Wykolejono 1 wagon	Nie było	4,5 godz.
35.	15.09. (1.00)	Warszawa-Siedlce (pod m. Broszków)	Pociąg towarowy	Mina i ostrzeżenie	Sprzeczne dane: pociąg - wykolejono lub zatrzymano i ostrzelano	Nie podano	Nie podano
36.	25.09. (20.00)	Warszawa (między st. kol. Warszawa Zach. i Warszawa Gdańska)	Pociąg towarowy nr 6677	Mina	Wykolejono 6 wagonów	Nie było	Okolo 4 godz.

37.	26/27. 09. (?)	Warszawa– Skierniewice	Pociąg towarowy nr 6805	Mina	Wykolejono 1 wagon	Nie było	Około 6-7 godz.
38.	26/27. 09 (?)	Warszawa–Kutno (pod m. Gołąbki)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	8 godz. (?)
39.	27.09. (0.05.)	Żyrdów– Skierniewice (między post. blok. Łubno i Sucha)	Tor	Mina	Uszkodzono szynę	Nie było	Około 6 godz.
40.	27.09. (?)	Warszawa (między ul. Radzywińską i Kawęczyńską)	Tor	Mina	Niemcy odkryli i usunęli minę	Nie było	3-4 godz.
41.	27.09. (0.55.)	Warszawa–Małkinia (koło m. Zielonka)	Tory	Miny	Uszkodzono obydwa tory. Niemcy usunęli jeszcze 4 miny, które nie ekspłodowały.	Nie było	Nie podano
42.	27.09. (2.00.)	Warszawa–Modlin (między m. Chotomów i m. Legionowo)	Pociąg osobowy	Miny	Uszkodzono lewą szynę w dwóch miejscach (usunięto 1 lub 2 miny, które nie wybuchły)	Nie było	Nie podano
43.	27.09. (6.45)	Warszawa–Małkinia (pod m. Elsnerów)	Pociąg budowlany	Mina	Wyrwane dwie szyny na jednym torze	Nie było	Nie podano
44.	27.09. (7.00)	Warszawa–Siedlce (między. Mrozy i m. Sosnowe)	Pociąg	Miny	Wykolejono pociąg	Nie podano	Nie podano
45.	27.09. (11.30.)	Warszawa–Modlin (pod m. Choszczówka)	Tor	Miny	Wysadzono obydwa tory (usunięto 2 miny)	Nie podano	Nie było
46.	27.09. (24.09)	Warszawa–Sochaczew (pod. Szymanów)	Pociąg towarowy	Mina	Wykolejono 3 wagony	Nie podano	7 godz.
47.	27.09. (?)	Warszawa–Otwock (między m. Olszynka i m. Wawer)	Pociąg towarowy w ruchu	Miny	Wykolejony pociąg i uszkodzony tor	Nie podano	„Krótka przerwa”

48.	28.09. (1.00.)	Warszawa–Modlin (w rej. m. Legionowo)	Tor	Miny	Niemcy odkryli i usunęli 2 ładunki wybuchowe oraz zatrzymali jadący tym torem transport kolejowy	Nie było	Nie podano
49.	20.10. (16.20)	Warszawa–Ciechanów (między m. Jabłonna i m. Legionowo)	FS- Zug nr 82 (lub D–Zug ?)	Mina	Wykolejono 1 wagon i lekko uszkodzono tor	Nie podano	Krótką przerwą w ruchu
50.	21.10. (16.50)	Warszawa–Dęblin (4 km od m. Otwock)	D-Zug nr 425	Mina	Zerwano 1 m szyn na torze	Nie podano	5 godz.
51.	25. 10. (?)	Żyrardów–Warszawa	Pociąg towarowy Nr 6755	Mina	Pociąg najechał na minę, ale do katastrofy nie doszło	Nie było	Nie podano
52.	25.10. (?)	Kutno–Warszawa (most kolejowy na rz. Rawka)	Most kolejowy	Akcja	Nieudana próba opanowania mostu	2 zabitych i 4 rannych	Nie było
53.	26.10. (?)	Warszawa–Warka (między m. Michalczew i m. Chynów)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
54.	31.10/ 1.11. (23.55)	Warszawa–Kutno (między m. Błonie i m. Gołębki)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie podano	6 godz. (?)
55.	1.11. (?)	Warszawa–Kutno (pod st. kol. Leonów)	Pociąg pośpieszny	Mina	Uszkodzono szynę	Nie było	Nie podano
56.	1.11. (?)	Warszawa–Siedlce (pod m. Rembertów)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	„Okresowa przerwa w ruchu”
57.	2.11. (15. 38.)	Modlin–Warszawa (pod m. Chotomów)	DmW nr 82	Mina	Wykolejono 2 wagony	Nie było	9 godz.
58.	6.11. (?)	Warszawa (między st.kol. W. Zach. i W. Gdańska)	Tor	Mina	Uszkodzona lekko lokomotywa i szyna	Nie było	Nie podano
59.	6.11. (?)	Warszawa–Mińsk Maz. (pod. Rembertów)	Pociąg podmiejski	Mina i ostrzał	Niewielkie szkody rzeczowe (rozbrojono 2 kolejne miny)	2 żołnierzy rannych	6 godz.
60.	7.11 (0.50)	Modlin–Warszawa (koło m. Legionowo)	Pociąg osobowy nr 1006	Mina	Zerwano około 1m szyn	Nie było	4 godz.

61.	8.11. (20.15.)	Warszawa–Małkinia (koło m. Zielonka)	Pociąg osobowy nr 951	Mina	Wykolejono 4 wagony i zniszczono 200 podkładów kolejowych	Nie było	Około 16 godz.
62.	10.11. (?)	Tłuszcz–Ostrołęka (między m. Długosiodło i m. Dalekie)	Pociąg towarowy	Mina	„Pociąg spadł z szyn”	Nie podano	Nie podano
63.	10.11. (3.40)	Warszawa–Małkinia (między m. Szewnica i m. Urle)	Pociąg towarowy	Mina	Wykolejono 5 wagonów	Nie było	Około 14 godz.
64.	14.11. (?)	Warszawa (między st. kol. Warszawa Zach. i Warszawa Gdańska)	Tor	Mina	Zerwano szyny (około 120 cm) i przecięto przewody urządzeń sygnałowych	Nie było	Kilka godz.
65.	8.12 (2.10.)	Warszawa–Dęblin (między m. Międzyzlesie im. Radość)	Pociąg towarowy nr 6309	Mina	Wykolejono 3 wagony i zerwano 1 m szyn	Nie było	6 godz.
66	14.12. (2.30)	Warszawa–Radom (pod m. Ustanówek)	Pociąg towarowy	Mina	Wykolejono „kilka” wagonów	Nie podano	8 godz. (?)
67.	31.12. (?)	Warszawa–Koluszki (pod m. Łubno)	Pociąg towarowy nr 92185 –19519)	Mina	Wykolejono tender i 2 wagony	Nie podano	5 godz.
68.	1944 r. 12.02. (?)	Warszawa–Małkinia (koło p. kol. Zagościniec)	Pociąg towarowy nr 8101	Mina	Od wybuchu miny zginęło „5 sabotażystów”, na wyrwę w torze najechał pociąg i „uległ wykolejeniu”	Nie podano	Nie podano
69.	12.03. (0.30.)	Koluszki–Warszawa	Tor	Mina	Uszkodzono tory	Nie było	Nie podano
70.	29.03. (?)	Warszawa (między st. kol. Warszawa Główna i Warszawa Wschodnia)	Tor	Mina	Uszkodzono elektryczny wagon motorowy	Nie było	Nie podano
71.	29.03. (?)	Warszawa (w rej. st. przetokowej Warszawa Wschodnia)	Pociąg	Mina	Bez szkód rzeczowych	Nie było	Nie podano

72.	4.04 (4.00.)	Warszawa (na torze w odległości 300m od mostu na Wiśle)	Tor	Miny	Przy próbie rozbrojenia miny nastąpiła eksplozja kilku dalszych ładunków wybuchowych	2 zabitych saperów niemieckich	Nie podano
73.	24.05. (?)	Warszawa-Kutno (między m. Płochocin i m. Ożarów)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
74.	2.06. (?)	Warszawa (ul. Podskarbińska)	Wiadukt kolejowy	Miny	Uszkodzenie jednego przęsła (?). Niemcy usunęli 13 ładunków wybuchowych.	Nie było	Nie podano

Zestawienie nr 4 informuje o 74 akcjach „na trasie” wykonanych przez GL i AL na obszarze dystryktu warszawskiego. Ten zasób dywersji, podobnie jak dorobek bojowy AK, powiększają uderzenia dokonane przez te struktury konspiracyjne na szlakach kolejowych dystryktu lubelskiego.

Podana suma akcji nie jest szacunkiem ostatecznym: 59 przekazów oparto na źródłach polskich i niemieckich, 15 – tylko na dokumentach polskich<sup>7</sup>. 61 dywersji zakończyło się powodzeniem, 8 – było nieudanych, wyników kolejnych 5 – nie udało się ustalić. Zwracają uwagę duże różnice w liczbie akcji wykonywanych w poszczególnych latach okresu 1943–1944 (1942 r. – 7 dywersji, 1943 r. – 60 dywersji i 1944 r. – 7 dywersji)<sup>8</sup>.

Głównym obiektem ataków był tabor (48 akcji). Natomiast 25 uderzeń wymierzono w tory. Podjęto też jedną próbę uszkodzenia mostu kolejowego. Najczęściej atakowano pociągi towarowe (19 akcji) i „Sonderzug” (7 akcji), a ponadto: 4 pociągi wojskowe (w tym 1 z amunicją i 1 sanitarny), 5 osobowych i 1 budowlany. W 12 przekazach o dywersjach nie zdołano ustalić rodzaju atakowanego składu kolejowego. Ponad trzy czwarte ogólnej liczby dywersji „na trasie” (56 akcji) przeprowadzono używając sprzętu i materiałów saperskich, w 16 zastosowano rozkręcanie szyn, kliny itp., 2 akcje miały na celu „dozbrojenie”.

Udział poszczególnych ogniw bojowych w ogólnym bilansie uderzeń na tabor, tory i mosty w dystrykcie warszawskim kształtował się następująco:

<sup>7</sup> Por. przyp. 5.

<sup>8</sup> Główną przyczyną osłabienia postępującego dotychczas „rytmu” dywersji kolejowej, która prowadziła GL i AL, były dotkliwe straty kadrowe, poniesione na przełomie lat 1943–1944 w następstwie paromiesięcznej fali represji niemieckich. W okresie tym rozbito lub zdeorganizowano pracę dowództw okręgowych i części dzielnicowych, a także niektórych jednostek partyzanckich (im. K. Pułaskiego czy im. B. Głowackiego) i specjalnych (im. L. Waryńskiego, czy „Burza”).

I. Dyspozycyjne zespoły bojowe Dowództwa Głównego GL przeprowadziły 5 dywersji kolejowych. W akcjach tych uczestniczyły:

1. Grupa Specjalna im Ludwika Waryńskiego, dowódca ppłk. Franciszek Bartoszek, „Jacek” (zob. Zestawienie nr 4) lp. 9, 11, 14 i 15; 2. Sekcja sapersko-minerska im. Bohaterów Westerplatte, dowódca sierż. Stanisław Gińko, „Czarny”, lp. 59.

II. Zespoły dywersyjno-sabotażowe Okręgu Warszawa–Miasto dokonały 18 akcji „na trasie”. Wzięły w nich udział:

1. Grupy wypadowe ZWM (m.in.) z dzielnic: Praga, Śródmieście i Wola (włączone do GL) i dowodzone przez: plut. Karola Grabskiego, „Karola”, lp. 26; plut. Stanisława Majewskiego, „Stacha”, lp. 36; kpr.-ppor. Bogdana Skowrońskiego, „Marcin”, „Kolejarz”, lp. 30, 31, 47, 49, 50, 65, 70, 71 i 72; plut. Leona Wrzoska, „Cienkiego”, lp. 64;

2. Pluton-Batalion im. Czwartaków (dowódca por. Lech Kobylński – „Konrad”), w tym: plut. Władysław Drzewiecki, „Władek”, lp. 66; mjr. Bolesław Kowalski „Ryszard”, lp. 74;

3. NN grupy GL z Okęcia, Pragi i Woli, lp. 13, 28, 40 i 58.

III. Do grup wypadowych oraz oddziałów leśnych i specjalnych Okręgu Warszawa Lewa Podmiejska, które zrealizowały 27 uderzeń „na trasie” należały:

1. Oddział partyzancki im Kazimierza Pułaskiego, dowódca kpr.-por. Stanisław Gać, „Kuba”, lp. 6, 10, 22, 52, 53, i 69 oraz: sierż.-ppor. Władysław Dudek, „Czajka”, lp. 34; plut. Ryszard Miazek, „Rysiek”, lp. 54; por. Feliks Matusiak, „Zygmunt”, lp. 5 i 12; Tadeusz Owczarek, „Szymek”, lp. 4;

2. Oddział Specjalny „Burza” („Węże”), dowódca sierż. Władysław Lasocki, „Wołodyjowski”, lp. 8, 17, 21, 27 i 46;

3. Grupy wypadowe (stałe i tworzone do zadań bieżących) z Terenu nr 1 (Linia Przemysłowa, dowództwa miejskie Pruszkowa Włoch i Żyrardowa), dowodzone przez: Antoniego Grabowskiego, „Czarnego Antka”, lp. 1; plut. Antoniego Cymermana, „Czarnego”, lp. 54; por. Stefana Jodłowskiego, „Stefan”, lp. 39; ppor. Mieczysława Majdańskiego, „Janusza”, lp. 16; por. Bronisława Jaworskiego, Michała”, lp. 37 i 67; sierż. Adama Sumigę, „Adama”, lp. 38;

4. Grupa bojowa z pow. Łowickiego (Franciszek Ciastek, „Owijacz”), lp. 3;

5. NN grupy wypadowe GL (w tym jedna z Terenu nr 1), lp. 20, 24, 25 i 73.

IV. Grupy wypadowe i leśne (stałe i organizowane doraźnie) z Okręgu Warszawa Prawa Podmiejska wykonały 24 akcje „na trasie”. Akcjami tymi dowodzili:

– z „Terenu nr 1, Rembertów”: Stanisław Szczęsny, „Łysy”, lp. 7;

– z „Terenu nr 2, Legionowo”: Stefan Bełchatowski, „Machacz”, lp. 43; por. Stanisław Majszyk, „Biały”, lp. 57; sierż. Stanisław Filipczak, „Kos”, lp. 42 i 45; sierż. Antoni Pażuch, „Emigrant”, lp. 41; o dowódcach dwóch grup: jednej z Legionowa (lp. 25 i 48) i drugiej z Wieliszewa (lp. 60) brak danych;

– z „Terenu nr 3, Drewica–Marki”: Tadeusz Konopka, „Czerwony”, lp. 2; o dowodzących grupami z Marek (lp. 29 i 56) oraz z Drewicy (lp. 61), brak danych;

– z „Terenu nr 4, Wyszaków”: Franciszek Osiewicz, „Czarny Franek”, lp. 23; por. Stanisław Laskowski, „Leśny”, lp. 63; Tadeusz Maciejewski, „Czarny Tadek”, lp. 32; o dowodzących: grupą bojową sztabu m tej dzielnicy (lp. 19) i z Rybienka (lp. 62), brak danych;

– z „Terenu nr 5, Mińsk Maz.": por. Stanisław Dąbrowski, „Brzoza”, lp. 18 i 35; o dowódcy grupy z Mińska Maz. – brak danych;

– z „Terenu nr 6, Dęblin – Ryki”: Karol Celiński, „Czarny”, lp. 68;

– z oddziału partyzanckiego im. Bartosza Głowackiego, dowódca sierż. Alfred Ryngier, „Janusz”, lp. 33.

W przytoczonym dotychczas materiale faktograficznym wymieniono 135 uderzeń na tabor, tory i mosty. Do podanej wcześniej liczby 151 dywersji „na trasie” brakuje 16 jednostkowych opisów przeprowadzonych akcji. Te dane – oparte tylko o fakty zarejestrowane w dokumentach polskich i bez podania wykonawców tych dywersji – zawiera Zestawienie nr 5.

### Zestawienie nr 5

Lp.	Data (godz)	Miejsce akcji	Obiekt akcji	Sposób	Szkody rzeczowe	Straty w ludziach	Przerwa w ruchu
1.	1943 r. 24.01. (3.35)	Warszawa–Koluszki (w m. Skierniewice)	Pociąg towarowy nr 19932	Nie podano	Wykolejono 2 wagony i uszkodzono tor	Nie podano	Okolo 8 godz.
2.	7.02. (?)	Warszawa–Skierniewice koło m. Łubno)	Pociąg	Ostrzelanie	Nie podano	Nie podano	Nie podano
3.	12.02. (?)	Mińsk Maz.–Ceglów	Tor	Nie podano	Nie podano	Nie podano	Okolo 1 godz.
4.	14.02. (?)	Koluszki–Skierniewice	Tor	„Skręcenie osi toku szyn”	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
5.	23.02. (?)	Skierniewice–Koluszki (pod m. Rogów)	Pociąg	„Pęknięcie szyn”	Wykolejono 1 wagon	Nie było	2 godz.
6.	23.02. (2.00.)	Warszawa–Pruszków (koło m. Włochy)	Pociąg pośpieszny	Ostrzelanie	Nie podano	Nie podano	Nie
7.	27/28. 03. (?)	Warszawa–Siedlce (koło m. Mińsk Maz.)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Eksplzja spowodowała „zranienie kilku Polaków ochraniających tory”	Nie podano

8.	16.09. (?)	Warszawa–Otwock (koło m. Polanica)	Pociąg	Mina	„Uszkodzono transport kolejowy”	Nie podano	Nie podano
9.	22.10. (?)	Warszawa–Mińsk Maz. (koło m. Rembertów)	Pociąg wojskowy	Mina	Uszkodzono 6 wagonów i kilkanaście metrów toru	Nie podano	Nie podano
10	1944 r. 12.02. (?)	Warszawa (w rejonie st. kol. Warszawa Zach.)	Pociąg	Mina	„Pociąg najechał na ładunek wybuchowy”	Nie podano	Nie podano
11.	22.02. (?)	Warszawa–Dęblin (pod m. Sobolew)	„Pociąg urlopowy”	Mina	Uszkodzono parowóz	Nie podano	Nie podano
12.	2.04. (?)	Warszawa–Łuków (?)	Pociąg najechał na minę”	Mina lp. 12 i 13 miały spowodować „3 dni przerwy w ruchu kolejowym”.	„Pociąg	Nie podano	Akcje
13.	3.04. (?)	Łuków–Warszawa (?)	Pociąg	Mina	„Pociąg najechał na minę”	Nie podano	Jak wyżej
14.	19.04. (?)	Warszawa–Dęblin (pod m. Garwolin)	Pociąg	Mina	„Pociąg najechał na minę”	Nie podano	Nie podano
15.	20.04 (?)	Warszawa–Dęblin (koło m. Garwolin)	Pociąg osobowy i towarowy	Zderzenie	Nie podano	Nie podano	Nie podano
16.	25.04. (3.00.)	Warszawa–Żyrardów (pod m. Milanówek)	Pociąg wojskowy	Mina	Nie podano	„Powstały bardzo duże straty w ludziach”	Nie podano

Z 16 „uzupełniających” dywersji prezentowanych w Zestawieniu nr 5: 9 przeprowadzono w 1943 r. i 7 – w 1944 r. Ponad 68% z nich (13 akcji) zakończyło się pomyślnie. O wynikach 3 uderzeń brak danych.

Atakowano głównie tabor (13 akcji: po dwa uderzenia na pociągi towarowe, „Sonderzug” i wojskowe oraz 7-krotnie na „ nierozpoznanego rodzaju transpor-



ty kolejowe"). Ponadto trzy razy doprowadzono do uszkodzeń torów. W 9 akcjach użyto materiałów wybuchowych. Dwukrotnie rozkręcono szyny i tyleż razy ostrzelano jadące pociągi. Raz doprowadzono do zderzenia. Nie podano sposobu wykonania dwóch akcji.

Przytoczony materiał faktograficzno-statystyczny poszerza i porządkuje naszą wiedzę o rozmiarach, częstotliwości, skutkach i wykonawcach akcji „na trasie”. Uzyskane wiadomości wymagają jednak dodatkowych uściśleń, wyjaśnień i uzupełnień odnośnie niektórych spraw szczegółowych jak i ogólniejszych wątków podjętego tematu.

Rozpocznę od próby udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy zgromadzone dane liczbowe mogą stanowić wystarczającą podstawę do uzyskania bilansu akcji „na trasie” w dystrykcie warszawskim?

Jak wiadomo, władze niemieckie zarejestrowały 219 „zamechów” na jadące pociągi oraz na tory i mosty. Polskie struktury konspiracyjne odnotowały 151 takich dywersji. Wiemy również, że 106 z nich udało się zweryfikować na podstawie danych polskich i niemieckich. Co zatem wynika z „zestawienia” podanych liczb? Po pierwsze, że w chwili obecnej dysponujemy informacjami o 264 dywersjach. Na tę liczbę składa się 106 akcji zweryfikowanych oraz 113 zapisów – tylko niemieckich i 45 zapisów – tylko polskich. Po drugie, że „wyceny” podanych sum akcji, jak również ich elementów składowych mają charakter szacunkowy. Niewątpliwie jest to, że w miarę postępu w dociekaniach nad walką z niemieckim systemem przewozów kolejowych (nie tylko na Mazowszu) obecne ustalenia mogą ulegać pewnej fluktuacji z uzasadnioną tendencją do korekty „w górę”<sup>9</sup>.

Kolejna sprawa wiąże się z osobowo-organizacyjnymi ustaleniami odnośnie wykonawców opisywanych akcji. W chwili obecnej dysponujemy wiadomościami o dowódcach i zespołach wykonawczych 153 dywersji. W tej liczbie mieści się 61 ustaleń dotyczących akcji przeprowadzonych przez AK oraz 74 opisów dywersji zrealizowanych przez GL i AL. Dane te nasuwają uzasadnione pytanie – kto zatem był wykonawcą 113 pozostałych akcji odnotowanych w materiałach niemieckich oraz 16 zarejestrowanych w źródłach polskich? Można założyć, że dalsza kwerenda polskich, niemieckich i radzieckich źródeł informacji umożliwi „rozszyfrowanie” przynajmniej części „bezimiennych” dotąd informacji o wykonawcach interesujących nas dywersji. Natomiast jest w dużym stopniu prawdopodobne, że „autorstwa” pewnej sumy akcji „na trasie” nie uda się ustalić. Dotyczy to przede wszystkim rozbitych przez okupantów polskich – terenowych i le-

---

<sup>9</sup> Na taki osąd rzutują możliwości związane z pozyskaniem wiedzy w oparciu o wyniki kwerendy zachowanych akt niemieckich w kraju i poza jego granicami. Szerzej zakrojoną kwerendą objęto bowiem źródła niemieckie (głównie Wehrmachtu i policji) znajdujące się w posiadaniu centralnych placówek archiwalnych (AAN, CAW, IPN czy WBBH). Z kolei jednak „sporadycznym rozpoznaniem” objęto zasoby aktowe w archiwach regionalnych (np. A. m. st. Warszawy czy Instytutu Zachodniego w Poznaniu). Natomiast poza zasięgiem autora pozostały rokujące znaczne widoki na pozyskanie wartościowych informacji zasoby archiwalne w Niemczech, Rosji, Ukrainy czy Białorusi. I wreszcie nie może ująć naszej uwagi fakt, że prezentowane w artykule ustalenia liczbowe dotyczą okresu od stycznia 1942 r. do lipca 1944 r. Natomiast lata poprzedzające (1939 r. – grudzień 1941 r.) i ostatnie miesiące okupacji niemieckiej (sierpień 1944 r. – styczeń 1945 r.) czekają na kwerendę, opracowanie i publikację wyników badań.

śnych – ogniw bojowych, a także w znacznym stopniu „imiennych” wyników akcji przeciwko komunikacji niemieckiej prowadzonej przez radzieckie grupy i oddziały operujące na pogranicznych terenach dystryktu lubelskiego i obwodu Białystok. Liczbę i skalę nasilenia ich uderzeń „na trasie”, dokonanych w poszczególnych miesiącach okresu 1942–1944 przedstawiono w Zestawieniu nr 6.

#### Zestawienie nr 6

Miesiące i rok	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem w roku	Razem 1942–1944
1942	–	–	–	1	3	–	–	–	4	9	6	5	24	
1943	6	12	5	5	13	6	8	8	28	16	16	9	134	264
1944	7	15	13	27	7	10	27	3	–	–	–	–	106	

Z podanych liczb wynika, że w 1942 r. przeprowadzono około 9%, 1943 r. – prawie 51% i w 1944 r. – 40% ogólnej liczby akcji „na trasie”. Zwraca uwagę stała ciągłość uderzeń (od września 1942 r. do lipca 1944 r.). W każdym miesiącu tego okresu dokonywano od 3–4 do 27 dywersji.

W liczbie 264 akcji mieszczą się 174 uderzenia na pociągi, 82 – na tory i 9 na – mosty. Najczęściej atakowano pociągi towarowe (62 akcje), „specjalne” (34 akcje) i wojskowe (20 akcji), 9-krotnie uderzano na pociągi osobowe, 5-krotnie na pociągi ochronne i 4-krotnie na pociągi remontowe. Nie udało się ustalić rodzaju 38 transportów kolejowych.

Blisko trzy czwarte (72%) akcji „na trasie” przeprowadzono przy zastosowaniu sprzętu i materiałów minerskich. W niespełną jedną piątą (18,5%) posłużono się takimi „metodami” jak rozkręcanie szyn, wbijaniem klinów, podkopywanie torów itp. W większości pozostałych 23 akcji atakowano tabor kolejowy ogniem broni strzeleckiej, co powodowało raczej niewielkie szkody jadącym składom kolejowym.

#### Środki walki

Rzucają się w oczy różnice ilościowe między elementami składającymi się na określenie „sposób wykonania akcji”. Wspominam o tym dlatego, że na ogół dominuje przekonanie, iż w zakresie „akcesoriów minerskich” – cały czas, aczkolwiek z różnym natężeniem w poszczególnych okresach – występowały duże niedobory. Tymczasem w dystrykcie warszawskim – i nie tylko<sup>10</sup>, ale nie wszędzie<sup>11</sup>,

<sup>10</sup> Przykładowo w dystrykcie Galicja, jak wynika z danych niemieckich, z ogólnej sumy 134 akcji wymierzonych w tabor kolejowy (tj. 127 dywersji na jadące pociągi i 7 – na lokomotywy) niemal 90% zrealizowano używając materiałów wybuchowych. Por. B. Kobuszewski, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie Galicja. Lipiec 1941 – lipiec 1944*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2003 nr 4, s. 28.

<sup>11</sup> Np. w zachowanych aktach policji bezpieczeństwa i żandarmerii w rejencji katowickiej napotykamy na informacje o dokonaniu w latach 1943–1944 ponad stu zamachów na koleje, z których – 77 wymierzo-

w akcjach „na trasie” przeważały znacząco dywersje przeprowadzane z użyciem materiałów wybuchowych. Wydaje się, że „przyczyną sprawczą” dominacji tego sposobu wykonywania akcji, były większe możliwości uzyskiwania materiałów i sprzętu minerskiego pochodzących ze zrzutów<sup>12</sup>, jak i z produkcji

ne było w jadący tabor. Otóż niespełna połowa z nich (36 akcji) została dokonana przez rozkręcenie szyn, zaś około jednej trzeciej (27 akcji) zrealizowano za pomocą materiałów wybuchowych. Por. B. Kobuszewski, *Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943–1944)*. Wybór dokumentów, Zeszyty Naukowe Śląskiego Instytutu Naukowego, Katowice 1972, s. 9–11. Przypomnę jeszcze, że Z.W. Janke (*W Armii Krajowej na Śląsku*, Katowice 1984, s. 170) podaje, iż okręg, którym dowodził, otrzymał „zaledwie część jednego zrzutu”, dokonanego na terenie dystryktu krakowskiego. Jak wiadomo, do Śląskiego Obwodu GL i AL (w latach 1942–1945) nie zrzucono drogą powietrzną ani jednego zasobnika z uzbrojeniem. Na obszarze tym uzyskiwanie sprzętu i materiałów wybuchowych (dynamit, amonit, donarit czy – o krótkiej karencji czasowej – miedziankit) w dużym stopniu uzależnione było przede wszystkim od ofiarności załóg górniczych, kopalń węgla kamiennego lub kamieniołomów. Por. M. Brzost, *Rybnicki Inspektorat Armii Krajowej*, Katowice 1995, s.129 i in.; B. Kobuszewski, *Między Wisłą i Przemszą*, Warszawa 1980, s. 116 i in.; M. Starczewski, *Ruch oporu na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim*, Katowice 1988, s. 178 i in.; *Ruch oporu w reencji katowickiej 1939–1944*. Wybór dokumentów, Katowice 1972. Podokręg północny – stwierdza J. Gozdawa-Gołębiowski (*Obszar Warszawski Armii Krajowej*, Lublin 1992, s. 154) – otrzymał późną jesienią 1943 r. (koło m. Rzewin) jeden zrzut lotniczy z uzbrojeniem. O działalności Kedywu „w zakresie walki z komunikacją na tym obszarze – jak informuje autor – brak danych”. Do tego, co powiedziano – dwa słowa uzupełnienia. W cytowanej już publikacji J. Topolskiego (*Cichociemni*) nie została podana informacja o tym zrzucie. Natomiast K. Bieniecki (*Lotnicze wsparcie Armii Krajowej*, Warszawa 2005, s. 88 i 356) podaje, że w nocy z 14 na 15 października 1943 r., w ramach „operacji Cottage 44” dokonano zrzutu 6 zasobników i 6 paczek na placówkę „Zosia” (19 km pld.-wsch. od st. kol. Raciąż). W płockim okręgu GL i AL większość akcji kolejowych w latach 1943–1944 polegała na uszkadzaniu torów. W ostatnim kwartale 1944 r. i w styczniu zasadniczy trzon dywersji zrealizowano za pomocą materiałów wybuchowych, pochodzących ze zrzutów lotniczych Polskiego Sztabu Partyzanckiego. Akcje do października 1943 r. znajdują odbicie (w przeważającej mierze) w aktach Gestapo – Ciechanów (Regierungsbezirk Ziechenau), pozostałe zaś wyłącznie w aktach polskich. Por. B. Kobuszewski, *GL i AL w walce z transportem kolejowym okupanta na tzw. wieziach włączonych w okresie maj 1942 – styczeń 1945*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1972 nr 1, s. 153–164.

<sup>12</sup> J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 118–119) uważa, że odnośnie „Liczby dokonanych na terenie Obszaru Warszawskiego zrzutów nie można udzielić autorytatywnej odpowiedzi”. Nie zachowały się bowiem na ten temat miarodajne dokumenty” i brakuje „dokładnych relacji”. Moim zdaniem, jest to opinia niesłusznie deprecjonująca wartości poznawcze obszernych fragmentów, poświęconych tej kwestii w publikacji J. Topolskiego (*Cichociemni*, Warszawa 1988, passim). Niezależnie bowiem od pewnych niedostatków (zob. K. Bieniecki, passim) zgromadzony przez J. Topolskiego materiał faktograficzny stanowi solidną podstawę do uzyskania szacunkowej oceny rozmiarów rzeczowych i „uterenowienia” lotniczych aliantów zachodnich, w tym i na obszarze warszawskim. Otóż według J. Topolskiego (op. cit., s. 128–173), w trzech sezonach operacyjnych (pierwsze operacje przerzutowe, „Intonacja” i Riposta”), tj. w okresie listopad 1941 – lipiec 1944, na okupowanych ziemiach polskich udanych zrzutów uzbrojenia (i ludzi) dokonało 256 samolotów. W tej liczbie mieści się 61 maszyn (czyli niemal jedna czwarta ogólnej sumy samolotów), które desantowały ludzi oraz zasobniki i paczki z uzbrojeniem na warszawskim obszarze AK. Natomiast inną kwestię stanowi podział tych dóbr. Ma rację J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s.118) twierdząc, że rozstrzygał o tym zakres zadań poszczególnych struktur terenowych w planach powstania powszechnego, a następnie „Burzy”. Dlatego – jak podaje – „najlepiej w materiały saperskie zaopatrzony był podokręg wschodni, z uwagi na planowane zniszczenie mostów na Bugu w okresie powstania”. W jego posiadaniu znalazło się „około 4-5 ton materiałów wybuchowych, około 2500 sztuk spłonek” oraz spora ilość „lontów czarnych, detonujących zapalników czasowych itp.”. Autor nie określa, nawet w przybliżeniu, ram czasowych opisywanego „stanu posiadania”. Natomiast z zamieszczonych w jego publikacji (op. cit., s. 153, 158, i 181) kilku tabel ilustrujących stan uzbrojenia w podokręgach Obszaru Warszawskiego wynika, że w grę wchodzi raczej przelom lat 1943–1944. Dlaczego? Ponieważ dane te informują, że podokręg wschodni dysponował w lutym 1942 r – 215 kg, a w maju 1943 r – 185 kg materiałów wybuchowych, zaś (w analogicznych okresach) podokręg zachodni posiadał „na ewidencji” – 219 i 62 kg materiałów wybuchowych. Pierwsze zrzuty lotnicze dla GL miały nastąpić w połowie 1943 r. Wiadomo, że dokonano od 5-6 zrzutów, każdorazowo z 1 lub z 2 samolotów, które zlokalizowane były na terenach

własnej<sup>13</sup>. Zasoby z tych źródeł pozyskiwania środków walki poszerzały, w trudnych do oszacowania rozmiarach, „akcesoria” minerskie pochodzące z ukrytych zapasów WP w 1939 r.<sup>14</sup> oraz – raczej niewielkie ilości – produkcji

3 okręgów: Warszawa Prawa Podmiejska, Siedlce i Kielce. Informacje o zawartości tych zrzutów są mocno zróżnicowane (od „sporej ilości sprzętu i uzbrojenia” do „paru pepesz z amunicją i radiostacją”). Skromne zasoby sprzętu i materiałów minerskich będących w posiadaniu DG GL oraz okręgów: Warszawa, Lewa i Prawa „Podmiejskie”, powiększyło wydatnie uzyskanie około tony sprzętu i materiałów wybuchowych pochodzenia angielskiego. Był to zrzut przeznaczony dla AK. Rzecz w tym, że nie wiadomo, w jakim terminie i na jakim terenie miał on być odebrany. Pojemniki te odkryto w czerwcu 1943 r., a więc po około 3 miesiącach po zakończeniu „Intonacji” i ponad 2 miesiące przed rozpoczęciem „Riposty”. Być może, że zrzut ten został wymuszony niespodziewanym atakiem myśliwców niemieckich lub – co wydaje się bardziej prawdopodobne – mieści się w ramach owych 5-7 ton, które do morza wyrzuciły załogi wracające z nieudanych operacji zrzutowych. Wiadomo, że do czasu stabilizacji frontu na Wiśle i Narwi jednostki terytorialne AL, objęte umownymi granicami obwodu warszawskiego, nie otrzymały ani jednego zrzutu uzbrojenia, ze strony radzieckiej, ani z Polskiego Sztabu Partyzanckiego. Pewne wsparcie w uzbrojeniu dla stacjonujących grup i oddziałów leśnych na terenie dzielnicy Dęblin–Ryki (fragment obszaru dystryktu lubelskiego), stanowił przydział części ze zrzutu lotniczego (PSzP?) dokonanego w połowie czerwca 1944 r. na terenie powiatu lubartowskiego.

<sup>13</sup> Warszawa (miasto, okolice oraz jej „bliźsi i dalsi kooperanci”, m.in. niektóre zakłady fabryczne na terenach „włączonych” i w starej Rzeszy) stanowiła największy na okupowanych ziemiach Polski ośrodek konspiracyjnej produkcji uzbrojenia (około 75% wartości w złotych ogółu wyprodukowanej „własnym sumptem” broni lub sprzętu oraz materiałów eksplodujących i zapalających). Dla ilustracji przypomnę, że śladowe informacje o samorzutnym podejmowaniu produkcji materiałów eksplodujących i zapalających sięgają lat 1940–1941. Dzięki ofiarności grona praktyków i naukowców chemików (od wiosny 1942 r.) wytwarzanie materiałów wybuchowych – mimo dotkliwych następstw osobowo-materialnych lub „przerw produkcyjnych”, spowodowanych zagrożeniem ze strony okupantów niemieckich – rozwinięto się w stolicy na dużą skalę. Początkowo (od maja 1940 r.) plany przejścia i uruchomienia specjalnych wytwórni uzbrojenia pozostawały w gestii Służby Uzbrojenia, usytuowanej w pionie Kwatermistrzostwa KG ZWZ – AK. W sierpniu 1942 r. utworzony został Wydział (później Oddział) Produkcji Konspiracyjnej, który kierował i finansował działalność zakładów produkujących uzbrojenie (w tym materiałów wybuchowych i zapalających), a także jego magazynowaniem i „dystrybucją”. W tym celu WPK współpracował z Kierownictwem Dywersji, Wydziałem Saperów i Służbą Uzbrojenia KG AK. Szacuje się, że konspiracyjne wytwórnie AK w Warszawie (do wybuchu Powstania Warszawskiego) wyprodukowały około 36 ton materiałów wybuchowych. Na ten wynik złożyło się: 27-29 ton s z e d y t u, wyprodukowanego w wytwórniach usytuowanych przy ulicach Asfaltowej 15, a następnie – Pułtuskiej 14 i Towarowej 40 (7-9 ton) oraz przy ul. Krochmalnej 15 (około 27 ton) i innych drobnych warsztatach (4-6 ton); około 4 ton a m o n i t u, uzyskanego w wytwórni przy ul. Solec 103; ponad 300 kg t e t r y l u, spreparowanego w laboratorium przy ul. Polnej 15. „Podobne funkcje (do wspomnianych struktur KG AK – B.K.) w nieporównywalnie wąskich rozmiarach – podaje K. Satora – pełniło Centralne Laboratorium Uzbrojenia przy Sztabie Głównym GL – AL. Nastawione było na doraźną produkcję środków walki” (w tym – wytworzenie paruset kilogramów materiałów zapalających i eksplodujących – B.K.). Te ostatnie wyprodukowano w kilku warsztatach (przy ul. Ogrodowej 62 i Moniuszki 3) i lokalach konspiracyjnych (przy ul. Kapuścińskiej, Wspólnej 35 i Żółkiewskiego 50%). Por.: R. Gdulewski, *Pirotechnicy z fabryki „Gerlacha”*, Warszawa 1976, passim; M. Ney-Krwawicz, *Komenda Główna Armii Krajowej 1939–1945*, Warszawa 1990, s. 134-135, 145 i 219; *Polskie Siły Zbrojne w II wojnie światowej*, t. III: *Armia Krajowa*, Londyn 1950, s. 323-339; F.J. Pogonowski, *Podziemna zbrojownia*, Warszawa 1875, s. 64-99; K. Satora, *Podziemne zbrojownie polskie*, Warszawa 2001, s. 19, 37, 46-53 i in.; W. Śmieśniewicz, *Kpt. Wojska Polskiego Tadeusz Śmieśniewicz*, „Kronika Warszawy” 2005 nr 4, s. 24, 28, 30-31 i 34.

<sup>14</sup> Wiadomości o ukrytych we wrześniu 1939 r. zasobach materiałów i sprzętu minerskiego są nader skromne. Za „ewidencję” tego źródła uzyskiwania środków walki odpowiedzialny był Inspektor Służby Uzbrojenia KG ZWZ. (M. Ney-Krwawicz, op. cit, s. 136). Autorowi nie udało się dociec efektów działalności ISU w zakresie materiałów wybuchowych. W dość wyraźnym stopniu uwiadcznia to m.in. meldunek nr 79 Dowódcy AK. Wymienia się w nim szczegółowo zasoby broni (strzeleckiej i amunicji z 1939 r.), którymi dysponowało sześć okręgów ZWZ w okresie od marca do września 1941 r. Niestety nie ma w tym dokumencie nawet wzmianki o materiałach wybuchowych. Niewiele konkretnych na ten temat wnoszą również przekazy pamiętnikarskie i opracowania poświęcone konspiracji w dystrykcie warszawskim.

radzieckiej<sup>15</sup> i niemieckiej<sup>16</sup>. Podobnie rozkładały się „proporcje” w zakresie dysponowanego sprzętu (zapalniki, splonki, detonatory, lonty oraz narzędzia i przybory).

H. Witkowski, (*„Kedyw” Okręgu Warszawskiego Armii Krajowej w latach 1943–1944*, Warszawa 1984) pomija ten problem. Z kolei J. Gozdawa-Golebiowski informując o stanie materiałów wybuchowych w latach 1942 i 1943 (zob. przyp. 12) nie podaje ich pochodzenia. Z relacji Z. Lewandowskiego (*Wierni przysiędze*, w: W. Nakielski, *Biret i rogatywka*, Warszawa 1985, s. 57-58) wynika, że poszukiwaniem pozostałych po kampanii wrześniowej materiałów i sprzętu saperckiego zajmowali się oficerowie referatu „C”-SZP, a następnie ZO-KG ZWZ. „Przez okres zimy i wiosny 1939–1940 – stwierdza mjr »Szyna« – zajmowałem się rozbudową i szkoleniem saperów kolejowych oraz gromadzeniem materiałów wybuchowych, pozostałych po kampanii wrześniowej... W tym czasie przeprowadziliśmy również rozpoznanie i wykonaliśmy plany zniszczenia lub uszkodzenia mostów i wiaduktów znajdujących się na kolejowych liniach wlotowych i wylotowych z Warszawy oraz linii obwodowej, a także technicznych urządzeń stacyjnych węzła warszawskiego. W maju 1940 r. rozwieźliśmy z magazynów w Warszawie i ukryliśmy w pobliżu wytypowanych obiektów, m.in. koło Choszczówki, Zegrza, Zielonki, Wołomina, Tuszczka, Wesolej, Mińska Maz. i mostu na rzece Świder – materiały wybuchowe i minerskie środki zapalające. Rozgromienie wojsk sojusznicznych we Francji sprawiło, że przygotowania te stały się nieaktualne. Z czasem materiały zwieziono z powrotem do Warszawy i wykorzystano do innych celów” (ibidem, s. 59). Autor ten podaje, że (ibidem, s. 83) BBT podlegające Wydziałowi Saperów KG AK – zajmowało się m.in. przystosowaniem pozostałych po wrześniu 1939 r. materiałów wybuchowych i środków zapalających „do dywersji i walki jawnej”.

<sup>15</sup> Jednym z podstawowym materiałom wybuchowych znajdujących się na wyposażeniu armii walczących stron w II wojnie światowej, w tym Armii Czerwonej – był trotyl. Jego zasób – produkcji radzieckiej – znajdujący się w posiadaniu polskich struktur konspiracyjnych (przynajmniej do wiosny 1944 r.) nie jest znany. Opierając się na aktualnie dostępnych, nielicznych i często sprzecznych informacjach, można jedynie domniemywać, że rosyjski trotyl w stosunku do zapasów materiałów wybuchowych, którymi dysponowała konspiracja na terenie dystryktu, a zapewne także GG, stanowił wielkość mierzoną raczej w promilach niż w procentach. Dodajmy jednak, że na przełomie wiosny i lata 1944 r. te dysproporcje w znacznej mierze zmieniła podjęta przez PSzP akcja zrzućowa uzbrojenia, sprzętu i ludzi. Pewien wpływ na ten proces miała także pewna „liberalizacja” w zakresie wspierania uzbrojeniem – nie tylko oddziałów AL – przez operującą na ziemiach polskich radzieckie oddziały partyzanckie i grupy desantowe. Na terenie dystryktu (i nie tylko) korzystano z kilku źródeł pozyskiwania takiego pochodzenia środków walki: od ludności, która zdołała przejąć i ukryć nieznaną ilość broni w pierwszych tygodniach wojny radziecko-niemieckiej; uzbrojenia zdobytego w toku akcji bojowych lub uzyskanego w ramach „transakcji handlowych”, czyli jego zakupu. Z relacji szefa BBT wynika, że otrzymał on zadanie, aby – od 1942 r. – wypróbować „materiały i sprzęt dywersyjno-bojowy pochodzące ze zrzutów angielskich... a także zapoznać się z materiałami i sprzętem dywersyjno-bojowym Armii Czerwonej”. Być może, iż jedną z pierwszych okazji do (*nota bene* dość specyficznego) wyzyskania radzieckich materiałów minerskich, stworzył chyba najbardziej znany akt dywersji Armii Krajowej – dokonane w nocy z 7 na 8 października 1942 r. uderzenie stołecznych patroli ZO w warszawski węzeł kolejowy. „Jako szef BBT – stwierdza Z. Lewandowski (*Wierni przysiędze*, op. cit., s. 63 i 83) – miałem w tym czasie tego rodzaju materiały”, które zamierzano wykorzystać do swistego kamuflażu. Otóż w rejonie jednej z serii akcji, które złożyły się na wspomnianą dywersję, już po wysadzeniu toru miano „zostawić nieodpaloną minę spreparowaną z materiałów wybuchowych używanych w Armii Radzieckiej. To miał być ślad utwierdzający Niemców w przekonaniu, że akcji dokonali „skoczkiwie radzieccy”. Niestety ten rodzaj „zasłony dymnej” nie spełnił pokładanych w niej nadziei. Problemy związane z tą kwestią uporządkowała ostatecznie decyzja gen. „Grota” z 12.01.1943 r. o firmowaniu aktów dywersji. Por. B. Kobuszewski, *Na kanwie lektur o akcji „Wieniec” (lata 1950–1999)*, „Rocznik Mazowiecki” 2000, t. XIV, s. 135-138; tegoż, *Uderzenie zespołów dywersyjnych AK w tabor i obiekty kolejowe w nocy z 31.12.1942 na 1.01.1943*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1994 nr 4, s. 87.

<sup>16</sup> Broń, amunicję i sprzęt wojskowy produkcji niemieckiej, także w ograniczonych ilościach, pozyskiwano w czasie akcji na placówkach administracji, policji i armii niemieckiej oraz przez zakupy u Niemców, ich pośredników, a także od „cywilnych zespołów” trudniących się zawodowo „uszczipianiem” dóbr znajdujących się głównie w posiadaniu władz okupacyjnych. Zachowało się sporo przekazów (dokumenty i relacje) o rodzaju, ilości i cenach nabywanego uzbrojenia. Nie udało się natomiast autorowi dotrzeć do źródeł informacji ilustrujących zarówno „zdobyc”, jak i „zakup” materiałów i sprzętu minerskiego wyprodukowanego przez Niemców. Takiej wiedzy nie zastąpi zapewne jeden przykład użycia przez zespół dywersyjny gotowego produktu „made in Germany”, a mianowicie będących na wyposa

Z tego, co powiedziano, wynika, że pochodzenie środków walki stosowanych w akcjach dywersyjnych na terenie dystryktu warszawskiego było zróżnicowane. Uwidoczniło się to wyraziście np. w „recepturze” materiałów eksplodujących, stosowanych w „produkcji” min kolejowych. Jak już wspomniano, chodzi głównie o plastik, trotyl i szedyt. Nie ma natomiast merytorycznych podstaw do podjęcia próby oceny wyraźnej „dominacji”, któregośkolwiek z wykorzystywanych materiałów wybuchowych. Opierając się na dostępnych przekazach można jedynie snuć domniemania o występującej okresowo „gradacji” w zakresie używania określonego rodzaju materiału eksplodującego, np. że najprawdopodobniej w okresie od jesieni 1942 r. do wiosny 1944 r. mogły być częściej stosowane w akcjach – szedyt i trotyl, później zaś – plastik. *Nota bene* „pozycję” trotylu mocno akcentuje się w meldunku IV Departamentu RSHA. Informuje się w nim o wynikach dochodzenia policji berlińskiej w sprawie resztek ładunku wybuchowego zdetonowanego 13.02. 1943 r. na peronie S-Bahnhof Friedrichstrasse<sup>17</sup>. Z ekspertyzy owych „resztek” wynika bowiem, że do spreparowania „walizki-bomby” użyto t r y n i t r o t o u l e n u, czyli t r o t y l u, materiału stosowanego w wielu armiach, ale najczęściej „przez polskie organizacje odwetowe”<sup>18</sup>. Te sugestie nie zmieniają zasadniczego faktu, że: po pierwsze – do produkcji min kolejowych używano głównie (w zależności od potrzeb i możliwości) jednego rodzaju (trotyl, plastik i szedyt) materiałów wybuchowych lub ich „mieszanek”; po wtóre, że dostrzegalne jest wyraźne preferowanie „min plastikowych” przez zespoły dywersyjne z oddziałów dyspozycyjnych Kedywu KG AK, a także – od lata 1943 r. –

żeniu saperów (pionierów) Wehrmachtu – min naciągowych (Abzugminen). W tym wypadku idzie o wymienioną w Zestawieniu nr 5, lp. 53 próbę wykołowania pociągu pośpiesznego. Akcją dowodził podchor. T. Huskowski. O przygotowaniu i przebiegu tej akcji obszernie informuje A. Borkiewicz-Celińska (Batalion „Zośka”, Warszawa 1990, s. 378-380). Autorka odnotowuje m.in., że: „w nocy z 2 na 3 kwietnia na melinie w Brzozówce – Kobyłce zostają p r z y g o t o w a n e m i n y” (podkr. – B.K.), które mimo trudności („bowiem z trzech wyznaczonych minerów jest tylko« ranny w rękę »ładeusz«) „zostają zainstalowane i podłączone do zapalnika”. Na skutek błędu „przy zakładaniu sieci ogniowej” miny nie wybuchają pod przejeżdżającym pociągiem. „Zgnębiony niepowodzeniem patrol wykonuje odskok i... wraca do Warszawy” (ibidem, s. 378-379) Natomiast w meldunkach niemieckiej policji, zarówno żandarmerii (Gendarmeriezug Warschau, Tägliche Ereignismeldung, 7. Okt. 1943, A m. st. Warszawy, Kreishautmannschaft Warschau, t. 176, k.116-117), jak i Wyższego Dowódcy SS i policji w GG (Ic – Bericht über die Bandenlage im Monat April 1944, WBBH, T-175, r. 226) odnotowano, że: „4.4.44., 7 Uhr wurde auf der Eisenbahndoppelstrecke Warschau–Małkinia bei Pludy, auf dem rechten Schienenstrang Richtung Modlin 8 Abzugminen, deutscher Herkunft eingebaut vorgefunden”. Jednocześnie wyjaśniano, że: „Entdeckt wurden die Minen von einem Polen, der mit dem Personenzug um 6.25 Uhr von Legionowo in Richtung Warschau fuhr und seine Beobachtung am Bahnhof Pludy mitteilte. Die Minen wurden sofort ausgebaut. Die Attentäter sind vermutlich an der Durchführung der beabsichtigten Sprengung gestört worden. Schaden ist keiner entstanden”. Nie wydaje się, pomijając inne szczegóły (w tym informację podaną w meldunku dziennym WKGG z 4 .04.1944 r. – WBBH, T-501, r. 218 – tylko o „wykryciu i usunięciu 8 min”), aby Niemcy nie byli w stanie odróżnić ładunku wybuchowego, sporządzonego, nawet fachowo, ale nie „fabrycznie”, od min pochodzenia niemieckiego.

<sup>17</sup> Akcja przeprowadzona przez zespół dywersyjny „Jura” (J. Lewandowski) z udziałem dowódcy „Zagralinu”, „Kazimierz 30” (kpt. B. Drzyzga) z „Osy-Kosy” (płk. J. Szajewski, „Philips”). Por. B. Kobuszewski, *Odwetowe zamachy bombowe na berlińskie dworce kolejowe (1940–1943)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2001 nr 4, s. 25-26.

<sup>18</sup> Pismo okólne IV departamentu RSHA (Reichssicherheitshauptamt) z 20 lutego 1943 r. Por. H. Kryszian, S. Tokar, *10 piekielnych walizek*, „Dookoła Świata” 1958 nr 247 z 21.09, s. 10-11, 23.

przez grupy bojowe GL i AL; i po trzecie, że stopień wykorzystywania innych rodzajów materiałów wybuchowych – poza paroma, zakończonymi niepomyślnie, sprawdzianami (być może „próbek” amonitu w czasie akcji pod Łukowem, w nocy z 17 na 18 listopada 1942 r.), nie są autorowi znane.

W akcjach bojowych posługiwano się minami o różnej zawartości, jeżeli chodzi o rodzaj i wagę materiału wybuchowego, a także – jego „uzbrojenie” i „opakowanie”. Zasygnalizowaną sprawę warto, jak sądzę, zilustrować paru przekazami o praktycznym zastosowaniu materiałów i sprzętu saperskiego w dywersjach „na trasie”.

O przykładowym zestawie materiałów, sprzętu i narzędzi minerskich użytego w drugiej z kolei serii akcji synchronizowanych (17 na 18.11.1942 r.) oddziałów AK informuje zachowany przekaz dowódcy patrolu dywersyjnego KPM – „Miry” (K. Olszewska). Sporządzony przez nią wykaz „Środki bojowe do wykonania akcji” na dwutorowej linii kolejowej koło m. Łapiguz (zob. Zestawienie nr 7, lp. 6), obejmuje następujące pozycje:

1. jednokilogramowa mina samoczynna z zapalnikiem naciskowym, odbezpieczanym przez wyjęcie specjalnej zawlecзки (trotyl w puszcze z blachy cynkowej),
2. cztery ładunki jednokilogramowe (trotyl) w puszkach blaszanych do wysadzenia 4 szyn dwutorowej linii kolejowej,
3. lont wybuchowy do połączenia 4 ładunków między sobą dla równoczesnego ich zdetonowania,
4. spłonki i zapalniki elektryczne,
5. 150 m kabla elektrycznego (2-żyłowego),
6. zapalarka elektryczna do „odpalenia”,
7. kilka kawałków lontu prochowego (na wypadek uszkodzenia kabla, lub zapalarki i konieczności bezpośredniego odpalenia przy użyciu tego lontu),
8. broń: pistolet typu „Walter” i pistolet typu „Wis”,
9. zapałki, latarka elektryczna, baterijki zapasowe, drut zwykły, sznurki, noże i inny drobny sprzęt pomocniczy<sup>19</sup>.

Użycie trotylu w tej akcji potwierdza mjr inż. Z. Lewandowski. Jednocześnie informuje on także, niestety w sposób nader ogólny, o wyposażeniu innych patroli uczestniczących w tej dywersji w miny „wypełnione plastikiem i szedytem”<sup>20</sup>. Być może mjr „Szyna” miał na myśli ładunki wybuchowe (cztery miny po 2 kg s z e d y t u, z zapalnikami naciskowymi) „spożytkowane” przez patrol dywersyjny Dysku – „Margerity” (Maria Jankowska), która dowodziła akcją koło Radomia (zob. Zestawienie nr 7, lp. 3)<sup>21</sup>.

Podobne niespójności napotykałyśmy w opracowaniach i pamiętnikach o wykonanym wcześniej (7/8.10. 1942 r.) uderzeniu na warszawski węzeł kolejowy. W jed-

<sup>19</sup> Odpis z rękopisu „Miry” (Kazimiery Olszewskiej), Akcja „Odwet kolejowy” – 16/17 XI 1942 r. (akcja za 50 powieszonych), udostępniony przez mjr. inż. Z. Lewandowskiego, w posiadaniu autora.

<sup>20</sup> Relacja kpt./mjr. inż. Z. Lewandowskiego, „Szyny” z wykonania zadania przez patrol nr 3... Kopia rękopisu w posiadaniu autora.

<sup>21</sup> B. Kobuszewski, *O uderzeniu warszawskich patroli ZO na tabor i obiekty „Kolei Wschodniej”, w nocy z 17 na 18.11.1942 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1992 nr 3, s. 183-184.

nych przekazach podaje się, że miny użyte w tej dywersji były „zrobione z s z e - d y t u”<sup>22</sup>. I tę informację, przynajmniej częściowo, uwiarygodnia niemiecka ekspertyza jednego z „nieodpalonych” wówczas ładunków wybuchowych. Stwierdza się w niej: „Der zu den Sprengungen verwandte Sprengstoff wird aus verschiedenen Säuren gewohnen und in Warschau im Handbetriebs hergestellt”<sup>23</sup>. Natomiast mjr Z. Lewandowski informuje, że jego patrol, operujący w rejonie Dworca Zachodniego dysponował ładunkami trotylu<sup>24</sup>. Tego faktu nie odnotowali okupanci (np. założenie „uzbrojonej” kilogramowej kostki trotylu na torze wlotowym do Radomia), ale w – moim przekonaniu – nie musi to przesądzać o jednoznacznej wiarygodności jednej z podanych wersji. Dlaczego? Otóż jest wielce prawdopodobne, że do wyprodukowania przez KPM min użyto tylko s z e d y t u, co nie oznacza jednak, iż inne patrole nie „sięgnęły” po trotyl.

Z dostępnych informacji wynika, że część, być może nawet większość, min kolejowych została wytworzona przez minerów patroli dokonujących dywersji. Ładunki wybuchowe były przygotowywane „z wyprzedzeniem” lub na miejscu akcji. Wiadomo np., że wszystkie zespoły dywersyjne AK uczestniczące w serii uderzeń na tabor i obiekty kolejowe w nocy z 17 na 18 listopada 1942 r. zaopatrzone były w miny przed wyjazdem na akcje. Minami sporządzonymi w Warszawie dysponował także patrol dywersyjny Kedywu KG AK, który 6.06.1942 r. wysadził most kolejowy na rzece Wolborce pod Czarnocinem (dowódca akcji – ppor. „Zośka” (T. Zawadzki, zob. Zestawienie nr 7, lp. 17)<sup>25</sup>. Z kolei patrole dywersyjne Kedywu KG AK, które w ramach akcji „Jula” (6. i 9.06.1944 r.) przeprowadziły uderzenia na trzy mosty kolejowe: – pod m. Tryńczę, dowódca akcji – ppor. „Florian” (J. Jagiełło, lp. 21); koło m. Rogoźno, dowódca akcji – ppor. „Anoda” (J. Rodowicz, lp. 22) i w rejonie m. Nowosielce, dowódca akcji – por. „Sawicz”, (J. Barkas, lp. 23), sporządzały odpowiednie ładunki wybuchowe („pakiety”) na miejscu akcji<sup>26</sup>.

Miny kolejowe produkowano także „na zamówienie”. Wytwarzały je zgodnie z wymogami „techniczno-czasowymi” wyspecjalizowane ogniwa struktur konspiracyjnych. Na przykład potrzeby stołecznego Kedywu (w trudnych do określenia rozmiarach) zabezpieczał jeden z zespołów KPM. Uzyskanie materiału i sprzętu minerskiego, jego przetworzenie i przekazanie wymagało od wykonawczyń „zlecenia” realizacji całego cyklu czynności zagrożonych dużym ryzykiem.

<sup>22</sup> K. Kurkowska-Bondarecka, *Kobiece Patrole Minerskie Kedywu Okręgu Warszawskiego ZWZ – AK*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1991 nr 3-4, s. 94-95.

<sup>23</sup> Oberfeld Kommandantur, dalej – OFK, Monatsbericht, 22.10.1942, AAN, T-501, r. 216.

<sup>24</sup> Z. Lewandowski, *Wierni przysiędze*, op. cit., s. 65.

<sup>25</sup> Ppor. „Zośka” – podają W. Bartnicki i J. Sasaki (*Akcja pod Czarnocinem*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1959 nr 2, s. 63) – postanowił przeciąć ładunkiem wybuchowym wszystkie belki dźwigarów mostowych (osiem) na ich południowym końcu. Do wykonania tego zadania miały być użyte luźno przyłożone miny z tzw. plastiku... Wielkość min obliczano stosownie do obowiązującego w tym czasie wzoru:

$$\text{Ł} = \frac{F}{40'}$$

gdzie Ł oznacza ilość TNT, a F – przekrój przecięcia w cm.

<sup>26</sup> W. Bartnicki, J. Sasaki, op. cit., s. 53; A. Borkiewicz-Celińska, op. cit., passim; M. Pernal, *Akcja kedywu „Jula” na Podkarpaciu w kwietniu 1944 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1987 nr 2, passim.



W ogromnym skrócie wyglądało to tak. Po uzyskaniu „placetu” na pobranie określonego zestawu (rodzaj, waga i ilość) materiału i sprzętu minerskiego, pobierano go z konspiracyjnych magazynów, zlokalizowanych w Warszawie m.in. w ruinach Teatru Wielkiego oraz w lokalach przy ulicach – Zakroczymskiej 4 i Przemysłowej 8. Uzyskany „towar” transportowano do „pracowni”, które umożliwiały sporządzenie, według określonej receptury, min i zestawu niezbędnego sprzętu. I taki „gotowy produkt” dostarczano w określonym czasie do ustalonego adresata<sup>27</sup>.

O wielkości „wagowej” jednej miny lub ich zestawu rozstrzygał charakter obiektu ataku (szyna, tor, pociąg czy most) i rodzaj dostępnego materiału eksplodującego (plastik, trotyl, szedyt, względnie ich „mieszanka”). Masa min kolejowych, które używano w większości dywersji, wahała się w granicach od jednego do kilkunastu kilogramów. Skalę tych „proporcji” ilustrują zachowane „rozliczenia” ze służbowego przydziału materiału i sprzętu minerskiego w kilku dywersjach.

Dowódca zespołu dywersyjnego, który wysadził most kolejowy na rzece Krznie (1/2.07.1943 r.), podchor. „Biały” (K. Stysło, zob. Zestawienie nr 7, lp.19)) przedstawił przełożonym następujące „zestawienie materiału” zużytego w tej akcji: „19,6 kg plastyku, 16 detonatorów, 17 spłonek, 30 m lontu wybuchowego, 2 zapalniki pociągowe, 1 zapalnik elektryczny i 4 m przewodnika (przewód dwużyłowy – B.K.)”. Z tego materiału sporządzono 8 min, w tym: 5 min po 3 kg plastyku, 2 miny po 2 kg, 1 minę wagi 0,60 kg, użytą do wysadzenia jednej szyny<sup>28</sup>.

Dowodzący patrolem Kedywu, który dokonał ataku na D-Zug – 422 w rejonie m. Pgorzel (24.10.1943 r.), podchor. „Kuba” (K. Okolski, zob. zestaw nr 9, lp. 19) meldował przełożonym, że „»spożytkował« następujące »materiały minerskie«: plastik na ładunek pod parowóz – 6 x 1200 (gram) = 7,200 ... pod pociąg – 2 x 600 = 1200 ... przeciw słupom telefonicznym – 4 x 400 = 1600, (razem) = 10,00 kg”. Ponadto: „detonatory pośrednie – 22 szt., spłonki – 24 szt., zapalniki pociągowe – 3 szt., lont wybuchowy – 45 m., lont prochowy – 0,5 m., końcówki do zapalenia – 3 szt.”<sup>29</sup>.

Ponad 30 kg materiału wybuchowego (7 ładunków po 2 kg plastyku na minę „główną” i 14 kg „mieszanki” materiałów eksplodujących na minę „pułapkę”) spożytkował oddział por. „Skrytego” w akcji na „SF-Zug 84” koło m Pogorzel (zob. Zestawienie nr 3, lp. 58)<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> Dla pewnej ilustracji skali wymogów dysponentów, a także możliwości wykonawczych, warto przytoczyć kilka informacji o niektórych z produkowanych przez KPM – pojedynczych i zestawach – min używanych przez ZO, a następnie przez Kedyw do atakowania komunikacji kolejowej. I tak – poza wspomnianymi minami użytymi w akcji na warszawski węzeł kolejowy (7/8.10.1942 r.) – minerki z KPM produkowały „miny samoczynne” (stosowane jako „miny pułapki”), „bomby zegarowe” i „ładunki specjalne” (np. 18 kg minę, którą dostarczono do Falenicy). Por. K. Kurkowska-Bondarecka, op. cit., passim.

<sup>28</sup> Meldunek („Białego”) z wysadzenia mostu na linii Łuków–Lublin. AAN, KG AK, część II „Kedyw”, VII–17, k. 119–122.

<sup>29</sup> Meldunek „Kuby” – do dowódcy kompanii „Felek” z dnia 24.10.1943 r., godz. 16.00. Ibidem, k. 184–186.

<sup>30</sup> H. Witkowski, op. cit., s. 408 (zał. nr 17). Prawdopodobnie jednak w akcji tej nie zużyto wszystkich przygotowanych min. W meldunku dziennym Dowódcy Okręgu Wojskowego w GG (Wehrkreissefehlschaser in GG, dalej – WKG) z 5.12.1943 r. (AAN, T-501, r. 217) czytamy, że „w czasie przeszukiwania okolicy przez żandarmerię połową i policję, znaleziono: 5 min, 1 worek materiałów wybuchowych, 3 granaty ręczne i 5 butelek zapalających”.

Dwukrotnie większy ładunek plastiku (około 57 kg) miał zostać użyty przez wspomniany już zespół dywersyjny por. „Floriana” do wysadzenia mostu pod Tryńcą. Z dostępnych danych wynika, że taka ilość plastiku, być może, jest największą jak dotąd masą materiału eksplodującego, który został użyty przez „warszawski” zespół dywersyjny w akcji na jeden obiekt kolejowy<sup>31</sup>.

## Stany osobowe

Jak w latach 1942–1944 kształtowały się stany osobowe i uzbrojenie zespołów dywersyjnych atakujących tabor i obiekty kolejowe „na trasie”? Na podstawie fragmentarycznie zachowanych danych trudno osądzić całą konspirację. Dlatego ograniczę się do kilku spostrzeżeń opartych na dostępnych aktach ZO i Kedywu AK. Rozpocznę od prezentacji stanów osobowych i uzbrojenia zespołów, które uczestniczyły w czterech z pięciu największych w okupowanej Polsce akcjach synchronizowanych:

1. W uderzeniu na warszawski węzeł kolejowy (7/8.10.1942 r.) wzięło udział 7 patroli dywersyjnych liczących od 2 do 5 ludzi (w sumie – z obserwatorami – ponad 20 osób) uzbrojonych (częściowo) w rewolwery i pistolety;

2. W odwetowej dywersji na „Ostbahn” (17/18.11.1942 r.) uczestniczyło także 7 patroli o stanach osobowych 2 do 4 ludzi (łącznie z obserwatorami – około 25 osób), uzbrojonych w większości w broń krótką;

3. W dywersji „sylwestrowej” (31.12.1942 r – 1.01.1943 r. – obrona Zamojszczyzny) uderzenia w szlaki kolejowe podjęło 13 zespołów dywersyjnych, w tym 6-7 patroli „warszawskich”. Znamy stany osobowe tylko 3 patroli „stołecznych”: kpt. „Jana” (J.K. Andrzejewski) – 3 osoby (o uzbrojeniu brak danych); por. „Jerzego” (R. Białous) – 6 osób, uzbrojonych w 6 pistoletów i rewolwerów, 2 steny oraz granaty i butelki z płynem zapalającym; por. „Szyny” (Z. Lewandowski) – 8 ludzi uzbrojonych w broń krótką<sup>32</sup>.

4. W akcji „Jula” (6 i 9. 04. 1944 r.) wzięły udział trzy zespoły: o stanach osobowych 14-15 ludzi, których wspierały miejscowe jednostki Kedywu (w tym jedna – 40-osobowa i druga – 20-osobowa). Znany jest tylko stan uzbrojenia zespołu dywersyjnego kpt. „Sawicza” (J. Barkas) – 2 rkm, 4 pm, 13 pistoletów i rewolwerów oraz 36 granatów.

Przytoczony „materiał statystyczny” unaocznia, że znakomita większość (około 90%) zespołów dywersyjnych uczestniczących w akcjach synchronizowanych li-

<sup>31</sup> Informację o zużyciu 57 kg w akcji pod Tryńcą podają za A. Borkiewicz-Celińską (op. cit., s. 363). Autorka uważa również, że do wysadzenia mostku (przepustu) pod Rogoźnem posłużono się 15 kg plastiku. Oznacza to że oba zespoły dywersyjne (por. „Floriana” i por. „Anody”) otrzymały przydział 72 kg plastiku (ibidem, s. 365). Natomiast M. Pernal (op. cit., s. 132-133) twierdzi, że obydwóm tym zespołom dywersyjnym dostarczono na Podkarpacie – samochodem półciężarowym, w specjalnie spreparowanej „budce wartowniczej” (dla Wehrmachtu we Lwowie) „około 50 kg plastiku” oraz sprzęt minerski i amunicję. Grupa „Floriana” – według tego autora – do „sporządzenia wszystkich min” użyła „łącznie 28 kg materiałów wybuchowych” (ibidem, s. 136).

<sup>32</sup> Z. Lewandowski twierdzi (op. cit., s. 73), że: steny i thompsony Kedyw OW otrzymał dopiero w lutym 1943 r.”

czyło od 2 do 5 ludzi uzbrojonych w broń krótką, a niekiedy i w granaty. Pozostałe patrole, których stany osobowe oscyływały blisko lub nieco powyżej 10 osób (i to raczej od pierwszych miesięcy 1943 r., a także później), dysponowały z reguły bronią krótką i maszynową. (rkm i pm) oraz granatami i ładunkami zapalającymi. Dodajmy, że znacząca część omawianych patroli rekrutowała się z oddziałów dyspozycyjnych ZO i Kedywu KG AK. Wspominam o tym, ponieważ tę samą tendencję (postępujący wzrost stanów osobowych i uzbrojenia) ujawniają przekazy o innych akcjach oddziałów dyspozycyjnych KG AK. Na przykład w uderzeniu na most pod Czarnocinem (6.06.1943) uczestniczyło 8 ludzi uzbrojonych w 4 steny, 4 pistolety i kilkanaście granatów; przy wysadzaniu mostu kolejowego na rzece Krznie (1/2.07.) brało udział 14 osób (w tym 4 kobiety), uzbrojonych w 14 sztuk broni krótkiej (5 pistoletów – 3 Visy, 1 FN i 1 Parabellum oraz 8 rewolwerów – 5 Naganów i 3 Colty kal. 11,4 mm); w wykolejeniu pociągu pod Celestynowem (24.10.) brało udział 15-16 ludzi uzbrojonych w broń krótką oraz granaty „plastikowe”; natomiast w akcji na pociąg z urlopowiczami frontowymi koło Płochocina (3/4.04.1944 r.) – około 50-60 osób, w tym ponad 40 ludzi uzbrojonych w pm (Steny, MP-40 i Schmeissery), pistolety i rewolwery oraz granaty.

Pewne elementy „kontynuacji” jak i „odmienności”, jeżeli chodzi o liczebność stanów osobowych i ich uzbrojenie, odnotowujemy w przekazach o terytorialnych zespołach bojowych. Do wiosny–lata 1943 r. w okręgach operują raczej niewielkie patrole wyposażone w broń krótką. Od przełomu lata–jesieni tego roku obserwujemy wzrost liczby ludzi i uzbrojenia. Akcje podejmują 20-30 osobowe zespoły bojowe, ale przeważają dywersje z udziałem 70-80 ludzi dysponujących znaczną siłą ognia. Posłużę się tu informacjami o trzech zespołach bojowych: 1) o zespole dywersyjnym z oddziału dyspozycyjnego Kedywu KG AK (batalion „Zośka”) – dowodzonym przez ppor. „Kończana”, który w akcji pod Uralami (27.04.1944 r.) w sile 38 ludzi, uzbrojonych 2 rkm, 8 pm, 9 kb, 16 rewolwerów i pistoletów z 1800 sztukami amunicji oraz 20 granatami „plastikowymi” i 7 granatami zaczepnymi, po wykolejeniu części składu FS-77 (parowóz i 6 wagonów i uszkodzeniu około 300 m toru) ostrzelał i obrzucił granatami wysadzony pociąg, powodując śmierć 36 i zranienie 32 „pasażerów”; 2) o oddziale dyspozycyjnym Kedywu Okręgu Warszawskiego – dowodzonym przez por. „Skrzytego”, który w akcjach pod Celestynowem (11.12.1943 r.) w sile 72 ludzi, uzbrojonych w 37 kb, 1 pm, 6 rkm i broń krótką, wysadził parowóz i 6 wagonów SFR nr 11, a następnie ostrzelał i obrzucił granatami i ładunkami zapalającymi wykolejony transport, zabijając 14 i raniąc 50 jego „pasażerów”, oraz – w dywersji koło m. Pogorzela (27/28.04.1944r.) – w sile 70 ludzi, uzbrojony w 39 kb, 8 pm, 6 rkm, 7 lkm, broń krótką, po wysadzeniu 4 wagonów SF nr 11 – ostrzelał i zaatakował granatami i ładunkami zapalającymi wykolejony skład, zabijając i raniąc 12 Niemców; 3) o oddziale bojowym Kedywu Obwodu Radzymin (Podokrąg Wschodni) dowodzonym przez por. „Wierzbę”, który w akcji na pod Uralami (2.04.1944 r.) w składzie 70 ludzi, uzbrojonych w 34 kb, 8 pm, 6 rkm i broń krótką, po wysadzeniu parowozu i 5 wagonów (7 ?) SFR nr 77, zaatakował wykolejone wagony ogniem i granatami, powodując śmierć i zranienie 8 osób.

Na zasygnalizowane przejawy – organizacyjnych, materialnych i taktycznych – zmian w prowadzeniu akcji „na trasie” rzutowały zwłaszcza dwa czynniki:

a) dopływ ludzi z pewnym minimum teoretycznej i praktycznej wiedzy o konspiracyjnej „sztuce wojowania”; b) możliwości wyposażenia zespołu dywersyjnego w odpowiednie uzbrojenie. Osiągnięcie pomyślnego „zespolenia” tych elementów nie było rzeczą łatwą. Jego następstwa – *in minus* lub *in plus* – ujawniały się w różnym stopniu zarówno w akcjach, których cel ograniczał się „tylko” do wykolejenia transportu kolejowego, jak i w dywersjach, w których wysadzenie pociągu, zwłaszcza z urlopowiczami frontowymi, było połączone z atakiem ogniowym, wspartym granatami i ładunkami zapalającymi<sup>33</sup>. „Zaszczości” te, spowodowane na ogół niedostatkami w wyszkoleniu lub „defektami technicznymi” posiadanego uzbrojenia i innego wyposażenia, wpływały na skalę wielkości – ma-

<sup>33</sup> Dywersje połączone z „atakami grenadierów” należały do akcji o dużym stopniu trudności. Dlaczego? Ponieważ obok „rutynowych” czynności opartych na pewnym schemacie zasad przygotowania i przeprowadzenia akcji (rozpoznanie, zamiar, siły i środki, dowóz i ewakuacja) w znacznie większym zakresie należało uwzględnić możliwości przeciwdziałania „pasażerów” atakowanych SF czy DmW. Z informacji o przygotowaniach i przebiegu uderzeń na pociągi z urlopowiczami frontowymi wynika, że grupy grenadierów atakujące załogę wykolejonego transportu z reguły natrafiały na szybki i zdecydowany opór wroga. Jest faktem, że w konspiracyjnej dokumentacji napotykać można wzmianki o podejmowanych przez okupantów różnych zabiegach, które miały zapewnić ochronę ruchu kolejowego. Nie zdołałem jednak w oparciu o dostępną sprawozdawczość ustalić, na ile dowodzący i uczestnicy zespołów dywersyjnych byli zorientowani odnośnie „ochronnych” poczynąń Niemców. A było ich wiele. Przypomnę tylko parę z nich. Np. w kwietniu 1943 r. WKGG zarządziło, aby każdy udający się na urlop lub podróżujący służbowo Niemiec musiał posiadać przy sobie broń i amunicję (WBBH, T-501, r. 217). Z kolei w listopadzie tego roku dowództwo tego okręgu wojskowego, licząc się ze wzmocnieniem takich akcji nakazało: „we wszystkich pociągach ruchu osobowego na obszarze GG” zorganizować „systematyczną samoobronę” (ibidem, r. 222). Działania te, w najogólniejszym zarysie, polegały na skoncentrowaniu podróżującego personelu Wehrmachtu i policji w oddzielnych wagonach (dotyczyło to raczej DmW i PmW niż SF czy SFR) i wyznaczeniu dowódcy samoobrony. Obowiązki te powierzano najstarszemu stopniem. Podlegali mu wszyscy pasażerowie łącznie z „etatową” ochroną, która dysponowała bronią maszynową. W razie napadu na pociąg kierował on jego obroną. Ponadto przygotowania do samoobrony każdego transportu sprawdzali specjaliści oficerowie na stacjach granicznych przed wjazdem na teren GG. Że akcje na pociągi z urlopowiczami nie należały do „łatwych” ani „tanich” (o czym dalej), zaświadcza m.in. ich niewielki odsetek w ogólnej sumie „zamachów” na tabor (141 akcji). W okresie 6 miesięcy (listopad 1943 r. – kwiecień 1944 r.) przeprowadzono 14 takich dywersji, z tego 8 – wykonały zespoły dywersyjne AK (2 akcje – oddziały dyspozycyjne KG, 4 – Okręgu Warszawskiego i 2 – Podokręgu Wschodniego). Wyniki porównane z danymi niemieckimi oscylują wokół „średniej” odnośnie „szkód materialnych”, natomiast w zakresie „strat osobowych” sytuują się w pewnej części na „wysokiej pozycji”. Dodajmy jednak, że ustalenia niemieckie mają się na ogół nijak do znakomitej większości przekazów polskich, zwłaszcza szacunków dotyczących rozmiarów strat osobowych przeciwnika (o czym także dalej). I na koniec parę spostrzeżeń i osądów. Przede wszystkim należy zaakcentować, że w omawianym rodzaju dywersji dochodziło do starcia stron o nieporównywalnych możliwościach bojowych. Najogólniej mówiąc – czynnik zaskoczenia i niezaprzeczalna waleczność polskich zespołów dywersyjnych nie stwarzały im nazbyt wielkiej przewagi nad frontowymi wygami Wehrmachtu. W tym miejscu warto przypomnieć niektóre „uwagi pokontrolne” mjr. „Kalinowskiego” („żadna improwizacja i wysokie morale nie zrekompensują braku zaprawy bojowej i słabego uzbrojenia”) oraz podległych mu oficerów. Te ostatnie, w dużym skrócie, dotyczyły zasadności wielkości używanego materiału eksplodującego oraz takich objawów, jak: nadmierna nerwowość, brak dyscypliny i znajomości musztry (co miało odbicie w nieskutecznym prowadzeniu ognia tyralierą) i słaba kondycja spowodowana niedożywieniem młodych organizmów (por. sprawozdania „Motoru – 30” za okres 1.07–9.08 1943 r. i meldunek z akcji – 23.10.1943 r., AAN, KG AK, Kedyw, VIII/17, s. 109-114 i 213-216). Te i inne „bólczki” (por. przyp. 32) niewątpliwie ograniczające w pewnych okresach możliwości bojowe zespołów dywersyjnych, nie zmieniają oceny generalnej – znaczącego dorobku w walce z niezwykle neuralgicznym odczuwalną przez niemiecką gospodarkę wojenną dezorganizacją szlaków komunikacyjnych.

terialnych i osobowych – strat przeciwnika, a także własnych<sup>34</sup>. I temu wątkowi tematycznemu poświęcony jest kolejny fragment tekstu.

<sup>34</sup> Najczęstszym objawem „niedostatków” w zakresie minerki było wadliwe „uzbrajanie” min i montowanie „sieci ogniowej”. Ich następstwem były niewybuchy pojedynczych lub części, a nawet wszystkich zakładanych ładunków wybuchowych. Sporo takich błędów ujawniło się w czasie przeprowadzonych w czwartą rocznicę kapitulacji Warszawy (27-28.09.1943 r.) przez grupy bojowe GL dużej serii (około 20) dywersji na szlakach kolejowych w Warszawie i dystrykcie warszawskim. Np. 27.09. – między ul. Radzywińska i Kawęczyńską (usunęta przez Niemców jedna mina); pod Zieloną (uszkodzono tory, ale nie eksplodowały 4 miny); koło Legionowa (Niemcy usunęli 1 lub 2 miny); pod Choszczówką uszkodzono tor, ale nie wybuchły 2 ładunki (zob. Zestawienie nr 4, lp. 40, 41, 42, 45 i 46). Dodajmy, że w nocy z 27 na 28.09. – włączyły się do akcji trzy zespoły dywersyjne Kedywu okręgu warszawskiego; dwa wypadki zakończyły się pomyślnie (koło Zalesia wysadzono pociąg towarowy, a pod Choszczówką, gdzie „o mały włos” nie wysadzono pociągu z jeńcami wojennymi – „Die Explosion erfolgte in den Augenblick als ein Gefangenentransport die Strecke an Richtung Warschau passirte, kein Personenschaden”, stwierdzano w meldunku „Gend.-Zug Warschau” z 28.09. 43 r., IZ Dok – I, sygn. 42, k. 119 – ale w ramach „rekompensaty” wykolejono pociąg ratowniczy). Wykonanie trzeciej akcji uniemożliwiła blokada w ruchu, spowodowana wykolejeniem pociągu pod Wawrem przez GL. (zob. Zestawienie nr 6, lp. 24, 25 i 26). Nie uniknęły takich „niespodzianek” również zespoły dywersyjne z oddziałów dyspozycyjnych Kedywu KG AK. Np. w akcji pod Czarnocinem (zob. Zestawienie nr 7, lp. 17), gdzie – jak informował przełożonych komendant Sipo i SD w Tomaszowie Maz. (por. W. Bartnicki, J. Sasaki, op. cit., s. 80.) – ustalono „razem 10 cięć”, ale most nie zważył się do wody, ponieważ część ładunków wybuchowych nie odpała (na wewnętrznych kratownicach i poduszkach koło kamiennego przyczółka mostu) czy pod Tryńcą (lp. 21), gdzie – jak podaje M. Pernal (op. cit., 138) – „z niewiadomych przyczyn nie został przecięty jeden z dolnych pasów konstrukcyjnych”. Te i inne „bólączki” potwierdzają, w zasadzie w sposób jednoznaczny, istnienie różnego rodzaju luk w wyszkoleniu i „defektów materialnych”. Jest też faktem, że w odniesieniu do pewnej części takich wydarzeń nie możemy przesądzać z góry o jego „przyczynie sprawczej”. W akcji koło m. Płochocin (3/4.0.4.1944 r., zob. Zestawienie nr 3, lp. 53) nie sprawdzono min, które nie wybuchły, a były one, jak wiadomo, produkcji niemieckiej. Nie wiemy zatem, kto „zawinił” – człowiek czy materiał? Ze udzielenie właściwej odpowiedzi na pytanie – sprawdzać czy nie sprawdzać? – nie jest łatwe, świadczyć może tragiczne wydarzenie, którego przyczyną był błąd ludzki. Chodzi o podjętą przez grupę bojową GL próbę wysadzenia pociągu pod m. Zagościńc (12.02.1944 r., zob. Zestawienie nr 6, lp. 68). Otóż w czasie sprawdzania przyczyny niewypału miny nastąpiła niespodziewana jej eksplozja, w wyniku której zginęło pięć, spośród siedmiu osób uczestniczących w tej dywersji. Dodajmy jednak, że na spowodowaną niekontrolowanym wybuchem miny wyrwę w torze najechał pociąg towarowy nr 8101. Budzą też pewne wątpliwości informacje w meldunkach niektórych dowódców ogniw konspiracyjnych i podawanie ich w sposób bezkrytyczny przez badaczy. Oto dwa przykłady związane z pomyłkami oceny rodzaju pociągów. Akcja zespołu dywersyjnego Kedywu ze Skierniewic przeprowadzona pod Rogowem (22.01.1944 r., zob. Zestawienie nr 3, lp. 38) została uznana za „mało udaną” przez J. Gozdawę-Gołębiowskiego (op. cit., s. 268-269). Jest faktem, że planowano wysadzenie „D-Zugu”. Z nieznanых jednak powodów Niemcy „puścili” wcześniej pociąg z węglem. Eksplozja miny – jak twierdzi J. Gozdawa-Gołębiowski – spowodowała wykolejenie „szeregu wagonów” i 20 godzin blokady w ruchu. Nie było też strat własnych. Wydaje się, że po tym „wyliczeniu strat” trudno jest się zgodzić z wcześniej przytoczonym osądem tego autora. Myślę, że to „skarzenie” uległoby znacznej niwelacji, gdyby sięgnięto po materiał niemiecki. A wynika z nich, że w akcji tej wykolejono wyjątkowo dużo (1 parowóz i 16 wagonów – WKGG, meldunek dzienny z 3.01. 1943 r. oraz sprawozdanie za miesiąc luty tego roku, WBBH, T-501, r. 218) jeśli nie największą (w latach 1942-1944) w dystrykcie warszawskim liczbę wykolejonych „jednostek taboru jezdnego” (1 parowóz i 20 wagonów – według Bahnschutzpolizei, Ehrentafel, AAN, 214/V, k. 140) w jednej dywersji kolejowej. Natomiast uzasadniona jest surowa ocena ewidentnego błędu ludzkiego – tragicznej „omyłki wzrokowej” (por. J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 275) pod m. Sosnowo (29.01.1944 r., zob. Zestawienie nr 3, lp. 39), gdzie zamiast pociągu z urlopowiczami frontowymi wykolejono pociąg osobowy. W opisie następstw tej akcji przez cytowanego autora napotykamy także na parę istotnych nieścisłości. Po pierwsze – nie był to pociąg „o mieszanym polsko-niemieckim” składzie pasażerów. Był to pociąg osobowy nr 1529, którym jechali Polacy. Po drugie – „straty w ludziach” nie „wyniosły kilkunastu osób zabitych i rannych”, w tym także Niemców. Jak bowiem wynika z szacunków niemieckiej policji ochrony kolei śmierć poniosło 30, a ciężkie obrażenia odniosło 60 Polaków („30 polnische Reisender wurde getötet und etwa 60 schwer verletz” – sprawozdanie Bahnschutzpolizei za miesiąc luty 1944 r., A. m.st. Warszawy, 1129 b). Nieco mniejszą liczbę zabitych (25 osób) i rannych (30 osób) narodowości polskiej odnotował Wehrmacht (WKGG, meldunek dzienny z 31.01.1944 r., WBBH, T-501, r. 218.). I po trzecie – o czym J. Gozdawa-Gołębiowski nie wspomina, a podają Niemcy, że wykolejony skład wagonów został jednak o s t r z e l a n y.

## Wyniki dywersji

Prezentowane niżej rezultaty 264 akcji „na trasie” są w znacznym stopniu „lustrzanym” odbiciem: trzech zasobów wiadomości: a) zaczerpniętych z przekazów polskich (45 akcji); b) pozyskanych ze źródeł niemieckich (113 akcji); c) uzyskanych w procesie konfrontacji archiwaliów polskich z niemieckimi (106 akcji). Zgromadzony materiał cechują duże luki informacyjne oraz znaczne rozbieżności w ocenie skuteczności „zamachów na koleje”. Dlatego do ustaleń tych (wielkość strat materialnych, osobowych i blokad w przewozach) odnoszę się jak do danych o charakterze orientacyjno-szacunkowych.

Aktualne ustalenia rezultatów dywersji „na szlakach” biegnących przez dystrykt warszawski ilustruje następujący materiał statystyczny:

1. Tabor i obiekty kolejowe. Szkody w taborze zostały odnotowane w 107 akcjach. Spowodowały one w różnym stopniu zniszczenie 45 lokomotyw i 328 wagonów towarowych i pasażerskich. Inaczej mówiąc, może to oznaczać, że w co drugiej akcji uszkodzono 1 parowóz, a w jednej dywersji – około 3 wagonów. Ponadto w 80 akcjach, z różnym skutkiem, atakowano tory i 9 razy, w tym ośmiokrotnie bezskutecznie – mosty, wiadukty i przepusty kolejowe. W zasobie pozostałych informacji większość stanowią adnotacje o charakterze raczej ogólnikowym (np. „pociąg „wykolejono” lub pociąg „najechał na minę”). W niewielkim odsetku przekazów nie określa się rodzaju atakowanego obiektu.

2. Straty osobowe. Zarejestrowano je zaledwie w 46 uderzeniach i wyniosły razem 128 zabitych i 182 rannych. Wielkość ofiar w ludziach wahała się od 1 zabitego lub 1 rannego do 36 zabitych, lub 50 rannych. Najwyższa liczba poległych i rannych w jednej dywersji oscylowała wokół 70 osób. Takie rozmiary ofiar, jak już wspomniano, okupanci odnotowali tylko w dwóch wypadkach<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Z lektury dostępnych publikacji wynika, że ich autorzy mają największe „kłopoty” z ustaleniem wysokości strat osobowych. Jedni badacze „preferują” dane polskie, drudzy – niemieckie, inni – być może w imię „obiektywności” – przytaczają z reguły niektóre tylko liczby podawane przez obie strony z następującym komentarzem: Niemcy „zaniżają”, a Polacy „zawyżają” rozmiary strat. Być może, iż za takimi „wycenami” przemawiają pewne racje. Tylko jakie? Czy na przykład w odniesieniu do prezentowanych niżej kilku zadziwiających rozbieżnościami danych o liczbie ofiar:

L.p.	Data akcji	Miejsce akcji	Zabici i ranni według danych polskich	Zabici i ranni według danych niemieckich	„Różnice”
1.	11.12.1943 r.	Szymanów	100 zabitych i rannych	1 zabity i 4 rannych	95 osób
2.	4.12.1943 r.	Skruda	200 zabitych i rannych	7 zabitych i 6 rannych	187 osób
3.	11/12.12.1943	Celestynów	120 zabitych i 230 rannych	14 zabitych i 50 rannych	286 osób
4.	2.04.1944 r.	Urle	40 zabitych i 100-120 rannych	1 zabity i 7 rannych	Od 1 32 do 154 osób
5.	27.04.1944 r.	Urle	36 zabitych i 218 rannych	36 zabitych i 32 rannych	186 osób

3. Przerwa w ruchu. Ujawniono ją w 89 dywersjach. Łączna blokada w przewozach kolejowych miała wynosić 784 godziny. Rozpiętość przerw w ruchu w odniesieniu do jednej dywersji wynosiła od 45 minut do 26 godzin. Przeciętny czas blokady w przewozach mógł kształtować się w granicach 10-11 godzin. Była to „średnia” stosunkowo wysoka. Przypomnę, że analogiczne dane dla dystryktu lubelskiego wynosiły 8-9 godzin<sup>36</sup>, zaś w dystrykcie Galicja – około 8 godzin<sup>37</sup>.

### Straty własne

W ewidencji następstw „zamachów na kolei” mieści się także „rubryka” – straty własne osobowe i materialne. W publikacjach z reguły dominują wieści o ludziach, którzy zginęli lub odnieśli rany w czasie akcji. Straty osobowe ponoszone przez zespoły dywersyjne były niewątpliwie dotkliwe, ale w porównaniu do niemieckich „ubytków ludzkich” stosunkowo niewielkie. Przypomnę, że łączna liczba ofiar zarejestrowanych przez władze niemieckie – jedynie w 40 spośród 219 dywersji – wyniosła 277 osób, w tym 108 zabitych i 149 rannych. Natomiast straty ludzkie jednostek Kedywu (KG, Okręgu Stołecznego oraz dwóch podokręgów Obszaru Warszawskiego – zachodniego i wschodniego) poniesione w 10 spośród wykonanych ponad 60 dywersji, obejmują 9 zabitych i 23 rannych. Dodajmy, że uwzględniając dane o stratach AK, GL i AL oraz ich „uzupełnienie” z listy 106 akcji zweryfikowanych, ogólna liczba ofiar polskich może oscylować wokół liczby 20 poległych i dwukrotnie większej liczby rannych.

Zupełnie inaczej jednak kształtują się relacje w szacunkach wielkości strat Polacy – Niemcy po uwzględnieniu rozmiarów ofiar społeczności polskiej, spowodowanych terrorystycznym „odwetem” okupantów niemieckich. Otóż według niepełnych danych w okresie od 5 września 1942 r. do 14 maja 1944 r. niemiecka policja przeprowadziła 35 akcji odwetowych, głównie za zamachy kolejowe<sup>38</sup>. W ramach tych „sankcji” dokonano 18 egzekucji w tym: 4 – przez powieszenie ponad 100 osób oraz 14 – przez rozstrzelanie od 1400 do 1500 osób. Ponadto w 20 wypadkach ujęto ponad ośmuset Polaków jako zakładników i potencjalnie od-

---

Osobiście jestem zwolennikiem stosowania zasady zawartej w formule „miarodajniejsze są dane o stratach tej strony, która je poniosła”. Mam tu na uwadze m.in. krążącą wśród badaczy anegdotkę o tym, że zestawienia informacji zawartych w komunikatach wojennych stron walczących m.in. na Wschodnim Teatrze Działań Wojennych prowadzi do wniosku o „cudownym” samootwarzaniu się stanów osobowych armii, uzbrojenia i wyposażenia. Dość charakterystyczny przykład podaje J. Piekalkiewicz (*Kalendarium wydarzeń II wojny światowej*, Janki k. Warszawy 1999, s. 525): „Pod koniec listopada 1941 r. Naczelne Dowództwo Sił Lądowych (OKH) ogłasza, że do chwili obecnej Wehrmacht zniszył lub zdobył 16 500 radzieckich czołgów. Armia Czerwona szacuje poniesione do tego momentu straty w czołgach na 7000”.

<sup>36</sup> Ustalenia na podstawie danych o przerwie w ruchu zaczerpnięte z 395, spośród 998 opisów dywersji kolejowych. Por. B. Kobuszewski, *Zwalczanie transportu kolejowego na terenie dystryktu lubelskiego w świetle dokumentów okupantów (styczeń 1942 – lipiec 1944)*, *Wojskowy Przegląd Historyczny* 1989 nr 4, s. 39.

<sup>37</sup> Ustalenie na podstawie danych o czasie blokad w około 70 spośród 239 dywersji kolejowych. Por. B. Kobuszewski, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie Galicja*, op. cit., s. 28.

<sup>38</sup> Użyto terminu „głównie”, ponieważ w części „ogłoszeń” o egzekucjach akcja kolejowa była tylko jedną z „przyczyn” realizacji tej „sankcji”. Por. np. „Obwieszczenie” dowódcy SS i policji na dystrykt warszawski, z 15.12.1943 r., przytoczone w publikacji W. Bartoszewskiego (*Warszawski pierścień śmierci*, op. cit. s. 352). Zob. też Załącznik nr 1, lp. 24.

powiedzialnych za każdy następny „zamach”. W sumie więc, jako „odwet za tchórzowskie czyny” wobec władz niemieckich stracono w egzekucjach publicznych i skrytych od 1500 do 1600 Polaków, a w kolejnych ponad 800 (z których część także stracono) osadzono w więzieniach i obozach<sup>39</sup>.

### Koszta akcji

Kolejna „pozycja” obejmuje obszerną listę „kosztów osobowych i rzeczowych”. Rozpocznijmy ten wątek od przytoczenia zacerpniętych z dwóch dokumentów archiwalnych zapisów o wysokości opłat – „urzędowych” i „wolnorynkowych” – za świadczenia pewnych „usług” i zakup „towarów”.

Dowodzący dywersją kolejową koło m. Pogorzel (23/24.10.1943 r. – Zestawienie nr 3, lp. 19) przedstawił swoim przełożonym następujące „Koszta akcji”<sup>40</sup>:

1. Rozpoznanie: diety 11 x 1 x 75 zł = 826 zł  
przejazdy 11 x 6 = 66 zł
2. Akcja: diety 15 x 3 x 75 zł = 3.375 zł  
przejazdy 15 x 6 x = 90 zł
3. Koszty dodatkowe:
  - \* 2 latarki a 25 zł ..... = 50 zł
  - \* 10 baterii płaskich a 8 zł ..... = 80 zł
  - \* 3 baterie okrągłe a 6 zł ..... = 18 zł
  - \* 2 noże a 20 zł ..... = 40 zł
  - \* zapalki ..... = 40 zł
  - \* świece ..... = 80 zł
  - \* koszty melin ..... = 200 zł
  - \* 2 l. benzyny ..... = 100 zł
  - \* 50.m. sznurka ..... = 50 zł
  - \* reperacja spodni ..... = 150 zł
  - \* 1 młotek ..... = 30 zł

---

Ogólny koszt ..... = 5.194 zł

<sup>39</sup> „Poklosia” ofiar nie można traktować wyłącznie jako następstw niemieckiej akcji „zapobiegania blokadom ruchu kolejowego”. Faktycznie bowiem ów „odwet” stanowił immanentną część planów III Rzeszy, mających na celu biologiczną zagładę narodu polskiego. Konkluzję tę poświadcza niezwykle bogata literatura przedmiotu. Warto przytoczyć tylko jeden wymowny fakt ilustrujący skalę niemieckiego terroru w Warszawie. Otóż – jak wynika z cytowanej publikacji W. Bartoszewskiego (passim) – w każdym tygodniu okresu październik 1943 – luty 1944 przeciętna strata społeczności polskiej wahała się w granicach 270-300 ofiar. Ten uproszczony „zarys problemu” nie może przesłonić nadal egzystujących kontrowersji „w spojrzeniu” na temat: kwestia konfrontacji zbrojnej z okupantem a problem strat osobowych społeczeństwa polskiego.

<sup>40</sup> Meldunek „Kuby” do dowódcy kompanii „Felek” z 24.10.1943 r. KG AK – „Kedyw”, AAN, VIII/117, k. 18. Parę uwag na temat „kosztów akcji”. Pojęcie to niezmiernie rzadko pojawia się na łamach publikacji naukowych i pamiętnikarskich. Tymczasem termin ten, występujący pod różnymi „tytułami”, napotykamy w zachowanych dokumentach finansowych KG AK, jak i poszczególnych obszarów i okręgów. Np. w dokumencie „Etat »Kedywu« okręgowego (obszarowego)”, stanowiącego „załącznik do pisma z 25.03.1943 r.”, występuje pozycja „kredyt na 2 akcje – 10 000 zł”. W odnośniku 2



Z kolei zespół dywersyjny „Białego”, który wysadził most kolejowy na rzece Krzna (2.07.1943 r. – Zestawienie nr 7, lp. 19), załączył do sprawozdania o przebiegu tej akcji następujący „rachunek”<sup>41</sup>:

* Dieta 4 dni dla 10 ludzi	3000 zł
* Koszt samochodu:	
-skrzynia i boki .....	400 zł
-bak – skrytka .....	600 zł
-narzędzia .....	500 zł
-benzyna .....	198 zł
-oliwa .....	40 zł
-drewno .....	110 zł
-węgiel .....	20 zł
-pompa i wentyl .....	12 zł

---

Razem ..... 1889 zł

* Rozpoznanie „Podkowy”:	
-bilety .....	30 zł
-Fura .....	150 zł
-dieta (2 dni) .....	150 zł
* Rozpoznanie „Kruka”:	
-podróż .....	30 zł
-dieta (2 dni) .....	150 zł

---

Razem ..... 585 zł

zaś wyjaśniano, że na: „koszt akcji: składają się następujące czynności i wskaźniki kwotowe: „rozpoznanie – 3 ekipy, a 2 w ciągu 2 dni – 12 dni” + „wykonanie – 3 ekipy a 6 w ciągu 3 dni – 54 dni”, czyli 66 (dni) x 50 zł. (wysokość diety) = 3300 zł. Po dodaniu kwoty na „wydatki rzeczowe” – 1700 zł – ogólny „koszt akcji” oszacowano na około 5000 zł (por. T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe konspiracyjnej Warszawy*, Warszawa 1983, s. 413). „Rachunek Kuby” (5194 zł) mieści się w tej „normie wydatków”. „Koszty Białego” (6.951 zł) przekraczają „limit pieniężny” o ponad jedną trzecią. Zwracają uwagę różnice w wysokości „diety”. Wynosi ona dla zespołów „Kuby” i „Białego” – 75 zł, natomiast dla zespołów Kedywu okręgowego – 50 zł. Dodajmy, że ta ostatnia kwota dotyczyła tylko Kedywu okręgów w stolicy i we Lwowie. Na „provincji” ta „stawka” miała być jeszcze niższa. „Czy te różnice – stwierdza T. Strzembosz (ibidem, s. 414) – istniały od początku powołania Kedywu, czy wywołane zostały »skokiem« wysokości uposażenia w połowie 1943 r. – nie zostało wyjaśnione”. Natomiast – o czym nie wspomina ten autor – „różnice te znalazły pewne odbicie w nastrojach »dołów«”. W „Sprawozdaniu półrocznym, za okres od 1.03.1943 r. do 1.03.1944 r.” dowódca Kedywu Okręgu Warszawskiego – kpt. J. Rybicki („Andrzej”) – informował przełożonych, że m.in.: „mówi się dużo o oddziale dyspozycyjnym KG, o ich uposażeniu, etatach, itp.... o łatwości uzyskiwania w »górze« funduszy na różne roboty, na akcje, na wywiad... Nie wchodzi tu w istotę rzeczy, czy zarzuty są słuszne, czy nie – wyjaśnia kpt. „Andrzej” – stwierdzam tylko fakt ich istnienia”. (Por. H. Witkowski, op. cit., zał. nr 1, s. 363). Zestaw cen, jakie płacono za broń strzelecką, oraz koszty wytwarzania niektórych rodzajów uzbrojenia i sprzętu minerskiego podano w przyp. 44.

<sup>41</sup> Meldunek o wysadzeniu mostu na linii Luków – Lublin, AAN,VIII/117, k. 122.

* 400 m przewodnika .....	800 zł
* Bateria .....	.....
* Koszt furmanki do Siedlec .....	100 zł
* Koszt papierów „Andrzeja” .....	296 zł
* Drewno na wyjazd po broń .....	220 zł

---

Razem .....

---

1486 zł

Ogólny koszt .....

---

6961 zł

Również tylko w przybliżeniu możemy szacować koszty „zużycia” broni palnej, amunicji, granatów i materiałów wybuchowych. Dla pewnego wyobrażenia o „skali” takich wydatków posłużę się „normami ubytków” w uzbrojeniu jednego z oddziałów dyspozycyjnych Kedywu stołecznego okręgu AK:

1. W akcji na SFR nr 2381, przeprowadzonej 11/12.12.1943 r. koło m. Celestynów (zob. Zestawienie nr 3, lp. 22) oddział ten zużył<sup>42</sup>:

* 1500 sztuk amunicji do „km i kb:” .....	(10 zł za 1 sztukę = 15000 zł)
* 60 sztuk amunicji do „pm” .....	(10 zł za sztukę = 600 zł)
* 12 granatów ręcznych .....	(100 zł. za sztukę = 1288 zł)
* 26 „Filipinek” .....	(brak danych. o cenie .....
* 16 kg materiałów eksplodujących (w tym szedyt, od 15 bo 70 zł za 1 kg)	

---

Razem (bez „Filipinek”: i materiałów wybuchowych)..... 16 800 zł

2. W akcji na SF nr 84 dokonanej 27.04.1944 r., pod m. Pogorzelski (zob. Zestawienie nr 3, lp. 30)

oddział ten zużył<sup>43</sup>:

* 1280 sztuk amunicji do „karabinów maszynowych” (10 zł za 1 sztukę = 12800 zł)	
* 702 sztuki amunicji do „karabinów” .....	(10 zł za 1 sztukę = 7020 zł)
* 400 sztuk amunicji do „pistoletów maszynowych” (10 zł za sztukę = 4000 zł)	
* 1 karabin zniszczony (rozdęcie lufy) .....	(równowartość około 1000 zł)
* 30 kg materiałów eksplodujących .....	(brak danych o cenie)

---

Razem (bez materiałów eksplodujących) .....

---

24 800 zł

Próby realnej „wyceny” nawet tylko części zestawu możliwych „usług i towarów” wykraczają poza możliwości autora<sup>44</sup>. Dlatego prezentowaną wyżej garstkę materiału faktograficznego traktuję jako pewien sygnał o mało znanym – a jakże

<sup>42</sup> H. Witkowski, op. cit., zał. nr 13, Sprawozdanie „Skrytego”, z 12.12.1943 r.

<sup>43</sup> Ibidem, s. 407, zał. nr 17 – „Akcja na pociąg pospieszny (urlopowy) w dniu 27.04.1944 r.”

<sup>44</sup> Taki „zabieg” wymaga bowiem obszernej wiedzy o postępującej w latach 1940–1944 fluktuacji cen m.in. w stosunku do takich „pozycji” jak „zakupy” czy „produkcja własna”. Złożoności w tej sprawie – także tylko w pewnym zakresie – ilustrują następujące informacje:

istotnym dla prowadzenia walki z okupantem – „wątku finansowym”, czyli o gospodarce pieniężnej Polski Podziemnej.

### Dywersja poza dystryktem

Ważnym uzupełnieniem bilansu centralnych i mazowieckich konspiracyjnych ogniw wojskowych był dorobek bojowy, na który złożyły się akcje zespołów dywersyjnych Kedywu AK oraz grup i oddziałów GL – AL, przeprowadzonych na szlakach biegnących przez dystrykty krakowski, lubelski i radoski<sup>45</sup>.

Zestaw podstawowych informacji o dywersjach „na trasie”, dokonanych przez wydzielone zespoły z oddziałów dyspozycyjnych KG AK zawarto w Zestawieniu nr 7.

#### A. Ceny broni w latach 1940–1944.

Lp.	Broń palna i amunicja	Ceny w złotych		
		1940–1942	1943–1944	(Wiosna) 1944
1.	Pistolet-revolver	150 (z amunicją)	3000	7000 (9 mm)
2.	Karabin (kb.)	–	1000-4000	3000
3.	Pistolet maszynowy (pm)	500	7000	30 000
4.	Ręczny karabin maszynowy (rkm)	500	7000	30 000
5.	Ciężki karabin maszynowy (ckm)	10.000	12 000	45 000
6.	Granat ręczny	–	100	200
7.	Amunicja (1 sztuka)	–	10	10 (i więcej)

#### B. Przeciętne koszty wytwarzania niektórych rodzajów broni i sprzętu minerskiego w latach 1942–1944.

Lp.	Nazwa „produktu”	Cena w złotych
1.	Pm „Błyskawica”	9100
2.	Pm „Sten „	6000
3.	Mina kolejowa (bez materiału wybuchowego)	80
4.	Szedyt (1 kilogram)	15-75
5.	Bomba zegarowa	300-600
6.	Wywrotka kolejowa	400
7.	Spłonka (1 sztuka)	10 (około)

Przytoczone ceny ustalały wyspecjalizowane ogniwa KG ZWZ – AK. W praktyce bywało różnie. Najwyższe ceny „obowiązywały” w grodzie stołecznym. Na „prowincji” nabywano broń znacznie taniej. (PSZ, t. III, Armia Krajowa, s. 327 i 336).

<sup>45</sup> W prezentowanych Zestawieniach nr 7 i 8 uwzględniono tylko te dywersje, które zostały odnotowane zarówno w dokumentach polskich, jak i niemieckich.

## Zestawienie nr 7

Lp.	Data (godz.)	Miejsce akcji	Obiekt akcji	Sposób	Szkody rzeczowe	Straty w ludziach	Przerwa w ruchu
1.	1942 r. 17.11. (20.15.)	Brześć–Łuków (koło post. blok. w m. Łuski)	2 pociągi, towarowy i osobowy nr 1627	Mina	Na wykolejony pociąg towarowy najechał pociąg osobowy	Patrz przypis 1	Okolo 48 godz. (?)
2.	17.11. (21.30.)	Łuków–Brześć (pod m. Terespol)	Pociąg roboczy Nr 19036	Mina	Uszkodzono tor	Nie było	Nie podano
3.	17.11. (21.30.)	Radom–Dęblin (pod m. Rajec Szlachecki)	Pociąg towarowy	Mina	Uszkodzono tor (w dwóch miejscach)	Nie podano	Nie podano
4.	17.11. (22.00.)	Brześć–Łuków (pod m. Terespol)	Most	Miny	Uszkodzono filary mostu	Nie podano	Nie podano
5.	17.11. (22.30.)	Łuków–Dęblin (między m. Stawy i m. Ryki)	Pociąg (towarowy i ostrze- lanie nr ?)	Mina	Uszkodzono tor podano	Nie podano	Nie
6.	17.11. (?)	Dęblin–Łuków (między m. Sarnów i m. Łapiguz)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
7.	17.11. (?)	Łuków–Siedlce (pod m. Krynka)	Most	Mina	Uszkodzono most	Nie podano	Nie podano
8.	17.11. (?)	Siedlce–Łuków	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
9.	17.11. (?)	Łuków–Brześć (między m. Sokule i m. Łuski)	Tor	Mina	Uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
10.	17.11. (?)	Dęblin–Lublin (pod m. Nałęczów)	Tor	Mina	Nie było	Patrz przypis 2	Nie podano
11.	17.11. (?)	Radom–Dęblin	Most	Mina	Wysadzono część mostu	Nie podano	Nie podano
12.	18.11. 9 3.30.)	Lublin–Łuków (pod m. Radzyń)	Pociąg ratowniczy	Mina	Wykolejono pociąg	Nie podano	Nie podano
13.	18.11. (4.50.)	Siedlce–Łuków	Pociąg ratowniczy	Mina	Wykolejono pociąg	Nie podano	Nie podano
14.	31.12. (19.00.)	Radom–Dęblin (koło m. Radom)	Przepust kolejowy	Mina	Wysadzono dwa dźwigary przepustu	Nie było	„Ruch czasowo wstrzy- many”

15.	31.12. (21.00)	Lublin–Rozwadows (między m. Wilkołaz i m. Kraśnik)	Pociąg towarowy	Mina	Zniszczono parowóz	Nie podano	Patrz przypis 3
16.	1943 r. 1.06. (?)	Lublin–Rozwadows (pod m. Zaklików)	pociąg	Akcja	Nie było	Patrz przypis 4	Nie było
17.	6.06. (?)	Warszawa–Kraów (pod m. Czarnocin)	Most	Miny	Uszkodzono tor	Nie podano	Patrz przypis 5
18.	30.06. (?)	Warszawa–Lublin (pod m. Gołęb)	Pociąg (z wojskiem – SF – ?)	Mina	Wykolejono 3 wagony	Nie było	„Ruch utrzy- mano na jednym torze”
19.	1/2.07. (?)	Łuków–Lublin (rz. Krzna, pod m. Łuków)	Most	Miny	Zniszczono część mostu	Nie podano	„okresowa blokada ruchu”
20.	26.11. (1.30.)	Rozwadows–Lublin (pod m. Zaklików)	Pociąg z wojskiem (SF ?)	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono parowóz i 2 wagony	3 zabitych i 27 rannych	Nie podano
21.	1944 r. 6.04. (0.20)	Rozwadows– Przeworsk (pod m. Tryńcza)	Most	Miny	Uszkodzony most	Patrz przypis 6	Patrz przypis 6
22.	6.04. (2.00.)	Rzeszów–Przeworsk (między m. Rogoźno i m. Gorliczne)	Przepust, pociąg towarowy i parowóz	Miny	Uszkodzony przepust, wykolejony pociąg i uszkodzony parowóz	Nie podano	Patrz przypis 7
23.	9.04. (?)	Jasło–Sanok (koło St. kol. Nowosielce)	Przepust i pociąg towarowy	Miny	Uszkodzony przepust, wykolejono parowóz i „kilka” wagonów pociągu towarowego	Patrz przypis 8	„Przejęcio- wa przerwa ruchu”

## Przypisy do zestawienia nr 7:

1) W niemieckich meldunkach rozbieżne dane W jednym z nich mówi się o pociągu z urlopowiczami frontowymi, w innych podaje się, że: zginęło 20 i odniosło ciężkie rany 80 osób lub zabito 30 i raniono 144 osoby, względnie – 30 zabitych i 170 rannych.. Mieli to być „wyłącznie” lub „przeważnie” Polacy.

2) W meldunku podano, że „policja zastrzeliła 2 z 5 osobowej bandy sabotażystów”, uniemożliwiając dokonanie tej dywersji.

3) W materiałach niemieckich nie wspomina się o blokadzie w ruchu. W polskich przekazach podaje się: 36-godzinną przerwę w ruchu.

4) Zamierzano wysadzić pociąg. „Zamachowców” zaatakował patrol „Ostlegionistów”. W czasie wymiany strzałów raniono 1 zamachowca i 1 – ujęto.

- 5) W niemieckim meldunku podano, że „ruch jednotorowy, przypuszczalnie zostanie wznowiony 6.06., w godzinach wieczornych; normalny – za kilka dni.
- 6) W meldunkach niemieckich nie podano szkód rzeczowych ani strat osobowych. Natomiast wyjaśniano, że „od 11.04. został przywrócony ruch kolejowy”. Inaczej mówiąc, zlikwidowano blokadę w ruchu po 5 dobach.
- 7) Według danych niemieckich, przewozy kolejowe wznowiono „6. 04. o godzinie 12.00”.
- 8) Według miesięcznego meldunku wyższego dowódcy SS i policji GG, wykolejono pociąg towarowy nr 8614. Uszkodzeniu uległo 10 wagonów. Zginął maszynista (Polak) i 4 kolejarzy (Polacy).

Z opisanych 23 dywersji: 21 zakończyło się pomyślnie, 2 zaś – niepowodzeniem. Przeważającą część uderzeń (15 akcji) zrealizowano w 1942 r., kolejne 5 – w 1943 r., zaś pozostałe 3 – w 1944 r. Najwięcej dywersji przeprowadzono na obszarze dystryktu lubelskiego (16 akcji). Na szlakach kolejowych dystryktu radomskiego dokonano 4 akcji, zaś w dystrykcie krakowskim – 3 akcje. Większość prezentowanych dywersji została wykonana w ramach trzech dużych serii uderzeń synchronizowanych: 13 z nich przeprowadzono w nocy z 17 na 18 listopada 1942 r. Kolejne 2 (plus 3 akcje w dystrykcie warszawskim, zob. Zestawienie nr 3, lp. 9 i 10) stanowiły „udział” Kedywu KG AK w „akcji sylwestrowej” 1942/1942 (obrona Zamojszczyzny). Ostatnie 3 dywersje zrealizowano w ramach akcji „Jula” na Podkarpaciu.

Obiektami ataków były: w 9 akcjach – tabor (4 pociągi towarowe, 2 – „osobowo-urlopowe”, 1 transport wojskowy z zaopatrzeniem i 3 pociągi budowlano-ratownicze). Tyleż razy uderzano na mosty i przepusty kolejowe. Trzykrotnie uszkadzano same tory. We wszystkich akcjach (także nieudanych) używano materiału eksplodującego.

Prezentowane w Zestawieniu nr 7 dywersje „na trasie” zrealizowały patrole ZO i Kedywu z oddziałów dyspozycyjnych KG AK:

1. Patrol kpt. „Szyn” (Z. Lewandowski) – lp. 1, 7, 8, 12 i 13
2. Patrol kpt. „Mietka” (M. Kurkowski) – lp. 2 i 4
3. Patrol „Margeryty” (M. Jankowska) – lp. 3
4. Patrol „Zofii” (M. Zielonkówna) – lp. 5
5. Patrol „Miry” (K. Olszewska) – lp. 6
6. Patrol kpt. „Jana” (J.K. Andrzejewski) – lp. 9 i 14
7. Patrol kpt. „Żegoty” (T.J. Sztumberg-Rychter) – lp. 11
8. Patrol ppor. „Zośki” (T. Zawadzki) – lp. 17
9. Patrol por. „Jerzego” (R. Białous) – lp. 15
10. Patrol (z O.S. „Jana” – ?) – lp. 16
11. Patrol (z O.S. „Jana” – ppor. „Traktor” (J. Jesiołowski) – lp. 20
12. Patrol podchor. „Białego” (K. Stysło) – lp. 19
13. Patrol ppor. „Jeremiego” (J. Zborowski) – lp. 18
14. Patrol por. „Floriana” (J. Jagiełło) – lp. 21
15. Patrol por. „Anody” (J. Rodowicz) – lp. 22
16. Patrol po. „Sawicza” (J. Barkas) – lp. 23
17. Patrol (dowódca – NN) – lp. 10

W Zestawieniu nr 8 podano akcje kolejowe „na trasie” dokonane przez grupy wypadowe i partyzanckie GL i AL oraz – działające okresowo w ramach tych struktur konspiracyjnych – grupy i oddziały leśne, skupiające głównie zbiegłych z niemieckich obozów jeńców radzieckich.

## Zestawienie nr 8

Lp.	Data	Miejsce akcji	Obiekt akcji	Sposób	Szkody rzeczowe	Straty osobowe	Przerwa w ruchu
1.	1942 r. 18.11. (?)	Łuków-Dęblin (między m. Stawy i m. Ryki)	Pociąg	Mina i ostrze- lanie	„Wykryto i unieszkodliwiono 2 miny”	Nie było	Nie podano
2.	1943 r. 21.01. (?)	Dęblin-Łuków	Pociąg towarowy	Ostrze- lanie	Nie podano	Nie podano	Nie podano
3.	13.07. (?)	Dęblin-Łuków (pod st. kol. Okrzeja)	Pociąg towarowy nr 95229	Ostrze- lanie	Nie podano	1 ranny	3 godz.
4.	25.08. (?)	Dęblin-Warszawa (pod m. Życzyn)	SF nr 87	Mina	Wykolejono 2 wagony	Nie podano	5 godz.
5.	27.09. (1.20)	Warszawa-Dęblin (między m. Sobolew i m. Łaskarzew)	DmW nr 2381 i pociąg towarowy nr 95020	Mina	Wykolejono parowóz pociągu towarowego i uszkodzono parę metrów szyn	Nie było	Okolo 5-6 godz.
6.	9.09. (?)	Dęblin-Łuków (pod m. Leopoldów)	Tor	Mina	„Usunięto 1 minę kolejową”	Nie było	Nie podano
7.	6/7.11. (?)	Dęblin-Łuków (między m. Okrzeja i m. Leopoldów)	SF nr (?)	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono 4 wagony	Nie podano	Nie podano
8.	18.11. (?)	Dęblin-Łuków (między m. Ryki i m. Leopoldów)	Skład parowozów	Mina	Wykolejono 1 parowóz	Nie podano	Nie podano
9.	25.12. (?)	Dęblin-Lublin (koło st. kol. Ryki)	Pomocniczy pociąg pancerny	Mina	Uszkodzono parowóz	Nie podano	Nie podano
10.	1944 r. 11.03. (0. 40.)	Dęblin-Lublin (koło st. kol. Gołąb)	Pociąg towarowy	Mina	Pociąg najechał na minę, uszkodzono tor	Nie podano	Nie podano
11.	20.0. (21.30.)	Łuków-Dęblin (między m. Krzywda i m. Okrzeja)	SF nr 83	Rozkręco- no szyny i ostrzelano	Wykolejono paro- wóz i 4 wagony	1 zabity i 13 rannych godz.	Od 7 do 13
12.	22.05. (21.15.)	Puławy-Dęblin (między m. Gołąb i m. Wólka Profeska)	Pociąg towarowy nr 557242	Mina i ostrze- lanie	Wykolejono 7 wagonów z samochodami	3 zabitych	13 godz.

Z przeprowadzonych 12 akcji: 10 zakończyło się pomyślnie, 2 – niepowodzeniem. W 1942 r. zrealizowano 1 uderzenie, w 1943 r. – 8, zaś w 1944 r. – 3 dywersje. Wszystkie akcje zostały przeprowadzone na szlakach dystryktu lubelskiego. Najczęściej atakowano tabor (10 akcji, w tym: 6 pociągów towarowych, 4 pociągi z urlopowiczami frontowymi, 1 pomocniczy pociąg pancerny i 1 skład parowozów). W 11 dywersjach posłużono się materiałami wybuchowymi, w 2 – ostrzelano jadące pociągi, w 1 wypadku rozkręcono szyny.

Podane w Zestawieniu nr 10 akcje „na trasie” wykonały następujące grupy wypadowe i leśne GL i AL:

1. Grupa wypadowa z Białek (A. Kamela, „Olek”) lp. 1,
2. Grupy bojowe z dzielnicy Dęblin–Ryki (H. Sienkiewicz, „Wilk”) lp. 2, 10 i 12,
3. Oddział partyzancki im. J. Kilińskiego (S.P. Serafim, „Serafim”) lp. 3, 5, 6, 8, 9,
4. Grupa partyzancka „Guczuły” (W.A. Guczuła) lp. 4, 7,
5. Oddział partyzancki dzielnicy Dęblin–Ryki (H. Celiński, „Bogdan”) lp. 11.

#### Załącznik nr 1. Odwetowe represje niemieckie za „zamachy na kolei” (5.09.1942 r. – 16.05.1944 r.).

Lp.	Data, miejsce i obiekt kolejowy	Data, miejsce i rodzaj represji			Uwagi
		Egzekucje		Zakładnicy	
		Powieszeni	Rozstrzelani		
1.	1942 r. 5.09. – wykolejono pociąg wojskowy pod m. Lipce (Warszawa –Koluszki)	10.10.: Skierniewice – 10 osób Lipce – 5 osób Rogów – 5 osób	–	–	Akcja GL
2.	7/8.10. – uderzenie na warszawski węzeł kolejowy	16.10.: Wola – 10 osób, Szczęśliwice – 10 osób, Pelcowizna – 10 osób, Marki – 10 osób, Rembertów – 10 osób	15.10.: Puszcza Kampinowska (Wydmy Łuże) – 39-41 osób	–	Akcja AK
3.	1-15.11. – zderzenie pociągów (katastrofa ?) pod Skierniewicami (Warszawa–Koluszki)	1-15.11. – „kilkudziesięciu” kolejarzy ze Skierniewic i Płycwy	–	–	Brak informacji (dalej – BI)
4.	3.11. – wysadzenie pociągu pod m. Leonów (Sochaczew–Łowicz)	11-15.11. – w pow. Łowickim 20 osób	–	–	Akcja GL



5.	1943 r. 1/2.02. – wysadzono tor kolejowy koło m. Żyrardów (Warszawa–Skierniewice)	-	-	3.02. – aresztowano 20 osób	Akcja GL. Zwolniono 1 osobę, resztę osadzono w obozie w Mały- szycach
6.	7.03. – wykolejono pociąg towarowy pod m. Szymanów (Warszawa–Łowicz)	-	-	7/8.02. – aresztowano „pilnujących toru okolicznych mieszkańców”	Akcja GL
7.	22.02. – wysadzono tor koło m. Ołtarzew (Warszawa–Błonie)	-	-	22(23 ?).02. – „liczne aresztowania w okolicach Błonia i Ołtarzewa”	Wykonawca nieznany (dalej – NN)
8.	25. 02. – wykolejono pociąg koło Pruszkowa (Warszawa–Skierniewice)	-	-	25.02. – aresztowano 40 osób z Pruszkowa	Akcję GL
9.	31.03. – wykolejono pociąg osobowy (Polacy wywożeni do pracy przymusowej w Niem- czech) koło m. Śródborów (Warszawa–Dęblin)	-	-	31.03. – aresztowano 20 osób	(NN)
10.	11.04. – uszkodzono szyny kolejowe pod m. Żyrardów (Warszawa–Skierniewice)	-	-	14.04. – aresztowano 20 osób	(NN)
11.	30.06. – wysadzono pociąg pośpieszny z przedziałami dla Wehrmachtu pod Śródborowem (Warszawa–Pilawa)	-	-	1.07. – zatrzymano 20 osób	Akcja AK

12.	16.07. – wysadzono pociąg towarowy między m. Szewnica i m. Urle (Warszawa–Małkinia)	-	-	16.07. – aresztowano 20 osób	Akcja GL
13.	14.08. – wysadzono pociąg towarowy pod p. kol. Polmin (Warszawa–Radom)	-	-	15.08. – zatrzymano 20 osób	Akcja GL
14.	15.08. – „zamach” na pociąg towarowy na linii kolejowej Warszawa–Wołomin	-	-	16.08. – zatrzymano 20 osób	Akcja GL
15.	21.08. – uszkodzono tor pod m. Choszczówka (Warszawa–Legionowo)	-	-	22.08. – zatrzymano 20 osób	(NN)
16.	(?).08. – zniszczono urządzenia stacyjne w m. Czachówka (Warszawa–Radom)	-	-	21.08. – zatrzymano 20 mężczyzn z Czachówka i Kiełbasek	(NN)
17.	24.04. – znaleziono „bombę zegarową” w przedziale „SF-Zug”	-	Zagrożono „rozstrzelaniem 20 kolejarzy”, ale do egzekucji nie doszło	-	Akcja AK
18.	1.09. – wykolejono pociąg towarowy między Szewnicą i Urlami (Warszawa–Małkinia)	-	-	Zatrzymano zakładników (nie podano liczby ujętych osób)	Akcja GL
19.	3.09. – wykolejono „SF-Zug”, koło st. kol. Broszków (Mińsk Maz.–Siedlce)	-	-	3.09 – aresztowano 23 osoby ze wsi Broszków i Kotuń	Akcja GL
20.	7.09. – wykolejono pociąg towarowy koło st. kol. Barcząca	-	-	7.09. – aresztowano 3 wartowników	Akcja GL

	(Mińsk Maz.–Siedlce)			17 mieszkańców z najbliższej okolicy, których osadzono w Treblince	
21.	22.11. – wykolejono DmW pod Szymanowem (Warszawa–Kutno)	–	1.12. – na st. kol. Szymanów – 20 osób		Akcja AK
22.	19.11. – wybuch bomby w przedziale SF-Zug, przy post. blok. Michałów na Pradze	–	24. 11. – 10 osób na ul Nabelaka i 17 osób na ul Radzywińskiej		Akcja AK
23.	4.12. – wykolejono „DmW 11” koło m. Skruda (Warszawa–Mińsk Maz.)	–	9.12 – 10 osób na Woli		Akcja AK
24.	12.12. – wykolejono pociąg pośpieszny przed post. blok. Celestynów (Warszawa–Dęblin)	–	11. i 14.12. – od 270 do 400-500 (?) osób		Akcja AK
25.	1944 r. 1.01. – nieudana próba opanowania składnicy sprzętu na st. kol. w Mińsku Maz.	–	–	Aresztowano w pow. Mińskim 30 robotników z listy przedwojennego Związku Robotników Rolnych i Leśnych	(NN)
26.	17.01. – wykolejenie „SF-11” pod m. Rudka (Mińsk Maz.–Siedlce)	–	–	17.01. – aresztowano szereg osób w m. Mrozy i okolicy	(NN)
27.	16.02. – wykolejono pociąg towarowy między m. Boża Wola i m. Błonie	–	22.02 – stracono 30 osób		Akcja AK

28.	22/23.02. – wykolejono „SF” pod m. Skruda (Warszawa–Dęblin)	–	4.03. – stracono 80 osób	–	Akcja AK
29.	29. 02. – zamach na „SF-84”, koło m. Pogorzel (Warszawa–Dęblin)	–	17.03. – stracono 60 osób	–	Akcja AK
30.	29.03. – zamach na „SF” pod m. Dziewule (Siedlce Łuków)	–	4.04. – stracono 50 osób	–	(NN)
31.	1. 04. – zamach na „SF-81” pod m. Jackowice (Kutno–Warszawa)	–	19.04. – stracono 60 osób	–	(NN)
32.	7.04. – wykolejono pociąg amunicyjny koło m. Jaktorów (Warszawa–Skierniewice)	–	7.04. – stracono 20 osób (zob. „zakładnicy”)	7.04. – aresztowano w okolicach miejsca akcji 20 osób (zob. „rozstrzelani”)	(NN)
33.	8.04. – wykolejono pociąg towarowy koło st. kol. Sokółka (Warszawa–Małkinia)	–	14. i 15.04. – stracono 200 osób	–	(NN)
34.	14.05. – wykolejono pociąg amunicyjny między m. Mrozy i m. Sosnowe (Mińsk Maz.–Siedlce)	–	23.05. – stracono 30 osób	–	(NN)
35.	16.05. – wykolejono pociąg towarowy koło m. Łubno (Warszawa–Skierniewice)	–	22.05. – stracono 50 osób	–	(NN)

## Podstawa źródłowa:

AAN: Delegatura Rządu na Kraj – 202/1-31, II-12,21,22, i 37, III-7,8,16; Komenda Główna AK – 203/III-111; Niemieckie władze okupacyjne – 214/V- 5; GKBZHWP (Proces Bühlera), PS. 4041, t. 176; A. m.st. Warszawy, Kreishauptmannschaft Warschau, t. 176; W. Bartoszewski, *Warszawski pierścień śmierci*, Warszawa 1970; Tęgoż, *1859 dni Warszawy*, Kraków 1974; T. Strzembosz, *Akcje zbrojne Warszawy*, Warszawa 1983; H. Witkowski, *Kedyw Okręgu warszawskiego Armii Krajowej*, Warszawa 1984; J. Gozdawa-Golebiowski, *Obszar warszawski Armii Krajowej*, Lublin 1992.