

Kobuszewski, Bogdan

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

Rocznik Mazowiecki 21, 153-206

2009

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Bogdan Kobuszewski

Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim. Próba bilansu (1942–1944) Część III

Akcje „na miejscu”

Niezaprzeczalny jest fakt, że najczęstszym przejawem polskiego oporu był sabotaż. W pojęciu tym mieści się wielość różnorodnych – zorganizowanych i samorzutnych – przeciwdziałań Polaków wobec narzuconych im przez okupantów zasad „nowego ładu” – politycznego, ekonomicznego i narodowościowego. Natomiast z „zasobami” naszej wiedzy o tej formie walki z okupantem bywa różnie. Najczęściej rozważania na temat rozległości, dynamiki i rozmachu sabotażu ograniczają się do sformułowań o charakterze ogólnym, które w większości sytuują je raczej w ramach „ogólników” (*nb.* częstokroć niepozabawionych racjonalnych przesłanek) niż „uogólnień” opartych na wynikach badań porównawczych źródeł własnych i przeciwnika.

W tym miejscu warto przytoczyć interesujące, aczkolwiek nie zawsze w pełni adekwatne, spostrzeżenia Jerzego Ślaskiego. W znanej, kilkakrotnie wznawianej publikacji¹, stwierdza on, że „gdy przychodzi do oceny wyników działań sabotażowych, sprawa zaczyna się komplikować, a sporządzenie całkowitego bilansu strat wroga okazuje się nierealne”. Mimo że zachowało się sporo dokumentów niemieckich, „jak i ZWZ-AK oraz GL”, to zawarte w nich dane po pierwsze, są jednak niepełne, a „po wtóre nie obejmują one najprostszycy aktów sabotażu, wykonanych przez niezorganizowanych robotników z ich własnej inicjatywy, po trzecie wreszcie, mogą mylić, gdyż często ograniczają się do podania ogólnej liczby akcji, których szkodliwość była przecież ogromnie zróżnicowana”. Odnosnie do niektórych z prezentowanych przez J. Ślaskiego ocen i sugestii mam jednak odmienne zdanie. Dlaczego? Otóż przyczyn, które „komplikuja” sporządzenie ogólnego dorobku w zakresie sabotażu, jest znacznie więcej, o czym dalej w tek-

¹ J. Ślaski, *Polska Walcząca*, Warszawa 1990, s. 267.

ście. Ponadto trudno zgodzić się z paru niekiedy nazbyt kategoriowymi konstatacjami, np. że „pozbawione sensu byłoby podejmowanie po tylu latach buchalteryjnej próby przełożenia na konkretne liczby wyników, jakie na tym odcinku walki osiągnęła Polska Podziemna”. Uważam jednak, że ma swój sens opracowywanie wykazów obrazujących cząstkowe wyniki akcji bojowych terenowych struktur konspiracyjnych i „zestawianie” ich z rezultatami podawanymi zarówno przez centralne ogniwa dowodzenia podziemia polskiego, jak i z „materiałem statystycznym” zawartym w sprawozdawczości okupantów. Dotyczy to zwłaszcza „liczbowych przekazów” obrazujących dokonania w wybranej dziedzinie walki bieżącej (przemysł, transport, sieć energetyczna, łączności itp.). Takie „buchalteryjne obliczenia” wbrew pozorom (o czym dalej) umożliwiają bowiem bardziej wyważone osądy niż np. apel o pozostanie „przy ogólnikowym szacunku”, a mianowicie, że „w wyniku sabotażu większość fabryk zbrojeniowych... na ziemiach polskich osiągnęła zaledwie 70% swoich normalnych możliwości produkcyjnych”. Sugestia ta nie jest zgodna ani w sprawie autorstwa (P. Matusak), ani faktycznej daty powstania tego s z a c u n k u. Świadczą o tym dowodnie m.in. informacje przekazane przez gen. Roweckiego w dwóch depe szach do Naczelnego Wodza w Londynie. W pierwszej z nich podano, że „w III kwartale wyniki sabotażu są następujące: w w i ę k s z o ś c i f a b r y k [podkr.– B.K.] produkcja spadła o 30% z powodu niskiego tempa pracy i stosowania drobnych aktów sabotażu”; w drugiej informowano, że „w skutek masowego zwolnienia tempa pracy wydajność fabryk spadła ś r e d n i o o 30%”². Dodajmy jeszcze, że przytoczone fakty i liczby wymagają również pewnych wyjaśnień lub konieczności ich zasygnalizowania. Chodzi o kilka okoliczności, które wpływają w istotny sposób na osąd podjętego wątku tematycznego³.

² Depesza, C. 446 z 9 XII 1941 r. ZSBN-WBBH, III/ 21-19, t. VI, s. 267; Meldunek nr 98 z dnia 10 I 1942 r. o wynikach pracy ZO za okres I VII – I IX 1941 r.; ibidem, t. II, s. 346.

³ Rozpocznę od zwrócenia uwagi na fakt, że podane „odsetki” spadku produkcji zostały odnotowane w źródłach wytworzonych przez struktury konspiracyjne w 1941 r. Natomiast informacja o 30-procentowej obniżce wydajności „figuruje” w niejednej publikacji z wyraźną sugestią jako „obowiązująca” dla całego okresu okupacji niemieckiej w Polsce. Niezrozumiałe jest również „pomijanie” oczywistych następstw rozbieżności spowodowanych niecisłymi określeniami nazw „obiektów”, w których działania sabotażowe tak wydatnie obniżały wytwórczość. Nie możemy bowiem uzyskać jednoznacznej odpowiedzi na pytanie: czy ów odsetek odnosi się tylko do produkcji „większości fabryk zbrojeniowych”, czy raczej do wytwórczości „większości fabryk” lub ogólnej „wydajności zakładów przemysłowych”. Zweryfikowanie dostępnego materiału faktograficznego nie jest zadaniem łatwym. Z publikacji badaczy dziejów gospodarczo-społecznych okresu wojny i okupacji wynika, że dysponujemy ograniczoną wiedzą w zakresie niektórych ważnych wskaźników ekonomicznych. Przykładowo wiemy, jaka była wartość produkcji zbrojeniowej w GG, ale nie dysponujemy podobnymi informacjami, jeżeli idzie o tzw. „Eingegliederte Ostgebiete”. Z kolei dostępny „materiał statystyczny” z dwóch pierwszych lat wojny sugeruje wyraźnie, że ponad 75% produkcji przemysłowej na ujarzmionych ziemiach polskich przeznaczone było na zaspokajanie stale rosnących potrzeb wojennych III Rzeszy. Pozostały odsetek (to jest około jednej czwartej) wszystkich przedsięwzięć stanowiły zakłady wytwarzające „dobra konsumpcyjne”. Znamienne jest przy tym to, że wiele z tych fabryk wykorzystywało swoje zdolności produkcyjne w granicach od 5% do 50%. Głównymi przyczynami tego zjawiska były rosnące niedostatki w zakresie surowców oraz rygorystycznych ograniczeń w zaopatrzeniu w węgiel (szerzej w publikacjach Czesława Łuczaka: *Polityka ludnościowa i ekonomiczna hitlerowskich Niemiec w okupowanej Polsce*, Poznań 1979; *Polityka ekonomiczna Trzeciej Rzeszy w latach drugiej wojny światowej*, Poznań 1982). Dodajmy jeszcze, że okresowe braki tego strategicz-

Z kolei nie można jednak pominąć zasadności pewnych spostrzeżeń J. Ślaskiego, dotyczących np. ograniczonych (niekiedy niemal „kompletnie zawężonych”) możliwości sporządzenia bilansu niektórych, dotkliwych dla okupantów, akcji sabotażowych np. w przemyśle czy w komunikacji. Do tej kwestii jeszcze wrócimy.

Ważną pozycję w ogólnonarodowym bilansie akcji sabotażowej stanowiły działania wymierzone w niemiecki system kolejowy. Sposobów poczynań mających na celu dezorganizację kolejowego ruchu osobowo-towarowego było wiele. Skalę „możliwości uczestniczenia” w akcjach „na miejscu” ilustruje przykładowo treść ulotki Komisji Walki Cywilnej, skierowanej „Do wszystkich pracowników kolejowych i transportowych”⁴. Stwierdzano w niej, że „do zadania wrogowi kłęski przyczynia się stosowanie małego sabotażu, polegającego w Waszym dziale pracy na: 1) Uszkodzeniu parowozów i wagonów; 2) Niedokładnym naprawianiu zepsutych środków przewozowych; 3) Uszkodzeniu i niszczeniu... narzędzi i materiałów służących do napraw; 4) Niszczeniu względnie nadmiernemu zużyciu środków jadących; 5) Uszkodzeniu torów kolejowych, zwrotnic, semaforów, przewodów telefonicznych i telegraficznych; 6) Tworzeniu zatorów na stacjach; 7) Opóźnianiu w podstawianiu i odstawianiu wagonów spod rampy oraz ich rozładowywaniu i załadowywaniu; 8) Niszczeniu i uszkodzeniu przewożonych towarów; 9) Stosowaniu najwyższych kosztów handlowych; 10) Zwlekaniu z realizacją opłat finansowych”⁵.

Zasygnalizowane cele i sposoby sabotażu kolejowego potwierdza, a także poszerza tę „listę” materiał faktograficzny zgromadzony w czasie kwerendy zespołów archiwalnych i lektury publikacji. Jego wartości poznawcze ograniczają jednak znaczące niedostatki spowodowane przede wszystkim niekompletnością bazy źródłowej. Ten mankament był i pozostał główną przyczyną piętrzenia się różnego rodzaju utrudnień w procesie konfrontacji i weryfikacji faktów i wydarzeń, a zwłaszcza ustaleń w zakresie danych zbiorczych. Dlaczego? Ponieważ w miarę gromadzenia zdekompletowanego materiału faktograficznego coraz trudniej odpowiedzieć na pytanie: co było skutkiem sabotażu, co zaś rezultatem wielokrotnie większego niż w warunkach pokojowych zużycia taboru i urządzeń kolejowych? Nie licząca się z kosztami eksploatacja dróg żelaznych została zapoczątkowana w okresie „kryzysu kolejowego” Rzeszy. Jak wiadomo, spowodowały go przegrana bitwa pod Moskwą i radzieckie działania zaczepne na przełomie lat

nego surowca odczuwały nawet zakłady podporządkowane Rüstungsinspektion im GG (dalej – Rü. In.), czyli Inspekcji Przemysłu Zbrojeniowego (por. meldunki i sprawozdania z lat 1940–1944 Rü. In. im GG oraz Komendantury Przemysłu Zbrojeniowego – Rü. Kdo. w Warszawie, Krakowie, Radomiu i Lwowie, AAN, T-78, r. 617–623). Na „przestoje” w przedsiębiorstwach w ogóle, a także w fabrykach zbrojeniowych, rzutowały wydatnie blokady w ruchu kolejowym. O skutkach jednej, największej z nich, spowodowanej tzw. „kryzysem kolejowym Rzeszy” informuje gen. Georg Thomas (*Geschichte der deutsche Wehr- und Rüstungswirtschaft, 1918–1943/1945*, Boppard am Reim 1968, s. 538). Podaje on, że jeszcze w końcowych dniach lutego 1942 r. unieruchomione były całkowicie 143 zakłady zbrojeniowe, a częściowo dalsze 35 zakładów. Ograniczenia te nie objęły jednak w szerszym zakresie przedsiębiorstw najważniejszych, pracujących w ciągłym ruchu, takich jak zakłady petrochemiczne, kauczuku syntetycznego i materiałów wybuchowych.

⁴ Ulotka [b.d.], AAN, 203/VII-3, k. 1.

⁵ Ibidem.

1941–1942. Aby zapobiec postępującemu paraliżowi w przewozach na front wschodni, wprowadzono w życie m.in. nowe organizacyjno-techniczne zasady funkcjonowania komunikacji kolejowej. Jednym ze „środków zaradczych” miało być zwiększenie norm załadowniczych dla wagonów niemieckich do 2 ton, zaś dla francuskich i belgijskich – do 1,5 tony⁶. Wiadomo również, że przeciętne trasy pociągów, które w 1939 r. wynosiły około 200 km, w 1941 wzrosły do ponad 800 km, a w 1942 sięgały odległości w granicach 1100 km⁷.

Skutki nadmiernych przeciążeń w przewozach kolejowych relacji Rzesza – front wschodni wydatnie powiększały m.in. obowiązujące czasowo-materiałowe normy napraw taboru. Problem ten wielokrotnie odnotowywano w dokumentach centralnych władz Polskiego Państwa Podziemnego. Przytoczę dwa takie przekazy. W czerwcu 1942 r. KG AK stwierdzała, że: „a) coraz bardziej niszczone jest przeciążonyi zadaniami ponad wszelkie możliwości tabor kolejowy; b) nieznaczne remonty główne i niedostateczne remonty zwykle eliminują coraz więcej taboru z bieżącego użytku; c) postępuje z każdym miesiącem brak dobrych smarów oraz części zamiennych, szyn, rozjazdów itp.”⁸. Ponadto w jednym z raportów Delegatury Rządu zwracano uwagę, że „największy chaos” panuje „w służbie eksploatacyjnej...”, co jest jednym z głównych powodów częstych na niemieckiej Kolei Wschodniej katastrof kolejowych⁹.

Znajomość powodów narastającego „zgrzytania” poszczególnych segmentów niemieckiego systemu komunikacji kolejowej rzutowała także na formułowane przez konspiracyjnych ekspertów oceny przyczyn i następstw w zakresie „stanu technicznego” taboru i urządzeń Ostbahnu. Przykładowo w zapisie o stanie parowozów w GG podano, że 15 II 1941 r. wynosił on 1470 jednostek trakcji paro-

⁶ Jak podaje Georg Thomas (*Geschichte der Wehr-und Rüstungswirtschaft, 1918–1944/45*, Boppard, Rhein 1968, s. 361-362) „Godzono się przy tym świadomie na zmniejszenie bezpieczeństwa jazdy i ryzyko wypadków spowodowanych zgrzewaniem i pękaniem szyn, osi itp.”. Wycofanie „zezwoleń” na ładowanie wagonów towarowych ponad „urzędową normę” nastąpiło z dniem 31 VIII 1943 r.; por. Meldunek 132 z 7 VI 1942 r., ZSBN-WBBH, III/21/19, t. V, k. 273. Parę miesięcy później – jak podała „Polska Informacja Prasowa” (1943 nr z 3 X) – Ministerstwo Komunikacji Rzeszy miało wydać „rozporządzenie, na podstawie którego dozwolone jest przekraczanie siły nośnej wagonów towarowych o dalsze 1000 kg ładunku”. Wiadomości tej nie udało się zweryfikować w oparciu o dostępne autorowi niemieckie źródła informacji.

⁷ Pokonanie takich dystansów przy intensywnym wzroście przewozów (w 1939 r. – 4000 pociągów w składzie 50 000 wagonów; od 15 II do 9 VII 1941 r. – 11 783 pociągów liczących ponad 200 000 wagonów) nie mogły zapewnić żadne inne rodzaje transportu; por. M.H. Bork, *Unser Wehrmachttransportwesen*, Deutscher Soldaten Kalender 1956, s. 126; K. Radziwiłłczyk, *Ziemia polska, a wschodni, główny front II wojny światowej*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1976 nr 3, s. 41; H. Teske, *Die Silberne Spiegel*, Heidelberg 1952, s. 105.

⁸ Meldunek 132 z 7 VI 1942 r., ZSBN-WBBH III/21/19, t. III, s. 327.

⁹ Raport sytuacyjny za okres od 15 sierpnia do 15 listopada 1941 r., AAN, 202/ I-6, k. 64. Dla ścisłości należy zauważyć, że w dokumencie nie wyjaśniono definitywnie pojęcia „katastrofa kolejowa”. Inaczej mówiąc, czy termin ten oznacza zakamuflowany „zamach”, czy tylko „nieszczęśliwy wypadek”? Analiza oparta na większym zasobie informacji o takich wypadkach skłania do stwierdzenia, że obie wersje mają logiczne uzasadnienie. Nie można bowiem przyjąć za pewnik, że na szlakach prowadzących przez okupowane ziemie polskie nie było katastrof kolejowych. Parokrotnie większy ruch pociągów, okresowe napięcia przewozowe i stale pogarszający się stan techniczny taboru i torów musiały powodować takie wypadki. Przypomnę, że PKP znane z punktualności oraz sumiennej i fachowej obsługi technicznej odnotowały tylko w 1938 r. ponad 1500 wypadków na kolejach normalnotorowych, w tym 83 zderzenia i 117 wykolejeń. Natomiast w źródłach niemieckich przeważa przekonanie, że większość zderzeń lub najechań pociągów była dziełem polskich ogniw podziemnych. Do tej kwestii jeszcze wrócimy.

wej. Blisko 43% z nich wymagało różnych napraw. Niebawem jednak odsetek „zepsutych” lokomotyw „spadł” do 29%, co spowodowane było sprowadzeniem „około 400 parowozów produkcji francuskiej i belgijskiej”. W dokumencie akcentowano, że „pewna ilość zepsutych parowozów powstała w skutek akcji sabotażowej, częściowo zaś w wyniku normalnego zużycia”¹⁰ (podkr. – B.K.).

Elementy „zastrzeżeń” lub „wątpliwości” co do rezultatów sabotażu napotykamy także w przekazach z okresu późniejszego. Związane z tym aspektem wątpliwości zawierają dwa interesujące dokumenty. W pierwszym z nich – opisującym serię jednostkowych „pożarów” – stwierdza się, że „mogły być spowodowane aktami sabotażu [podkr. – B.K.] na terenie Warszawy w miesiącach październiku i listopadzie 1942 r.”¹¹. Fragment kolejnego dokumentu, który stanowi wartościowy przyczynek do interesującego nas problemu, przytoczę niemal w całości. „Jeżeli chodzi o odcinek sabotażu i pożarów, które mogły powstać na tym tle” to – jak podaje sprawozdawca, warto dokonać zestawienia danych zbiorczych o naprawach parowozów, których uszkodzenia „powstały z winy załogi” i jako takie zostały objęte „urzędowym dochodzeniem”. Prezentowany niżej „materiał statystyczny” odnosi się do trzech warszawskich stacji.

Zestawienie nr 1

Nazwa stacji kolejowej	Liczba napraw parowozów w okresie czterech miesięcy w latach 1941–1942							
	Lipiec		Sierpień		Wrzesień		Październik	
	1941	1942	1941	1942	1941	1942	1941	1942
Warszawa Zachodnia	6	25	16	12	26	39	30	56
Warszawa Wschodnia	12	43	15	29	11	23	48	44
Warszawa Praga	2	3	5	2	4	7	4	4

Sprawozdawca konkluduje: „Jak wynika z powyższych liczb, liczba napraw w rb. wzrosła o 108 [tj. o niespełna jedną czwartą – B.K.] przy analogicznych warunkach, to znaczy – przy tym samym [nasileniu – B.K.] ruchu, tej samej ilości parowozów i odnowieniu [w okresie czerwiec 1941 – czerwiec 1942] części taboru kolejowego”¹². Spostrzeżenia te – moim zdaniem – wymagają pewnych dopowiedzi. Po pierwsze, z dużym stopniem prawdopodobieństwa można domniemywać, że wymienione w zestawieniu dane „zaczepnięto” z urzędowych akt niemieckich. Nie wiemy natomiast, jak się „układały” relacje ilościowe między

¹⁰ Meldunek nr 61 z 27 III 1941 r., CAW, Oddział VI Sztabu Naczelnego Wodza – depesze, 1777/90, t. 514, s. 1-5.

¹¹ Zał. do cz. IV K.B./t. OK. z 20 II 1943 r. Akcje dywersyjne za okres 20 XII – 20 I 1943, AAN, 202/II-35, k. 54.

¹² Sprawozdanie okresowe za czas 15 XI 1942 r. – 15 II 1943 r.; ibidem, 202/III-35, k. 54.

sprawami uznanymi za „udowodnione” a tylko „podejrzany” lub „niepodejrzany” o sabotaż (zob. uwagi do Zestawienia nr 1). Po drugie, mimo selektywnego charakteru prezentowanego „materiału statystycznego” uwidacznia on wyraziście rosnącą liczbę awarii jednostek trakcji parowej. Po trzecie, choć nie rozstrzyga, co jest lub nie jest sabotażem, to jednak sugeruje wyraźnie „przewagę” uszkodzeń „celowych” nad „losowymi”.

Jeszcze mocniej została zaakcentowana „przewaga uszkodzeń celowych” w omówieniu informacji z października 1941 r. – o 36 katastrofach kolejowych, z których blisko dwie trzecie (23 wypadki) miały miejsce „na obszarze służbowym warszawskiej dyrekcji Ostbahnu”. Cytuję: „i choć niektóre z wymienionych katastrof nie miały nic wspólnego z działalnością sabotażowo-dywerysyjną, to w i ę k s z o ś ć ich [podkr. – B.K.] jednak należy zaliczyć na poczet działania ZWZ”¹³.

Również w źródłach niemieckich – jak już wspomniano – dominuje przekonanie, że większość katastrof kolejowych była dziełem polskiej konspiracji. Ten punkt widzenia preferowany był zwłaszcza w aktach policji niemieckiej. Dla ścisłości należy dodać, że z zachowanych ekspertyz policyjnych wynika, iż dopuszczano możliwość „zaistnienia” losowych wypadków kolejowych. Świadczy o tym m.in. załącznik do urzędowego komunikatu Reichsführera SS i Reichsbahndirektion – „Übersicht von Schadenfallen usw. Deren Ursache Sabotage ist oder sein kann”¹⁴.

Bardziej sceptyczny w osądach był Wehrmacht. Interesujący przykład mogą stanowić dostępne autorowi fragmenty akt sprawozdawczych Oddziału III Abwehry przy OKW. Z kilku zachowanych tego rodzaju przekazów omówię treść części jednego dokumentu „Lagebericht über Sabotage im I. Viertel 1942”, a mianowicie załącznika nr 1 „Statistik den Monaten Januar, Februar und März 1942, gemeldeten Sabotage – und Sabotageverdachtsfälle in der Wirtschaft enischiesslich des Verkehrs – und sonstigen öffentlichen Einrichtungen”¹⁵

a) Heimatkriegsgebiet + Protektorat Böhmen und Mähren.

Zestawienie nr 2

Miesiąc	Liczba porządkowa – rodzaje wypadków		Zgłoszone wypadki	Wypadki bez podejrzenia o sabotaż	Wypadki podejrzane o sabotaż	Wypadki udaremnionego sabotażu
Styczeń	1.	Pożary	91	41	45	5
	2.	Wysadzenia	16	10	6	–
	3.	Uszkodzenia maszyn i urządzeń	216	14	32	170

¹³ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. III: *Armia Krajowa*, Londyn 1950, s. 446.

¹⁴ *Anlage Lg/Bmann 27/g. v.*, Berlin 12 VIII 1941, k. 7 (kopia w posiadaniu autora).

¹⁵ Kopia w posiadaniu autora.

	4.	Uszkodzenia przy produkcji kabli	10	2	6	2
	1–4.	Razem	333	67	89	177
Luty	1–4.	Razem	169	54	73	42
Marzec	1–4.	Razem	264	48	103	113
Styczeń – Marzec 1942	1–4.	Razem	766	169	265	332

Z przytoczonych danych wynika, że z ogólnej liczby odnotowanych wypadków – „niepodejrzone o sabotaż” stanowiły około 22%; „podejrzone” – prawie 36%; zaś „udowodnione” – niemal 49%. Zestawienie tych odsetków potwierdza ogólne przekonanie Niemców, że przyczyną sprawczą większości szkód w sferze materialnej były działania sabotażowo-dywersyjne. Porównanie prezentowanych danych liczbowych z podobnym „materiałem statystycznym”, zawartym nie tylko w innych przekazach, ale nawet w tym samym dokumencie¹⁶, upoważnia do konkluzji, że niemieckie „struktury siłowe” stosowały różne kryteria dla określania sum „wypadków losowych”¹⁷.

Natomiast nie mieści się raczej w ramach niemieckich ustaleń instytucjonalnych opinia wysokiego urzędnika Gedob¹⁸ o polskich pracownikach Ostbahu. Jego zdaniem byli oni „lojalni” w zamian za pewne przejawy „opieki” (odzież i wyżywienie) oraz „ochrony” (np. przed „wkroczeniem osób trzecich” czy wywózką na roboty przymusowe do Rzeszy)¹⁹. Rzutowało to m.in. na stan sprawności parku lokomotyw, których „ilostan... wzrósł z 1250 w początkach 1940 r. do 2545 na 1 I 1944. Równocześnie spadł udział szkód z 45% na 15%, a miesięczny przebieg wzrastał”²⁰. Wywody na ten temat kończy W. Pischel konstatacją, że „praca zakładów naprawczych Kolei Wschodniej musi być określona jako wzorowa”²¹.

¹⁶ Wyraźnie uwidacznia się takie „ujęcie” w części drugiej wspomnianego zał. nr 1 „Sämtlich besetzte Gebiete, einschliesslich Kroatien”. W odniesieniu do podobnych wypadków na tych obszarach zastosowano znacznie ostrzejsze zasady klasyfikacji takich „czynów”. Z ogólnej liczby zarejestrowanych 596 różnego rodzaju „szkód” zaliczono: 1) do wypadków „bez podejrzenia – 7,7%; 2) „podejrzanych” – 33,2%; 3) „uznanych za sabotaż” – 59,1%.

¹⁷ Por. przyp. 14.

¹⁸ Chodzi o W. Pischela, który podobnie, jak m.in. cała grupa wysokich funkcjonariuszy Kolei Wschodniej (A. Gerteis – prezes Gedob i kierownik Wydziału Kolei w rządzie GG oraz prezesi okręgowych dyrekcji Ostbahu: warszawskiej – A. Kraft, lwowskiej – F. Steinhagen i krakowskiej – G. Wiens) zostali zatrudnieni na ważnych stanowiskach w Bundesbahnie; por. M. Reiner, V. Kubitzki, *Eisenbahn in Polen 1939–1945*, Stuttgart 2004, s. 98.

¹⁹ „Die Mitarbeit der polnischen Arbeiter war loyal. Die Fürsorge in Fragen der Kleidung und der Ernährung, der unbedingte Schutz der Polen durch die Ostbahn vor Eingriffen dritter Stellen und die Befreiung vom Arbeitseinsatz im Reich haben zweifellos zu dieser loyalen Haltung wesentlich beigetragen. Cyt. za: W. Pischel, *Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau*, „Archiv für Eisenbahnwesen” 1961 Heft 1, s. 60.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

Zasygnalizowane różnego stopnia utrudnienia w procesie konfrontacji i weryfikacji materiału faktograficznego wymagają jeszcze uwzględnienia kilku uwag i spostrzeżeń (w tym autorstwa J. Ślaskiego) na temat czynników ograniczających, czasami wręcz uniemożliwiających prezentację – opartych na wiarygodnym materiale statystycznym – ustaleń o uzyskanych wynikach. Dotyczyło to niekiedy nawet stosunkowo szeroko stosowanych sposobów działań sabotażowych. Dla ilustracji zatem rozważmy przykładowo 10 „zaleceń” o sposobach prowadzenia „małego sabotażu”, zawartych w cytowanej ulotce KWC. Nie sądzę, abym mógł popełnić większy błąd w sztuce twierdząc, że połowa tych zapisów (poz. 1-5) w oparciu o dostępny materiał stwarza możliwość szerszego „ujęcia” zarówno w formie rzeczowych opisów, jak i w postaci szacunków opartych w dużym stopniu na zweryfikowanych danych liczbowych. Z pozostałych natomiast część (poz. 6-8) kwalifikuje się raczej do ogólnego omówienia, uwiarygodnionego jednak pewnym zasobem „realiów”. O reszcie zaś (poz. 9-10) ze względu na śladową ilość zachowanych informacji można jedynie wzmiankować.

Problematyce związanej z sabotażem – wymierzonym w pierwszy rządzie: w **tabor kolejowy** (parowozy i wagony), w **przewożone ładunki** (surowce i wyroby), w **urządzenia techniczne** (łączność, rozrząd, sygnalizacja) oraz w **sprzęt i materiały do produkcji, remontu i konserwacji „dróg żelaznych”** – poświęcona jest większość prezentowanego tekstu. Poinformujemy także o innych przejawach „akcji na miejscu” związanych również z działaniami **dezorganizującymi ruch towarowo-osobowy** Kolei Wschodniej. Rozpoczyna ten wątek tematyczny fragment poświęcony omówieniu danych zaczerpniętych ze źródeł niemieckich.

Dane niemieckie

Z kwerendy dostępnych źródeł niemieckich wynika, że w latach 1942–1944 na szlakach żelaznych, biegnących przez dystrykt warszawski, dokonano 288 „zamaczów” na tabor, obiekty i urządzenia kolejowe²². W tej liczbie mieści się 219 akcji „na trasie” i 69 – „na miejscu”²³.

Zestaw podstawowych danych o akcjach „na miejscu” (daty, miejsca, obiekty i rezultaty), będących głównym przedmiotem rozważań w tej części mojego artykułu²⁴, zawarto w Zestawieniu nr 3.

²² B. Kobuszewski, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim (1942–1944)*, cz. II, „Rocznik Mazowiecki” 2007, t. XIX, s. 123–124.

²³ Przyjęte zasady podziału zgromadzonego materiału o atakowaniu transportu kolejowego na dwie grupy akcji – „na miejscu” i „na trasie” – prezentuję w części I niniejszego artykułu, zamieszczonego na łamach „Rocznika Mazowieckiego” (2006, t. XVIII, s. 142).

²⁴ Zob. przyp. 30 i 31.

Zestawienie nr 3

Lp.	Data – godz.	Miejsce akcji	Obiekt	Sposób	Szkody rzeczowe	Straty osobowe	Przerwa w ruchu	Uwagi
1.	1942 1 I	Warszawa, Dworzec Zachodni	Magazyn z materiałami pędnymi	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że „nastąpił wybuch”.
2.	22 IV	Warszawa – Mińsk Maz. (koło m. Sulejówek)	Pociąg wojskowy z lokomotywą	Zderze- nie	Nie podano	2 zabitych, 6 rannych	Nie podano	
3.	15 V	Warszawa (stacja odstawsza – Czyste)	Pociąg sanitarny	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że pod jednym z wagonów „odkryto 4 ładunki zapalające”. ²⁵
4.	29 V	Małkinia – Ostrołęka (Żwirownia Jelonki)	Wagony kolejowe	Odcięto przewody hamulco- we w 100 wagonach	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że nieznan sprawcy ponownie a więc po raz drugi) uszkodzili przewody hamulcowe.
5.	8 VI	Mińsk Maz. – Siedlce (pod st. kol. Ceglów)	Urządzenie sygnalizacyjno- rozrządowe	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	Uszkodzono 3 sygnały powodując blokadę zwrotnic.
6.	20 VI	St. kol. Małkinia	Wagon towarowy	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że zapalił się wagon z ładunkiem juty.
7	19 VI	St. kol. Mińsk Maz.	Baraki – biurowy i „noclegowy”	Podpa- lenie	Nie podano	Nie było	Nie było	

²⁵ Jako sprawcy tego „zamachu” aresztowani zostali: majster Jan Mroczkowski (ur. 26 I 1901 r. w Grodzisku, zamieszkały w Pruszkowie, osadzony na Pawiaku i stracony w masowej egzekucji w nocy z 27/28 V 1942 r. w lesie Sękocińskim koło Magdalenki) oraz ślusarz Hipolit Janicki (ur. 12 IX 1887 r. w Warszawie, zamieszkały we Włochach, także osadzony na Pawiaku. Po okrutnym śledztwie w dniu 20 V popełnił samobójstwo); zob. D. Domańska, *Pawiak*, Warszawa 1978, s. 223 i 226.

8.	(?) X	St. kol. Skierniewice	2 pociągi towarowe	Zderze- nie	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że zderzenie pociągów nastąpiło w wyniku złego nastawienia sygnalizacji.
9.	2 XI	Mińsk Maz. – Siedlce (pod st. kol. Mienia)	Linia telefoniczno- telegraficzna	Akcja	Ścięto 2 maszty	Nie podano	Nie podano	
10.	16/17 XI	Malkinia – Tłuszcz (koło Malkini)	Pociąg osobowy i towarowy (z cysternami)	Zderze- nie	Splonęły 4 cysterny z benzyną	2 zabitych, 4 rannych	Nie podano	
11.	1943 18-25 II	Warszawa (Dworzec Gdański)	Wagony (cysterny)	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	Z meldunku wynika, że podjęto próbę spalenia 2 cystern.
12.	26 II – 6 III	Warszawa (Dworzec Gdański)	Wagon towarowy	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	Z meldunku wynika, że znaleziono i usunięto ładunek zapalający.
13.	1-6 III	Warszawa (Dworzec Gdański)	Pociąg towarowy	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że wagon został podpalony.
14.	7-15 III	Warszawa (Dworzec Gdański)	Pociąg wojskowy	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „do wojskowego transportu kolejowego podłożono ładunki zapalające”.
15.	16-26 III	Warszawa (?)	Wagon towarowy	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	Z jednych doniesień wynika, że „nastąpił pożar”, z innych – że „ładunek zapalający zdo- łano usnąć”.
16.	15-16 IV	Warszawa – Tłuszcz (koło m. Zagościńiec)	Maszty telefoniczne	Akcja	Ścięto stupy i zerwano wszystkie przewody	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „naprawa awarii trwała 4 doby”.

17.	7-17 IV	Warszawa – Siedlce (st. kol. Mińsk Maz.)	Magazyn	Podpa- lenie	Zniszczono 150 ton wełny drzewnej	Nie podano	Nie podano	
18.	20 V	Warszawa – Siedlce (st. kol. Barcząca)	Budynek stacyjny	Podpa- lenie	Spalono budynek	Nie podano	Nie podano	
19.	21 V godz. 1.50	Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka (koło m. Gucin)	Pociąg osobowy i lokomotywa	Zderzenie	Nie podano	Nie podano	Nie podano	
20.	29 IV –10 V	Warszawa (Dworzec Gdański)	Baraki (biura i magazyny)	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że „pożar ugaszono”.
21.	21-31 V	Warszawa – Dęblin (między m. Chrosna i m. Kołbiel)	Posterunek blokowy	Akcja	Nie podano	1 zabity, 2 rannych	Nie podano	
22.	1-10 VI	Warszawa (w rejonie ul. Powąz- kowskiej)	Kolejowe składy drewna	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	W meldunku podano, że „ładunki zapalające nie wybuchły”.
23.	11. VI	Warszawa (Dworzec Gdański)	Barak Czerwonego Krzyża	Podpa- lenie	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	W meldunku podano, że „pożar ugaszono w zarodku”.
24.	14. VI	Siedlce – Mińsk Maz. (st. kol. Sosnowo)	Stacja kolejowa	Akcja	Zniszczono urządzenia łączości i nastawcze	Nie było	Nie podano	
25.	25. VI	Warszawa – Pruszków (Gołąbki)	Nastawnia kolejowa nr 1	Akcja	Zniszczono urządzenia nastawcze	Nie podano	Nie podano	
26.	15 V godz. 20.08	Warszawa – Poznań (Dworzec w Poznaniu)	D-Zug	„Bomba zegarowa”	Zniszczono jeden przedział i kilka uszkodzono	3 rannych oficerów	Nie podano	Z meldunku wynika, że „ładunek wybuchowy umieszczono pod siedzeniem; znaleziono – resztki mechanizmu zegarka kieszonkowego i zapalnika czasowego.

27.	24 VIII	Warszawa (st. kol. Grochów)	SF-Zug	„Bomba zegarowa”	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że w jednym z przedziałów 1 klasy pociągu relacji Warszawa – Wrocław „znaleziono ładunek wybuchowy (skład: 1 kg schedytu, zapalnik czasowy pochodzenia angielskiego, baterie i zegarek ręczny)”.
28.	3 IX	Warszawa – Pruszków (koło m. Piastów)	Sygnal kolejowy	Akcja	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie było	
29.	22 IX	Dworzec Warszawa Zach.	„Ładunek siana”	Podpalenie	Splonął cały ładunek siana	Nie było	Nie było	
30.	23 IX	Warszawa – Rembertów (koło st. kol. Rembertów)	Wagony towarowe	Podpalenie	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „prawdopodobnie na skutek krótkiego spięcia nastąpił w 3 wagonach pożar ładunków prasowanej słomy”.
31.	26 IX	Dworzec Warszawa Zach. (bocznicą kolejowa)	Wagon towarowy	Podpalenie	Splonął cały ładunek siana	Nie było	Nie podano	
32.	4 X	Warszawa Zach. Towarowa	Wagon towarowy	Podpalenie	Splonął cały wagon z ładunkiem	Nie było	Nie podano	
33.	5 X	Warszawa Zach. Towarowa	2 wagony towarowe	Podpalenie	Spalono 2 wagony towarowe załadowane częściami drewnianych baraków	Nie było	Nie podano	

34.	8 X	Warszawa (Dworzec Gdański)	Barak – magazyn budowlany	Podpa- lenie	Materiały budowlane	Nie było	Nie podano	Pożar ugasili żołnierze z 998 batalionu strzelców krajowych. Nieznaczne straty materialne.
35.	28 X	Warszawa Zach. Towarowa	2 wagony towarowe	Podpa- lenie	Spalono 2 wagony załadowa- ne słomą i sianem	Nie było	Nie podano	
36.	11 XI	Warszawa Zach. Towarowa	2 wagony towarowe	Podpa- lenie	Spalono 2 wagony – jeden z drewnem, drugi ze słomą	Nie było	Nie podano	
37.	19 XI	Warszawa – Modlin (pod posterunkiem blokowym – Michałów na Pradze)	SF-Zug	„Bomba zegarowa”	Zob. uwagi	6 rannych	Nie podano	W meldunku podano, że „bomba została umieszczona w jednym z przedziałów 2 klasy wagonu pociągu z urlopowi- czami frontowymi”.
38.	22 XI	Warszawa – Kutno (?)	Słupy sieci telefoniczno- -telegraficzne	Ładunki wybucho- we	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku informowano, że „zdołano usunąć ładunki wybuchowe, umieszczone na słupach telegraficzno- -telefonicz- nych”.
39.	23 XI	Warszawa (?)	Wagon osobowy 2 klasy	„Bomba zegarowa”	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	W meldunku podano, że był to wagon ze składu pociągu relacji Warszawa – Brześć.
40.	30 XI	Siedlce – Łuków (st. kol. Dziewule)	Stacja kolejowa	Akcja	Zob. uwagi	1 zabity, 2 rannych	Nie podano	W meldunku podano, że „zniszczono część urządzeń stacyjnych”.

41.	12 XII	Warszawa Zach. Towarowa	Wagon towarowy	Podpalenie	Spalono wagon z ładunkiem słomy	Nie było	Nie podano	
42.	18 XII	Warszawa Zach. Towarowa	2 parowozy	Zderzenie	Wykolejono 2 parowozy	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „nieznani sprawcy wprawili w ruch parowóz i skierowali na stojący opodal drugi parowóz”.
43.	31 XII	Warszawa Zach. Towarowa	Wagon towarowy	Podpalenie	Spalono wagon ze słomą	Nie było	Nie podano	
44.	1944 I	Warszawa – Siedlce (st. kol. Mińsk Maz.)	Składnica sprzętu kolejowego	Akcja	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	W meldunku podano, że „odparto bez strat własnych atak bandytów”.
45.	9 I	Warszawa – Siedlce (na st. kol. Siedlce)	Pociąg towarowy	Podpalenie	Spalono 2 wagony z węglą drzewną	Nie podano	Nie było	
46.	28 I	Warszawa – Dęblin (st. kol. Zabieźki)	Nastawnia	Akcja	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „niemożliwiono zniszczenie nastawni”.
47.	19 II	Warszawa – Siedlce (koło m. Broszków)	Pociąg pośpieszny z pociągiem towarowym	Zderzenie	Wykolejono 8 wagonów	Nie podano	Nie podano	W meldunku odnotowano, że „przyczyny zderzenia nie zdołano ustalić”.
48.	28 II	Warszawa Zach. Towarowa	Wagon towarowy	Podpalenie	Zob. uwagi	Nie było	Nie było	W meldunku podano, że spłonął ładunek sprasowanej słomy i mocno uszkodzony został wagon.
49.	7 III	Warszawa Zach. Towarowa	Wagony towarowe	Podpalenie torfu i słomy	Spalono ładunek	Nie było	Nie podano	
50.	27 III	Warszawa Zach. Towarowa	Wagon towarowy	„Bomba zegarowa”	Zob. uwagi	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że „eksplozja zniszczyła silnik lotniczy i mocno uszkodziła wagon”.
51.	5 IV	Warszawa – Dęblin	Posterunek blokowy	Akcja	Zniszczono urządzenie	Nie było	Nie podano	W meldunku podano, że

		(2 km na pld. Od m. Ruda Tabulska)			telefoniczno-telegraficzne			Wehrmacht usunął kilka zamontowanych na torach ładunków wybuchowych.
52.	23 IV	Warszawa – Otwock (st. kol. Świder)	Pompy wodne	Ładunek wybuchowy	Zob. uwagi	2 zabitych	Nie podano	W meldunku podano, że „usiłowano wysadzić pompy wodne”.
53.	6 V	Pruszków – Błonie (posterunek blokowy Rokitno)	Posterunek blokowy	Akcja	Zob. uwagi	Nie podano	Nie było	W meldunku podano, że został całkowicie zniszczony „posterunek blokowy”.
54.	7/8 V	Warszawa – Kutno (w rejonie m. Gołąbki)	Urządzenia sygnałowe	Akcja	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie podano	W meldunku podano, że „jednego sabotażystę zabito, drugiemu udało się zbiec”.
55.	7/8 V	Warszawa – Lublin (przy m. Chrosna)	Nastawnia	Akcja	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Zob. uwagi	W meldunku podano, że patrol Bahnschutu odparł atak 9-osobowej grupy sabotażystów.
56.	14 V	Warszawa – warsztaty kolejowe (?)	Motor Diesla	Ładunek wybuchowy	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że „zniszczono motor Diesla”.
57.	25 V	Warszawa (koło Dworca Warszawa Wsch.)	Maszt wysokiego napięcia	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie było	Zob. uwagi	Maszt został zniszczony, co spowodowało 2-godzinną przerwę w dostawie energii elektrycznej.
58.	30 V	Warszawa – Siedlce (st. kol. Siedlce)	Obrotnica	Ładunek wybuchowy	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	Jeden ładunek eksplodował, drugi został usunięty. Powstały nieznaczne szkody materialne.
59.	6. VI godz. 14.50	Warszawa – Siedlce (parowozownia st. kol. Siedlce)	Parowóz	Ładunek wybuchowy	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano tylko, że „wysadzono parowóz”.
60.	29 VI godz. 9.45	Warszawa – Siedlce (parowozownia st. kol. Siedlce)	Parowóz	Ładunek wybuchowy	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano tylko, że „wysadzono parowóz”.

61.	(?) VI	Siedlce (st. kol. W Siedlcach)	Urządzenia telegra- ficzne	Akcja	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku wyjaś- niano, że „ziszczono urządzenia łączności” i „zrabowano pieniądze”.
62.	(?) VI	Siedlce – Platerów (st. kol. Mordy)	Urządzenia telegra- ficzne	Akcja	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że zniszczono urządzenia łączności i „zrabowano pieniądze”.
63.	2 VII	Warszawa – Dęblin (m. Chrosna)	Nastawnia	Akcja	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że zniszczono urządzenia łączności.
64.	10 VII	Warszawa Zach. Towarowa (parowo- zownia)	Parowóz nr 19177	„Mina magne- tyczna”	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że „eksplozja miny spowodowała uszkodzenie parowozu”.
65	21 VII godz. 1.30	Warszawa – Siedlce (st. kol. Siedlce)	Parowóz	„Mina magne- tyczna”	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że eksplozja spowodowała lekkie uszkodzenie parowozu.
66.	21 VII	Warszawa – Siedlce (parowo- zownia, st. kol. Siedlce)	Parowóz	Zob. uwagi	Zob. uwagi	Nie podano	12 godz.	W meldunku podano, że w wyniku sabotażu parowóz wjechał do dołu obrotnicy.
67.	22 VII godz. 1.30	Warszawa Zach. Towarowa (parowo- zownia)	2 paro- wozy	Ładunki wybu- chowe	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że w następstwie eksplozji zostały uszkodzone obydwa parowozy.
68.	31 VII	Skiernie- wice – Koluszki (posterunek blokowy Wągry)	2 pociągi towarowe (nr 90704 i 94776)	Zde- rzenie	Zob. uwagi	Nie podano	Nie podano	W meldunku podano, że zderzenie spowodowane zostało sabotażem. Poważnemu uszkodzeniu uległo 6 wagonów.
69.	12 VIII	Małkinia – Ostrów Mazowiecka	Pociąg i drezyna	Zde- rzenie	Zob. uwagi	Nie podano	4 godz.	W meldunku podano tylko, że „nastąpiło wykolejenie”.

Z prezentowanych 69 jednostkowych opisów akcji „na miejscu” wynika, że 38 z nich wymierzone było w tabor kolejowy. Zadanie to realizowano przez: 1) podkładanie ładunków wybuchowych z zapalnikami czasowymi („bomby zegarowe”) w lokomotywach (czterokrotnie) oraz w wagonach pociągów pośpiesznych (trzykrotnie) i towarowych (dwukrotnie); 2) powodowanie mechanicznych uszkodzeń parowozów (trzykrotnie); 3) doprowadzanie do „katastrof” (zderzenia i najechania) pociągów i lokomotyw (ośmiokrotnie); 4) podpalanie pojedynczych lub

kilku wagonów załadowanych najczęściej łatwopalnymi towarami (siano, słoma i wełna drzewna, a także materiały pędne) i usytuowanych w składach pociągów towarowych (osiemnastokrotnie). Pozostałe 31 aktów sabotażu skierowane było w różne obiekty i urządzenia kolejowe, w tym 10 akcji – na różnego rodzaju użyteczności budynki (stacje, baraki, składy itp.) oraz 9 akcji – na linii łączności (dziesięciokrotnie) i tyleż na urządzenia rozrządowo-sygnalizacyjne (nastawnie, posterunki blokowe i znaki sygnalizacyjne). Dwukrotnie obiektami ataku były inne urządzenia techniczne (pompy wodne i obrotnica w parowozowni). Większość akcji „na miejscu” została zrealizowana z wynikiem pomyślnym (58%). Zastanawia natomiast stosunkowo wysoki odsetek (36,5%) sabotaży nieudanych jak i liczba (około 5%) opisów akcji, w których nie podano rezultatów sabotażu.

Rozważania na ten temat warto, jak sądzę, uzupełnić zwartym przekazem o zaszyfrowanych wcześniej „ograniczonych możliwościach” w odtwarzaniu niektórych przejawów „małego sabotażu”.

Oddziaływanie – trudnych do ujęcia „w ramy buchalteryjne” obliczeń – różnego rodzaju skutków „omijania” rygorów zawodowych, prawnych i finansowych, narzuconych przez niemieckie władze kolejowe niewątpliwie także rzutowało na wzrost awaryjności taboru oraz zwiększanie okresowych blokad w przewozach ludzi i towarów.

Interesujące wiadomości na ten temat napotykałyśmy na łamach, w niewielkim jak dotąd stopniu eksploatowanego przez badaczy, urzędowego wydawnictwa Kolei Wschodniej – „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” (dalej – ANB). Oto treść niektórych z „zapisów”.

„Viele Unregelmäßigkeiten im Wagendienst entziehen durch unrichtiges Ausfüllen der Wagenbeklebezettel”, stwierdzano w ANB z lipca 1941 roku²⁶. Pół roku później (czerwiec 1942)²⁷ ponownie „wypominano” kolejarzom „częste wypadki... mało lub w ogóle nieczytelne wypełnianie nalepek na wagonach”. Również w pierwszym kwartale 1943 r.²⁸ wrócono kolejny raz do sprawy „okartkowania” wagonów towarowych. W „l i c z n y c h w y p a d k a c h” zostało ujawnione, że na nowo załadowanych wagonach towarowych znajdowało się stare i nowe naklejki, co powodowało wiele wątpliwości i pomyłek, a także dużą zwłokę w przewozach” (podkr. – B.K.).

Kolejna seria „informacji” w ANB ujawniała takie karygodne „ułomności” w pracy manewrowej, jak „złe sprzęganie i przetaczanie” taboru na torowiskach, co powodowało z reguły uszkodzenia wagonów i zawartych w nich ładunków (sierpień 1941)²⁹. Za niedopuszczalne uznano włączanie (prowizorycznie naprawionych) jednostek taboru w skład transportów kolejowych bez powiadamiania o tym fakcie władz służbowych (listopad 1942 i luty 1943).

Do sfery „odstępstw” objętych „nakazem ścigania” zaliczano „nadmierne długie okresy czasu jazdy naprawionych w zakładach remontowych [Eisenbahnaus-

²⁶ ANB 1941 nr 43, s. 252.

²⁷ Ibidem, 1942 nr 109, s. 12.

²⁸ Ibidem, 1943 nr 206, s. 151.

²⁹ Ibidem, 1941 nr 254, s. 334.

besserungs-Werke] do parowozowni macierzystych [Bahnbetriebwerke]". Nader często jazda powrotna trwała bowiem kilka dni, co oznaczało parokrotne przekroczenie przyjętych „limitów czasowych” (styczeń 1942)³⁰. To ostatnie „wykroczenie” miało dotyczyć także czasu dojazdów pociągów ratunkowych do miejsca „katastrof”³¹.

Przytoczono wybiórczo parę „niedostatków” z zakresu gospodarki wagonami, służby techniczno-maszynowej czy przepisów ruchu. Wymagają one niewątpliwie odnotowania niewykraczającego jednak poza dostępne informacje. Dlaczego? Ponieważ nasza wiedza o „ogólnych” lub „szczegółowych” wynikach inspekcji kontrolnych jest niewielka. Nie udało się np. dociec, czy administracja Ostbahnu prowadziła na bieżąco rejestrację takich wypadków. Dodajmy, że także niewiele danych z zakresu tej problematyki zawiera sprawozdawczość polskich struktur podziemnych. Wymowny przykład stanowią wymienione w ulotce KWC takie formy „małego sabotażu”, jak: „stosowanie najwyższych kosztów handlowych” czy „zwlekanie z realizacją opłat finansowych”. W dostępnych mi źródłach nie napotkałem wiadomości o jakimkolwiek przejawie takich „działań”.

I jeszcze parę uwag odnoszących się do całego zasobu dostępnych autorowi przekazów niemieckich. Z podanych liczb wynika, że tylko niespełna jedna czwarta „zamachów na kolei” w dystrykcie warszawskim przypadła na akty sabotażu. Taką relację ilościową między akcjami „na trasie” (219 akcji) i „na miejscu” (69 akcji) trudno uznać za zasadną z kilku istotnych powodów. Przede wszystkim byłoby to „ustalenie” sprzeczne z ugruntowaną opinią, że sabotaż był najpowszechniejszym przejawem oporu polskiego w okresie okupacji niemieckiej. Oczywiście dominancję liczebną akcji sabotażowych nad aktami dywersji zapewniały bowiem szeroko rozumiane możliwości podejmowania i kontynuowania tej formy walki z wrogiem. Lapidarnie mówiąc, wysadzenie pociągu było jednak zadaniem bardziej „złożonym” niż „zalenie” smółką maźnic osi kół wagonu lub wsypanie proszku korundowego do przewodów hamulcowych. Natomiast wyznacznikiem spójni dla takich „zamachów” było jednoznaczne zagrożenie najcięższymi represjami niemieckimi.

Również „materiał statystyczny”, wytworzony przez polskie struktury konspiracyjne w sposób niezwykle rażąco „odbiega” od zasobu informacji odnotowanych w dostępnych źródłach władz okupacyjnych. Skalę tych „rozbieżności” ilustrować może m.in. fakt, że 69 aktów sabotażu wymienionych w zgromadzonej dokumentacji niemieckiej stanowi niespełna 6% sumy akcji wymierzonych tylko w parowozy, a dokonanych przez Kedyw okręgu Warszawa i dwóch podokręgów – zachodniego i wschodniego – Warszawskiego Obszaru Armii Krajowej³².

Trudności w próbach niwelacji występujących dysproporcji między zapisami polskimi i niemieckimi wydatnie pogłębiają następujące powody. Po pierwsze, brak w dostępnych zasobach aktowych archiwalnych placówek publicznych i kole-

³⁰ Ibidem, 1942 z 7 I, s. 42.

³¹ Ibidem 1942 z 28 X, s. 406-407.

³² Por. Zestawienie nr 4.

owych dokumentacji jednostek administracyjnych oraz produkcyjno-remontowych warszawskiej dyrekcji Ostbahnu³³; po drugie, wspomniane już „wątpliwości” odnośnie kryteriów ocennych na temat, co było (lub nie) skutkiem działalności sabotażowej; po trzecie, ograniczone możliwości – pogłębione nikłym odsetkiem ustaleń – weryfikacji źródeł własnych i przeciwnika.

Sumując to, co powiedziano, trzeba wyraźnie stwierdzić, że zgromadzone wiadomości strony niemieckiej – zarówno w odniesieniu do informacji ujętych w zestawieniach tabelarycznych, jak i zapisów o wybranych wydarzeniach, pochodzących z urzędowych wydawnictw Ostbahnu – należy traktować raczej jako swoistą „próbkę reprezentatywną”, która raczej w niewielkim stopniu ujawnia niemieckie wnioski ocenne, natomiast ilustruje – i to dość wyraźnie – pewne tendencje, jeżeli idzie o rodzaj atakowanych obiektów i sposoby realizacji akcji sabotażowej w kolejnictwie.

Dane polskie

Archiwalia polskie i oparte na nich – w dużej mierze – publikacje zawierają obszerną i wartościową wiedzę o sposobach, natężeniu i rezultatach akcji sabotażowej, prowadzonej w kolejnictwie na obszarze dystryktu warszawskiego. Niewątpliwe walory polskich źródeł informacji „przycmiewają” nieco utrudnienia związane z pewnymi swoistościami zgromadzonego materiału faktograficznego³⁴. Jest faktem, że zapisy polskie są nieporównanie bogatsze od przekazów

³³ W żadnej z kilku istniejących kolejowych komórek archiwalnych nie zachowały się jakiegokolwiek akta dotyczące finansów, produkcji i remontów np. w dwóch wagonowniach (Warszawa Praga i Pruszków) i czterech (spośród 10 podległych warszawskiej dyrekcji) parowozowni na terenie miasta Warszawa: Wschodnia, Zachodnia, Gdańska i Wileńska). Pewien wyjątek stanowią zachowane resztki akt personalnych polskiego i niemieckiego personelu kolejowego. Interesującymi nas materiałami nie dysponują także Archiwum Akt Nowych ani Archiwum m.st. Warszawy.

³⁴ Tej pozornej „oczywistości” jak i „zawilgości” przytoczonego wywodu warto i należy poświęcić kilka słów wyjaśnienia. Formalnie biorąc, dla odtworzenia uzyskanego przez Kedyw ogólnego dorobku w zakresie akcji sabotażowej (we wspomnianym okresie) powinno wystarczyć zestawienie ustaleń liczbowych autorstwa Henryka Witkowskiego (*„Kedyw” Okręgu Warszawskiego Armii Krajowej*, Warszawa 1984) i Jana Gozdawy-Gołębiowskiego (*Obszar Warszawski Armii Krajowej. Studium wojskowe*, Lublin 1992). Pierwszy z nich prezentuje zbiorcze dane o aktach sabotażu ogniw Kedywu stołecznego okręgu AK, drugi – ogólne wyniki akcji „na miejscu” uzyskane przez żołnierzy Kedywu w dwóch podokręgach (zachodnim i wschodnim) Warszawskiego Obszaru. Rzecz w tym, że takie oczekiwania okazały się uzasadnione w odniesieniu do publikacji H. Witkowskiego i nieco zawodne w wypadku opracowania J. Gozdawy-Gołębiowskiego. Podane przez tych autorów dane o wynikach sabotażu kolejowego zostały niemal w całości zaczerpnięte z zachowanych okresowych (głównie miesięcznych) przekazów sprawozdawczych Kedywu okręgu Warszawa i komendy Warszawskiego Obszaru AK. Archiwalia te (oryginały, kopie i odpisy) znajdują się w posiadaniu kilku placówek naukowo-badawczych i archiwalnych (AAN, 203/X-62 i 64; ZSBN-WBBH, III/31-36, III/29-4 i III/21-18; IH PAN; FAPP 1939–1956). Część tych dokumentów (w całości lub we fragmentach) opublikowała Hanna Rybicka (*Kedyw Okręgu Warszawa Armii Krajowej. Dokumenty – rok 1943*, Warszawa 2006; *Oddział dyspozycyjny „A” warszawskiego Kedywu. Dokumenty z lat 1943–1944*, Warszawa 2007). Nie umniejszając walorów poznawczych tych źródeł informacji, należy jednak zwrócić uwagę na ich pewne właściwości powodujące – poza już wspomnianymi – różnego rodzaju utrudnienia w procesie gromadzenia i systematyzacji zarówno ustaleń szczegółowych, jak i ogólnych. Najpierw o „konsekwencjach” spowodowanych różnicami w chronologii zapisów wydarzeń. Przypomnę, że dla sprawozdawczości w okręgu Warszawa przyjęto jako jednostkę czasową miesiąc kalendarzowy. Nato-

niemieckich. Rzecz w tym, że nikły zasób archiwaliów wytworzonych przez władze okupacyjne stwarza mizerne możliwości podjęcia – zgodnego z „regułami sztuki” – procesu konfrontacji i weryfikacji źródeł własnych i przeciwnika. Ponadto niemal cały zasób informacji polskich dotyczy działań zorganizowanych sił podziemia, zwłaszcza Armii Krajowej. Natomiast wiadomości o samorzutnych przejawach oporu polskiej społeczności w zasadzie nie wykraczają poza fragmentaryczne ogólniki. I wreszcie większość dostępnych danych polskich mieści się głównie w ramach chronologicznych, obejmujących okres od stycznia 1943 r. do lipca 1944, a więc tylko w około 20 – spośród blisko 64 – miesięcy trwającej na ziemiach polskich okupacji niemieckiej.

Z analizy dostępnego „materiału statystycznego” wynika, że największy, wielokrotnie przekraczający rezultaty uzyskane przez inne struktury konspiracyjne, dorobek w zakresie sabotażu kolejowego na interesującym nas obszarze w latach 1943–1944, uzyskał Kedyw – wydzielone do walki bieżącej ogniwa Armii Krajowej. Znajduje to swoje odbicie zarówno w zasięgu terenowym, różnorodności atakowanych obiektów, skali częstotliwości, liczebności i skuteczności akcji sabotażowej.

Merytorycznych podstaw tak sformułowanej konstatacji nie podważą ani wspomniane, ani omówione niżej różnego rodzaju utrudnienia, które jednak wydatnie ograniczają możliwości odtworzenia (zwłaszcza z „buchalteryjną dokładnością”) bilansu akcji sabotażowej³⁵.

miast w sprawozdawczości dotyczącej akcji sabotażowo-dywersyjnej na obszarze warszawskim stosowano dość zróżnicowane granice czasowe. Np. w pierwszym kwartale 1943 r. obowiązywał „system” miesięcy kalendarzowych, później zaś okresy czasowe ulegały zmianom. Terminy składania sprawozdań zostały usankcjonowane 11 XI 1953 r. decyzją gen. „Łaszczka” – Albina Skroczyńskiego (AAN, Mf. 2394/1). Przyjęto jako obowiązującą zasadę, że przekaz o zaatakowanych obiektach podawany będzie za okres 30 dni z dwóch miesięcy kalendarzowych. W praktyce nakazane terminy były „przestrzegane” lub „wydłużane” (np. jest sprawozdanie za okres od 20 III do 20 IV, ale także za czas od 25 VI do 31 VII). Dodajmy jeszcze, że w 1943–1944 do tych zestawień z reguły włączano „dane uzupełniające” (za styczeń w lutym, za luty w marcu itd.), przy czym część podanych faktów (nie tylko „uzupełniających”) pozbawiona była informacji, które pozwoliłyby na „usytuowanie” ich we właściwym czasie (np. lipcu czy sierpniu?) i w stosownym miejscu (zakłady remontowe, stacja kolejowa itp.). Zwraca na to uwagę J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 266–267) stwierdzając, że: „niestety, sprawozdanie szefa Kedywu podokręgu nie wymienia miejsc sabotażu” (chodzi o podokręg zachodni i dotyczy informacji o tym, że w lipcu 1943 r. „na kolejach uszkodzono 62 parowozy oraz 131 wagonów”). Poza tym wiadomości zawarte w dostępnych archiwaliach pozwalają jedynie na odtworzenie „okrojonego” bilansu sabotażu kolejowego. Wynika to z faktu, że znacząca część zgromadzonych informacji pozwala jedynie na określenie przybliżonej sumy akcji sabotażowych lub tylko liczby rodzaju atakowanych obiektów, także na możliwości „wewnętrznej” konfrontacji danych wytworzonych przez struktury konspiracyjne. Na tym stwierdzeniu na razie poprzestaniemy, ale do podjętej kwestii jeszcze wrócimy (por. także przyp. 38, 40 i 45).

³⁵ Listę utrudnień w procesie odtwarzania ogólnego dorobku walki sabotażowej „poszerzają” różnej skali niedostatki odautorskie. Zasygnalizuję kilka z nich. Rozpocznę od przypomnienia niektórych danych o akcji sabotażowej, zawartych w dwóch – pominiętych przez J. Gozdawę-Gołębiowskiego – dokumentach sprawozdawczych Komendy Warszawskiego Obszaru AK. Pierwszy z nich – obejmujący okres od 1 III do 31 VIII (AAN, Mf. 2394/1) – informuje, że „w kwietniu, maju i czerwcu” Kedyw dokonał m.in. uszkodzeń w 324 parowozach i w 714 wagonach. W drugim, za okres od X 1943 do I II 1944 r. (ZSBN-WBBH, III/29-4) podano, że w tym czasie zostało uszkodzonych 166 parowozów i 480 wagonów. Z porównania tych liczb z sumą podobnych danych (zob. Zestawienie nr 4, 6 i 7) zacierpniętych ze sprawozdań miesięcznych, sygnowanych również przez Komendę Obszaru, wynika, że między ustaleniami „półrocznymi” i „miesięcznymi” występują dość znaczne różnice ilościowe. W pierwszym z cytowanych dokumentów wymieniono bowiem o ponad połowę większą liczbę zaatakowanych parowozów (324) niż

Charakterystykę dorobku Kedywu w zakresie sabotażu kolejowego na obszarze dystryktu warszawskiego w okresie styczeń 1943 r. – czerwiec/lipiec 1944 r. rozpoczniemy od prezentacji zgromadzonego – i ujętego w kilku zestawach tabelarycznych – „materiału statystycznego” o akcjach wymierzonych w tabor kolejowy³⁶.

Zestawienie nr 4 ilustruje rezultaty działań sabotażowych, mających na celu **uszkadzanie jednostek trakcji parowej**.

Zestawienie nr 4

Lp.	Rok i miesiąc	Liczba zaatakowanych (uszkodzonych) parowozów w poszczególnych jednostkach terytorialnych			Razem w miesiącu
		Okręg Warszawa	Podokręg zachodni	Podokręg wschodni	
1.	1943 Styczeń	Nie podano	22	Nie podano	22
2.	Luty	Nie podano	24	Nie podano	24
3.	Marzec	Nie podano	17	13	30
4.	Kwiecień	62	27	Nie podano	89
5.	Maj	54	65	14	133

w sprawozdaniach miesięcznych (136). Jeszcze większe różnice ujawniają się przy zestawieniu liczb uszkodzonych wagonów ($714 - 196 = 521$). W drugim przekazie stosunek „rozbieżności” z danymi miesięcznymi jest także całkiem spory (parowozy: $166 - 96 = 70$; wagony: $480 - 303 = 177$). Razem więc do „zagospodarowania” – w okresie od kwietnia do czerwca i od września 1943 r. do stycznia 1944 r. – pozostaje suma 258 parowozów i 638 wagonów. Tej informacji nie można było pominąć, choć na obecnym etapie badań nie ma szans na niwelację tych rozbieżności. Parę słów o innych rodzajach „nieдостatków”, np. J. Gozdawa-Gołębiowski podaje (op. cit., s. 265), że w lipcu na terenie podokręgu zachodniego Kedyw „przeprowadził sabotaż w 45 wagonach”. W dokumencie, z którego korzystał (Sprawozdanie „Szttygara” za miesiąc luty 1943 r.) i „opatrzył” błędną sygnaturą (jest – III/21/36, winno być – III/31/36), informuje się, że 19 akcji przeprowadził Kedyw „Drapacza” (kryptonim okręgu Warszawa), natomiast kolejne 3 takie akcje były dziełem Kedywu obwodu skierniewickiego. W przekazie tym wyjaśniano, że z liczby tych 22 akcji (w oryginale podano błędnie 21 akcji) 10 sabotaży zrealizowano przez „zastosowanie” korundu do przędzów hamulcowych, natomiast pozostałe 12 wykonano przez „dodanie” smółki do maźnic kół wagonowych. Do podanych 22 sabotaży należało dodać kolejne 10 akcji, które – według sprawozdania z marca 1943 r. – zostały dokonane w lutym. W sumie więc z odnotowanych liczb wynika, że po pierwsze, w lutym uszkodzono nie 45, ale 32 wagony i po drugie, nastąpiło (zapewne niezamierzone) „zawłaszczenie” części dorobku innej struktury, czyli okręgu warszawskiego. H. Witkowski, który znacznie sumiennie przygotował „materiał statystyczny” o akcji sabotażowej w okręgu Warszawa, także nie ustrzegł się pewnych „nieściśłości”. Np. w tabeli nr 6 (op. cit., s. 203-208) podał w „podsumowaniu” w 1943 r. nieco zawyżoną sumę (jest 207, winno być 197) założonych „termitów” w wagonach towarowych. Ponadto do wymienionej liczby wagonów „zaliczył” 31 obiektów niezwiązanych z kolejnictwem (por. H. Rybicka, *Kedyw*, s. 21-47). Dla uzupełnienia dodajmy, że kilka obiektów „pozakolejowych” włączył do akcji palenia wagonów także J. Gozdawa-Gołębiowski, por. zawarte w tej publikacji (ibidem, s. 266) dane o podpalaniu ze sprawozdaniami za styczeń i luty 1943 r. (ZSBN-WBBH, sygn. III/31/36).

³⁶ Przed prezentacją tych informacji parę słów wyjaśnienia odnoszących się do niektórych różnic między ustaleniami podanymi przez J. Gozdawę-Gołębiowskiego (op. cit., s. 265-268) i zawartymi w Zestawieniu nr 4, a dotyczących podokręgu zachodniego. Rozbieżności te ujawniają się głównie w obliczeniach miesięcznych i wynoszą plus-minus od kilku do dziesięciu zaatakowanych parowozów. Przykładowo podam, że w 1943 r. takie „odmienności” napotykamy w sześciu miesiącach. Spowodowało je nieściśle „odczytywanie” zapisów zawartych w części sprawozdawczości miesięcznej; por. przyp. 36, 37 i 40.

6. Czerwiec	57	28	30	115
7. Lipiec	26	63		89
8. Sierpień	47	45 (+7)	13	105 (+7)
9. Wrzesień	29	16	9	54
10. Październik	44		32	76
11. Listopad	43	2	7	52
12. Grudzień	42	Nie podano	16	58
Razem w 1943 r.	404	309 (+7)	134	847
13. 1944 Styczeń	36	11	3	50
14. Luty	48	11	13	72
15. Marzec	61	6	Nie podano	67
16. Kwiecień	37	Nie podano	28	65
17. Maj	62	Nie podano	29	91
18. Czerwiec	49	Nie podano	Nie podano	49
19. Lipiec	Nie podano	Nie podano	Nie podano	
Razem w 1944 r.	293	28	73	394
Razem w latach 1943–1944	697	337 (+7)	207	1241 (+7)

Z podanych liczb wynika, że prowadzona akcja uszkodzenia parowozów odznaczała się pewną stabilnością, jeżeli idzie o ciągłość i rezultaty ilościowe. Od kwietnia – w całej „fazie czasowej” – ma swój udział okręg stołeczny. Natomiast zbliżone rozmiarami „okresowe luki” ujawniły się w podokręgach: zachodnim (6 miesięcy, w tym w czterech „pod rząd”, od kwietnia do lipca) i wschodnim (3 miesiące w roku 1943 i tyleż w 1944). Występują również dość wyraziste różnice w uzyskanych rezultatach sabotażu. Z ogólnej sumy zaatakowanych jednostek trakcji parowej ponad 56% przypadło na dorobek okręgu Warszawa; 27% – na podokręg zachodni i 17% – na podokręg wschodni.

Uzyskane przez Kedyw wyniki atakowania parowozów na obszarze dystryktu warszawskiego stanowią znaczącą pozycję w bilansie zarejestrowanych przez KG AK rezultatów atakowania jednostek trakcji parowej na większości okupowanych ziem polskich³⁷. Dane porównawcze zostały przedstawiono w Zestawieniu nr 5.

³⁷ Chodzi głównie o obszar obejmujący GG oraz Reichskommissariaty – „Ost” i „Ukraine”. Jak wynika bowiem z dokumentacji sprawozdawczej KG AK, z anektowanych polskich ziem zachodnich – określanych przez administrację niemiecką terminem „Eingegliederte Ostgebiete” – docierały nader rzadko informacje o działaniach sabotażowo-dywersyjnych; por. Depesze do Naczelnego Wodza w Londynie, ZSBN-WBBH, III/ 29-3.

Zestawienie nr 5

Lp.	Rok i miesiąc	Liczba zaatakowanych parowozów (według meldunków KG AK)	Liczba zaatakowanych parowozów (według danych w Zestawieniu nr 4)	Udział w odsetkach
1.	1943 – Maj	239	133	55,6%
2.	Czerwiec	267	115	43,0%
3.	Lipiec	294	89	30,3%
4.	Sierpień		(105)	(?)
5.	Wrzesień	213	54	25,3%
6.	Październik	336	76	21,6%
7.	Listopad	289	52	18,0%
8.	Grudzień	186	58	31,2%
Razem: V–XII 1943 r.		1824	557	31,6%
9.	1944 – Styczeń	148	50	33,8%
10.	Luty	312	72	22,4%
11.	Marzec	259	67	25,9%
12.	Kwiecień	171	65	30,0%
13.	Maj	345	91	38,7%
Razem: I–V 1944 r.		1135	345	30,4%
Razem: I 1943 r. – V 1944 r.		2959	902	30,5%

Kolejne zestawienia informują o liczbie i sposobach uszkodzenia wagonów kolejowych.

Zestawienie nr 6 zawiera rezultaty atakowania towarowych jednostek przewozowych, prowadzonych głównie za pomocą chemicznych i mechanicznych środków walki.

Zestawienie nr 6

Lp.	Rok i miesiąc	Liczba zaatakowanych (uszkodzonych) wagonów w poszczególnej jednostkach terytorialnych			Razem w miesiącu
		Okręg Warszawa	Podokręg zachodni	Podokręg wschodni	
1.	1943 Styczeń	Nie podano	3	Nie podano	3
2.	Luty	Nie podano	30	Nie podano	30
3.	Marzec	Nie podano	46	Nie podano	46
4.	Kwiecień	206	77	4	287
5.	Maj	227	51	Nie podano	278
6.	Czerwiec	229	121	Nie podano	350

7.	Lipiec	307	138	Nie podano	445
8.	Sierpień	241	130	4	375
9.	Wrzesień	308	30	6	344
10.	Październik	346	49	Nie podano	395
11.	Listopad	474	65	Nie podano	539
12.	Grudzień	339	12	5	356
Razem w 1943		2677	752	19	3448
13.	1944 Styczeń	405	Nie podano	Nie podano	405
14.	Luty	434	54	Nie podano	488
15.	Marzec	440	64	Nie podano	504
16.	Kwiecień	299	48	Nie podano	347
17.	Maj	397	Nie podano	Nie podano	397
18.	Czerwiec	479	Nie podano	Nie podano	479
19.	Lipiec	Nie podano	Nie podano	Nie podano	Nie podano
Razem w 1944		2454	166	19	2639
Razem w okresie I 1943 – VII 1944		5131	918	19	6068

Akcja uszkodzenia wagonów – prowadzona głównie metodą „zalewania” – osiągnęła duży rozmach. Natomiast jej „specyfika” ujawniała się w postaci wyrazistej koncentracji terytorialnej tego rodzaju sabotażu. Poświadczają ten osąd rezultaty dokonanych przez Kedyw poszczególnych jednostek terenowych. Otóż dorobek okręgu Warszawa wyniósł niemal 78% liczby wagonów objętych akcją sabotażową w podokręgu zachodnim – około 21%, zaś podokręgu wschodnim – nieco ponad 0,5%.

Łączne wyniki uzyskane przez Kedyw na obszarze dystryktu warszawskiego zajmują wysoką pozycję w bilansie tej akcji odnotowanej w dokumentacji sprawozdawczej KG AK. Materiał porównawczy zawiera Zestawienie nr 7.

Zestawienie nr 7

Lp.	Rok i miesiąc	Liczba zaatakowanych wagonów (według meldunków KG AK)	Liczba zaatakowanych wagonów (według danych w Zestawieniu nr 6)	Udział w odsetkach
1.	1943 Maj	954	278	29,2%
2.	Czerwiec	1047	350	33,4%
3.	Lipiec	1724	445	25,8%
4.	Sierpień	Nie podano	(375)	(?)
5.	Wrzesień	1002	344	34,3%
6.	Październik	1308	395	26,3%
7.	Listopad	977	399	36,7%
8.	Grudzień	846	356	42,3%
Razem w 1943		7857	2707	34,5%

9.	1944 Styczeń	942	405	43%
10.	Luty	1333	488	36,6%
11.	Marzec	1247	504	40,4%
12.	Kwiecień	980	347	35,4%
13.	Maj	691	397	44,5%
Razem w 1944 r.		5393	2141	39,7%
Razem w okresie: maj 1943 – maj 1944		13 250	4848	36,5%

W Zestawieniu nr 8 podano wyniki akcji podpalania pociągów³⁸ załadowanych przede wszystkim „towarami” łatwopalnymi³⁹.

Zestawienie nr 8

Lp.	Rok i miesiąc	Liczba wagonów objętych akcją „instalowania” ładunków zapalających			Razem w miesiącu
		Okręg Warszawa	Podokręg zachodni	Podokręg wschodni	
1.	1943 Styczeń	Nie podano	1	2	3
2.	Luty	Nie podano	3	12	15
3.	Marzec	Nie podano	1	13	14
4.	Kwiecień	9	2	9	20
5.	Maj	17	Nie podano	35	52
6.	Czerwiec	10	Nie podano	11	21
7.	Lipiec	13	8	Nie podano	21

³⁸ Rezultaty akcji termitowej podane w Zestawieniu nr 8 pochodzą z dwóch opracowań: H. Witkowskiego (op. cit., s. 202-208) i J. Gozdawy-Gołębiowskiego (op. cit., s. 264-278). Porównanie opublikowanego „materiału statystycznego” z „danymi archiwalnymi” ujawnia pewne niezborności. Dotyczą one przede wszystkim miesięcznych rezultatów „palenia wagonów”. Przykładowo podam, że na 14 wykazanych rezultatów miesięcznych (Okręg Warszawa) występuje zgodność tylko w 4 wypadkach (I 1943 oraz I, III, IV 1944). Są to jednak różnice niewielkie (w skali rocznej kształtują się od minus 15 do plus 25 wagonów) i dla całego okresu (IV 1943 – VII 1944) nie przekraczają sumy kilkunastu wagonów. Nieścisłości te spowodowane są uchybieniami, które opisano w przyp. 37. Dość wymowny przykład stanowi ustalenie, że w kwietniu 1943 r. Kedyw stołeczny założył 5 razy ładunki zapalające do 9 wagonów. Tymczasem z archiwalnego, a także opublikowanego przez H. Rybicką (*Kedyw*, s. 22-23) egzemplarza sprawozdania za ten miesiąc wynika, iż liczba 9 nie oznacza liczby wagonów, w których założono termit, ale sumę zaatakowanych transportów kolejowych. Otóż w czterech z tych pociągów założone ładunki zapalające spowodowały pożary, w wyniku których spłonęło łącznie 15 wagonów. Natomiast następstw pozostałych pięciu akcji nie udało się ustalić. Na ten aspekt pragnę zwrócić szczególną uwagę, ponieważ jest to pozycja niebagatelna, albowiem tylko w odniesieniu do okręgu stołecznego dotyczy w sumie wyników założonych ładunków zapalających w 47 transportach kolejowych. Do tej kwestii jeszcze wrócimy.

³⁹ Chodzi głównie o siano, słomę, wełnę drzewną, części baraków oraz materiały pędne i smary. Takimi „towarami” – według H. Witkowskiego (op. cit., s. 209) załadowane było ponad 63% wagonów, w których „zainstalowano” ładunki zapalające. W pozostałych 37% wagonów przewożono sprzęt i wyposażenie wojskowe (samochody, sorty mundurowe, materiały sanitarne itp.). Niektóre z nich także można zaklasyfikować jako „łatwopalne”.

8.	Sierpień	17	1	1	19
9.	Wrzesień	21	3	6	30
10.	Październik	21	Nie podano	8	29
11.	Listopad	51	1	Nie podano	52
12.	Grudzień	38	1	Nie podano	39
Razem w 1943		197	21	97	315
13.	1944 Styczeń	18	3	3	24
14.	Luty	26	2	2	30
15.	Marzec	34	9	8	51
16.	Kwiecień	22	13	Nie podano	35
17.	Maj	18	Nie podano	Nie podano	18
18.	Czerwiec	34	Nie podano	Nie podano	34
19.	Lipiec	Nie podano	Nie podano	Nie podano	5
Razem w 1944		152	27	15	194
Razem w okresie: styczeń 1943 – lipiec 1944		349	48	112	509

Suma miesięcznych wyników akcji palenia wagonów, uzyskana przez wszystkie jednostki terenowe Kedywu świadczy o pewnej ciągłości prowadzenia tego rodzaju sabotaży. Natomiast w porównaniu do rezultatów osiągniętych w atakowaniu parowozów, a zwłaszcza „zalewaniu” wagonów, uzyskane rezultaty w powodowaniu pożarów – zarówno w wagonach „luźnych”, jak i ze składów pociągów – były znacznie skromniejsze. Z ogólnej liczby około 510 wagonów, w których umieszczono ładunki zapalające, w ponad 68% zrealizowały ten „zabieg” zespoły sabotażowe okręgu Warszawa; ponad 22% – było dziełem Kedywu podokręgu wschodniego, ponad 9% – podokręgu zachodniego.

Dane o wynikach palenia taboru, zawarte w dostępnej autorowi sprawozdawczości KG AK, nie stwarzają możliwości (nawet przybliżonego) odtworzenia „stopnia usytuowania” dorobku Kedywu jednostek „warszawskich” w ogólnokrajowym bilansie tego rodzaju akcji sabotażowej⁴⁰.

⁴⁰ Chodzi o znaczące niespójności w ocenie rezultatów ilościowych akcji „instalowania” środków zapalających w składach pociągów jak i liczby spalonych wagonów. Otóż według publikacji *Polskie Sity Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. III: *Armia Krajowa*, Londyn 1950, s. 482 (dalej – PSZ), w okresie od stycznia 1941 r. do czerwca 1944 AK dokonała na ziemiach polskich podpalenia 443 transportów kolejowych. Nie podano jednak liczby spalonych (uszkodzonych) wagonów. Z okresowych sprawozdań (głównie miesięcznych za okres maj 1943 – maj 1944) przekazywanych do Naczelnego Wodza w Londynie (ZSBN-WBBH, III/29-3) wynika, że tylko w tym „wycinku czasowym” zaatakowano 651 transportów kolejowych, powodując spalenie 458 wagonów. Porównanie liczby transportów ze spalonymi wagonami może sugerować np., że mniej więcej w każdej serii 10 atakowanych „termitami” transportów (o przeciętnym składzie około 30-35 jednostek) zniszczeniu spowodowanemu pożarami ulegało około 7 wagonów. Można też domniemywać, że w okresie miesiąca kalendarzowego atakowano „termitami” wagony w około 50 pociągach towarowych. Z kolei odnotowany w PSZ rezultat 443 zaatakowanych transportów kolejowych w okresie od stycznia 1943 do czerwca 1944 oznacza jednak znacznie mniejsze rozmiary tej akcji (około 10-11 pociągów towarowych w jednym miesiącu). Podane wyniki nie pretendują do rangi ustaleń o charakterze szacunkowym. Dokumentują one przede wszystkim skalę „rozbieżności” i „przypuszczeń” odnośnie stanu faktycznego.

W kontekście tego, co powiedziano o trzech najszerzej zakrojonych rodzajach akcji niszczenia taboru kolejowego (których rozmach i skalę częstotliwości w granicach czasowych I 1943 – VIII 1944 ilustruje ogólnie Wykres nr 1), nie można pominąć sprawy relacji między liczbą zaatakowanych a faktycznie uszkodzonych (zniszczonych) parowozów i wagonów. Problem ten (w oparciu o własne ustalenia odnośnie jednostek trakcji parowej) rzeczowo wyjaśnia H. Witkowski⁴¹. Stwierdza on, że „W sprawozdaniach miesięcznych «Kedywu» Okręgu Warszawskiego wymienione są liczby parowozów, które w okresach sprawozdawczych były przedmiotem akcji sabotażowej. [Mają one] jednak dwojakie znaczenie. Z jednej bowiem strony są istotnie odpowiednikami liczby parowozów, objętymi w poszczególnych miesiącach akcją sabotażową, z drugiej zaś w całościakcie prowadzonej akcji m e c h a n i c z n e j [podkr. – B. K.] posumowanie danych ze sprawozdań okresowych nie pokrywa się z faktyczną liczbą parowozów niszczonej (według orientacyjnych ustaleń około 420 jednostek). Powodem tej rozbieżności był fakt poddawania wielu parowozów akcjom sabotażowym od dwóch do kilku razy, stąd wykazaną w tabeli nr 5 (rubryka 2) liczbę 692 [tak jest w oryginale, a winno być 697 – B.K.] należy traktować nie jako faktyczną liczbę parowozów, ale jako sumę różnego rodzaju akcji sabotażowych, przeprowadzonych w okresie od kwietnia 1943 r. do czerwca 1944”⁴². Zasadność przytoczonego wywodu o kilkakrotnym atakowaniu (uszkodzaniu) zdecydowanej większości lokomotyw potwierdza także wynik zestawienia liczby 1241 zaatakowanych parowozów ze stanem około 450 jednostek trakcji parowej, które znajdowały się „w posiadaniu” następujących stacji i placówek remontowych: Siedlce, Skierniewice, Koluśki oraz Warszawa Praga, Warszawa Wileńska, Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia⁴³. Uwzględnienia podobnej „korekty” wymagają także zarejestrowane w konspiracyjnej sprawozdawczości wyniki akcji „zalewania” i „palenia” wagonów. Na przykład z miesięcznych sprawozdań Kedywu okręgu Warszawa wynika, że łącznie zostało „zalanych” 5131 wagonów, ale – jak zauważa H. Witkowski – w dokumentach tych „nie podano liczby spowodowanych uszkodzeń”⁴⁴. Z opracowanej przez tego autora Tabeli nr 6 („Rozliczenie akcji palenia transportów kolejowych w latach 1943–1944”) wynika, że żołnierze stołecznego Kedywu założyli termity do 345 (w oryginale błędnie 359) wagonów. Z tej liczby spaleni (całkowitemu lub częściowemu) uległo niespełna jedna trzecia, czyli 100 wagonów. To rozliczenie odbiega od stanu faktycznego z kilku powodów. Przede wszystkim nie uwzględnia – jak wspomniałem – ewentualnych następstw („pożary” lub „nie-wypały”) założonych w 47 transportach kolejowych (por. przyp. 40). Dodajmy, że H. Witkowski również uważa, iż „liczba zaobserwowanych pożarów i spalonych wagonów n a p e w n o (podkr. – B.K.) nie wyczerpuje zagadnienia”. Ta konstatacja oparta jest na przekonaniu, iż „termity” były „na ogół środkiem rzadko zawodzącym, a pożar jednego wagonu powodował niejednokrotnie spalenie

⁴¹ H. Witkowski, op. cit., s. 198.

⁴² Ibidem, s. 202-208.

⁴³ Stan z przełomu lat 1942–1943.

⁴⁴ H. Witkowski, op. cit., s. 200.

sąsiadujących wagonów"⁴⁵. Opinie „użytkowników polskich”, jak wynika z lektury opublikowanych pamiętników, są – poza nielicznymi przykładami „niewypałów” – pozytywne zarówno, jeżeli chodzi o „termity” produkcji angielskiej, jak i o ładunki zapalające wykonane własnym sumptem. Niemiecki pogląd na ten „rzadko zawodzący” środek wzniesienia pożarów jest o tyle zbieżny z polskim punktem widzenia, że skutki ładunków zapalających były incydentalnie tylko odnotowywane przez władze okupacyjne. Pozwolę sobie przytoczyć jeden wymowny przykład. Otóż w zarejestrowanych przez okupantów informacjach o 1865 „zamachach na kolei” – pożary wagonów (pojedyncze lub w składzie pociągu) stanowią łącznie 29 „pozycji”, czyli około 1,5% podanej sumy aktów dywersji i sabotażu⁴⁶. Nie oznacza to, że okupanci lekceważyli tę formę polskiego oporu⁴⁷. Natomiast przyczyny, które powodowały niezwykłą – w przeciwieństwie do innych przejawów atakowania „żelaznych szlaków” – niską liczbę odniesień w dostępnych przekazach sprawozdawczych Wehrmachtu, policji niemieckiej, a przede wszystkim O s t b a h n u (z okresu 1942–1944) jest – przynajmniej na dziś – zupełnie niezrozumiała⁴⁸.

⁴⁵ Ibidem, s. 201. Jest faktem, że zarówno w literaturze, jak i w dokumentach odnotowuje się przykłady pożarów kilku wagonów w składzie jednego pociągu. Niestety takich zapisów jest niewiele. Np. w opracowanym przez H. Witkowskiego *Zestawieniu akcji* (op. cit., s. 249–358) – obejmującym ponad 400 opisów różnych przejawów działań bojowych – tylko 3 zapisy informują o pożarach pociągów, które spowodowały jednoczesne spalanie od 3 do 6 wagonów. Niezwykle skromny jest zasób takich wiadomości w źródłach niemieckich. Z przytoczonych w Zestawieniu nr 3 69 aktów sabotażu kolejowego 18 informuje o pożarach taboru, ale tylko 5 z nich wymienia spalanie od 2 do 3 wagonów; por. także przyp. 48.

⁴⁶ Na podaną liczbę niespełna 1900 aktów sabotażu i dywersji składają się dane pochodzące z dokumentów wojska i administracji cywilnej z następujących jednostek administracyjnych:

dystrykt warszawski – 288 akcji, w tym 11 informacji o pożarach pociągów i pojedynczych wagonów;

dystrykt lubelski – 992 akcji, w tym 11 informacji o pożarach pociągów i pojedynczych wagonów;

dystrykt Galicja – 240 akcji, w tym brak informacji o pożarach w pociągach i w wagonach;

Bezirk Białystok – 244 akcje, w tym 5 informacji o pożarach pojedynczych wagonów;

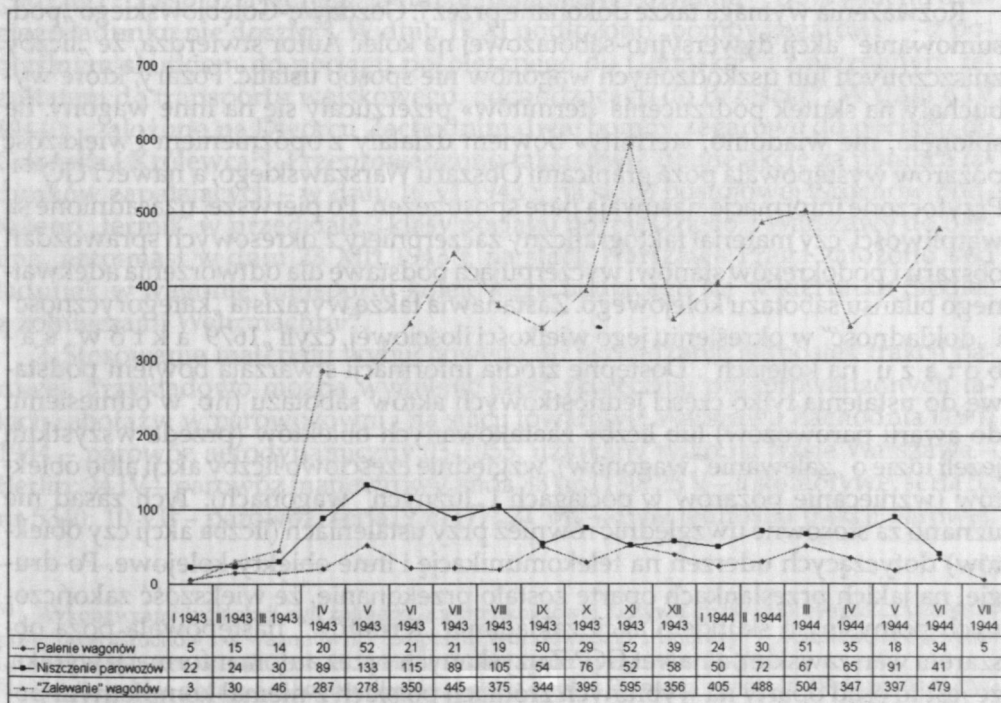
Rejencja katowicka – 101 akcji, w tym 2 informacje o pożarach pojedynczych wagonów.

Por. B. Kobuszewski, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim (1942–1944)*, cz. II, „Rocznik Mazowiecki” 2000, t. XIX, s. 123; tegoż, *Zwalczanie transportu kolejowego na terenie dystryktu lubelskiego w świetle dokumentów okupanta (styczeń 1942 – lipiec 1944)*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1988 nr 4, s. 43, tab. 10; tegoż, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie Galicja (lipiec 1941 – lipiec 1944)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2003 nr 4, s. 28, Zestawienie nr 4; tegoż, *Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943–1944)*, Katowice 1972, s. 9.

⁴⁷ Świadczą o tym m.in. informacje podane w „załączniku” do cytowanego już pisma Reichsführera SS i Dyrektora Reichsbahnu z 12 VIII 1942 r. (por. przyp. 14), w którym przytacza się przykłady „podpaleni” wagonów z okresu między listopad/grudzień 1939 a czerwiec 1942 r. na obszarze Polski, Niemiec, Austrii i Jugosławii. Przypomnę tylko trzy z marca 1941 r. W W a r s z a w i e palilo się w i e l e załadowanych prasowaną słomą wagonów towarowych. Przy wyladowywaniu ostatnich wagonów w jednym z pociągów znaleziono ładunek zapalający „w nienaruszonym stanie”. Zawartość ładunku – „chlorek potasu i kwas siarkowy”. Materiały te „umieszczono w 10-centymetrowej rurce szklanej”; na stacji towarowej K a r o l e w (Dworzec Łódź Kaliska) przy wyladowywaniu ładunku lnu powstał pożar. Jego przyczyną – jak ustaliła policja – była „flaszeczka szklana napełniona łatwo palną cieczą chemiczną”; w R a d o m i u w wagonie ładunku słomy zapalający dla miejscowej jednostki wojskowej znaleziono „butelkę po wódce wypełnioną materiałem palnym”. Pożar miało spowodować „przepalenie gumowego korka w ampulce szklanej wypełnionej kwasem solnym”.

⁴⁸ Być może, iż jedną z przyczyn sprawczych nikłości takich danych niemieckich ujawnia następująca informacja: „na tajnym posiedzeniu Dyrektora Kolejowej w Lublinie wydano polecenie, aby wszelkie przewinienia funkcjonariuszy nie były kierowane do Gestapo, lecz do naczelnika urzędu. Dotyczy to też

Wykres nr 1



Kilka zdań o dotychczasowych ustaleniach rezultatów liczebnych akcji sabotażowej Kedywu podokręgów – zachodniego i wschodniego warszawskiego obszaru AK. Jan Gozdawa-Gołębiowski⁴⁹ podał, że na obszarze tych podokręgów uszkodzono „556 parowozów”⁵⁰. Przedstawiony wynik został ustalony przez „mechaniczne podsumowanie” danych pochodzących z okresowych sprawozdań komendy Obszaru Warszawskiego. *De facto* podany rezultat uszkodzonych jednostek trakcji parowej ma również dwojakie znaczenie. Wracam do tej kwestii, ponieważ autor z nieznanых powodów w ogóle ją pominął. Informacja wyjaśniająca, że na

wypadku, gdy wydajność pracy kolejarza Polaka jest poniżej 5% [tak w oryginale, prawdopodobnie chodzi o odsetek poniżej „ustalonej normy”]. Naczelnik, o ile uzna, iż zachodzi wypadek sabotażu, kieruje sprawę do policji. Analogiczne zarządzenie wydano w innych dystryktach, celem uniknięcia całkowitej dezorganizacji w ruchu przez fakt tłumnej ucieczki kolejarzy z miejscowości, gdzie zdarzył się akt sabotażu”. (Por. Polska Informacja Prasowa 1943 nr z 6 IX). Nie negując wiarygodności treści zawartej w cytowanym fragmencie tekstu pragnę zaznaczyć, że w dostępnych mi wydawnictwach Ostbahnu nie napotkałem na tego rodzaju „zarządzenie” GEDOB ani żadnej z jej dystryktów okręgowych. Ponadto – jak wiadomo – 13 XI 1941 r. „zniesiono” okręgową dystrykt w Lublinie, a jej placówki służbowe przejęła dystrykt w Radomiu

⁴⁹ J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 264.

⁵⁰ „O działalności Kedywu w tym zakresie [czyli o akcjach kolejowych – B.K.] w podokręgu północnym (teren rejencji ciechanowskiej) b r a k d a n y c h” (ibidem, podkr. – B.K.).

tę liczbę składają się niekiedy parokrotnie powodowane „awarie” w tych samych parowozach, w niczym przecież nie umniejszają ich znaczenia.

Rozważenia wymaga także dokonane przez J. Gozdawę-Gołębiowskiego „podsumowanie” akcji dywersyjno-sabotażowej na kolei. Autor stwierdza, że „liczby zniszczonych lub uszkodzonych wagonów nie sposób ustalić. Pożary, które wybuchały na skutek podrzucenia «termitów» przerzucały się na inne wagony. Ile spłonęło, nie wiadomo, «termity» bowiem działały z opóźnieniem i większość pożarów występowała poza granicami Obszaru Warszawskiego, a nawet i GG”⁵¹. Przytoczone informacje nasuwają parę spostrzeżeń. Po pierwsze, uzasadnione są wątpliwości, czy materiał faktograficzny zaczerpnięty z okresowych sprawozdań obszaru i podokręgów stanowi wyczerpującą podstawę dla odtworzenia adekwatnego bilansu sabotażu kolejowego. Zastanawia także wyrazista „kategoryczność” i „dokładność” w określeniu jego wielkości ilościowej, czyli „1679 a k t ó w s a b o t a ż u na kolejach”. Dostępne źródła informacji stwarzają bowiem podstawę do ustalenia tylko części jednostkowych aktów sabotażu (np. w odniesieniu do awarii parowozów) lub liczby zaatakowanych obiektów (przede wszystkim jeżeli idzie o „zalewanie” wagonów), względnie częściowo liczby akcji albo obiektów (wzniesienie pożarów w pociągach i „luźnych” wagonach). Tych zasad nie uznano za stosowne uwzględnić również przy ustaleniach (liczba akcji czy obiektów) dotyczących uderzeń na telekomunikację i inne obiekty kolejowe. Po drugie, na jakich przesłankach oparte zostało przekonanie, że większość zakończonych pomyślnym skutkiem akcji zakładania „termitów” następowała poza obszarem warszawskim, a nawet GG? Z uzyskanych przez autora informacji wynika, że jest to osąd oparty na wybranych źródłach polskich z niemal kompletnym pominięciem dokumentów niemieckich⁵². Po trzecie, przedstawiony „bilans aktów sabotażu” stanowi próbę połączenia niespójnych znaczeniowo danych liczbowych. Wydaje się, że bardziej wierną wersją omawianego dorobku Kedywu, **tylko w tym zakresie akcji wymierzonej w tabor kolejowy**, byłyby następujące ustalenia o charakterze szacunkowym: ponad 540 sabotaży, których obiektem były parowozy; niespełna 940 wagonów towarowych objętych głównie akcją „zalewania”; oraz 160 wagonów towarowych (w składach pociągów i „luźnych”), w których założono „termity”.

Do kolejnego zestawu sposobów atakowania pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego dysponujemy znacznie skromniejszą sumą danych polskich i nielicznymi tylko informacjami odnotowanymi przez Niemców. Prezentowany zasób kilkudziesięciu takich sabotaży, przeprowadzonych głównie przez żołnierzy stołecznego Kedywu, obejmował m.in. następujące akcje:

1. Zakładanie „bomb zegarowych” lub „termitów” (z zapalnikami czasowymi) w przedziałach pośpiesznych pociągów wojskowych (SF i SFR-Züge) lub pasażerskich („Nur für Deutsche”), a także w wagonach eskort kolejowych transportów towarowych. Na przykład 20 VIII 1943 r. w Warszawie (wagonownia Gro-

⁵¹ J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 264.

⁵² Por. B. Kobuszewski, *Walka z transportem kolejowym w dystrykcie warszawskim*, cz. I, „Rocznik Mazowiecki” 2006, t. XVIII, s. 141, przyp. 17.

chów) założono ładunki wybuchowe z zapalnikami czasowymi w dwóch pociągach pospiesznych relacji Warszawa – Berlin (D-Zug) i Warszawa – Wrocław (SF-Zug)⁵³. Eksplozja jednego ładunku nastąpiła w Poznaniu⁵⁴, do wybuchu drugiego ładunku nie doszło⁵⁵. W dniu 19 XI podłożono „bomby zegarowe” – z pomyślnym skutkiem do pociągu pośpiesznego do Gdańska⁵⁶ i z nieznanym rezultatem do transportu wojskowego, odchodzącego do Brześcia⁵⁷. W dniu 6 IV 1944 r. „założono na Dworcu Zachodnim dwie bomby zegarowe do pociągu do Gdańska i Królewca⁵⁸. Przeprowadzono także dwie udane akcje za pomocą ładunków zapalających – w dniu 10 VI 1943 r. na stacji postojowej Grochów podłożono „termit” w przedziale 2 klasy pociągu pośpiesznego z Warszawy do Berlina, natomiast w dniu 23 XIII 1943 r. na stacji Warszawa Praga założono taki ładunek w wagonie transportu kolejowego udającego się w kierunku Siedlec z żołnierzami Wehrmachtu⁵⁹.

2. Stosowanie materiału wybuchowego do uszkodzania jednostek trakcji parowej. Przykładowo można wymienić sześć skutecznie przeprowadzonych takich sabotaży: w parowozowni i na stacji towarowej Warszawa Zachodnia (19 II 1944 – parowóz aerodynamiczny 03-1055, używany tylko na trasie Warszawa – Berlin; 24 IV – parowóz manewrowy, seria 38 nr 1130; 25 V – lokomotywę, seria 52 nr 5340; 10 VII – parowóz, seria 19 nr 177; 21 VII – dwie jednostki trakcji parowej,

⁵³ Wykonawcami tych akcji byli żołnierze z grupy kolejowej Kedywu, prowadzącej sabotaż „na stacji postojowej Grochów i w wagonowni”. Zespołem tym dowodzili „Ambroży” – Bolesław Jarmużyński i „Grek” – Piotr Nowosielski (zob. H. Rybicka, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 21-23).

⁵⁴ Źródła polskie podają, że „bomba eksplodowała na stacji w Poznaniu o godz. 16. Według relacji konduktora, śmierć poniosło 16 wyższych oficerów i 1 cywil. Rannych – 24. Dwa przedziały I i II klasy uległy zniszczeniu” (H. Rybicka, *Kedyw*, s. 22-23). Natomiast H. Tempczyk (w: *Żołnierze żelaznych szlaków*, red. S. Gmitruk i inni, Warszawa 1988, s. 260) i P. Matusak (ibidem, s. 17) uważają, że na stacji Poznań „poniosło śmierć 21 wyższych oficerów niemieckich”). Znacznie skromniejsze rezultaty wybuchu tego ładunku zostały odnotowane w jednym z periodycznych meldunków IV departamentu Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy – Meldung wichtiger. Stappolizeilicher Ereignisse nr 1 z 3 IX 1943 r., AAN, T-175, r. 279 (dalej – Meldung wichtiger). W meldunku podano: „Am 20 August, um 15.30 Uhr ereignete sich auf Bahnhof Posen in einem Wehrmachtenteil 2. Klasse des D-Zuges Warschau – Berlin eine Explosion, wodurch zwei Offiziere schwer und ein leicht verletzt wurden. Wie festgestellt wurde war ein Sprengkörper unter der Sitzfläche des Abteils ausgebrachen worden. Es ist anzunehmen das der Sprengkörper mit mechanischer Zeitzündung versehen war da Reste einer Taschenuhr worden”.

⁵⁵ W sierpniowym sprawozdaniu warszawskiego Kedywu czytamy: „W pociągu wrocławskim [...] bomba nie wybuchła, została znaleziona przez czystościelki wagonów na Grochowie w dniu 24 VIII o godz. 13⁰⁰” (A. Rybicka, *Kedyw*, s. 23). Tę informację potwierdza również – cytowany w przyp. 56 – „Meldung Wichtiger...”, który podaje, że „24 sierpnia 1943 r. na stacji kolejowej Warszawa Grochów, pod siedzeniem jednego z przedziałów 1 klasy pośpiesznego pociągu dalekobieżnego (SF-Zug) Warszawa–Wrocław, znaleziono ładunek wybuchowy z zapalnikiem czasowym. Ładunek ten składał się z 1 kilograma szedytu (Chedit), jednego zapalnika pochodzenia angielskiego, baterii od lampki kieszonkowej i ręcznego zegarka”.

⁵⁶ Ładunek eksplodował „o godz. 16³⁰, w czasie postoju pod sygnałem posterunku blokowego w rejonie ul. Radzywińskiej” (H. Witkowski, op. cit., s. 20). Niemcy podali, że w skutek wybuchu „bomby” zostało rannych 6 żołnierzy (Meldunek dzienny WKGG z 19 XI 1943 r., ZSBN-WBBH, T-502, r. 217), w tym pięciu oficerów i szeregowiec (Sprawozdanie miesięczne WKGG za listopad 1943 r., ibidem, T-501, r. 222).

⁵⁷ H. Witkowski, op. cit., s. 20; H. Rybicka, *Kedyw*, s. 70.

⁵⁸ Ze „Sprawozdania za miesiąc kwiecień 1944 r.” (zob. H. Rybicka, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 28) wynika, że „skutku stwierdzić się nie udało”. Natomiast H. Witkowski (op. cit., s. 319) podaje, że – według „otrzymanych w maju drogą pośrednią informacji – bomby eksplodowały na terenie Prus Wschodnich, ale dokładniejszych danych nie udało się uzyskać”.

⁵⁹ H. Witkowski, op. cit., s. 6 i 28; H. Rybicka, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 21.

w tym jedna z serii 57 nr 2432⁶⁰). Były także trzy udane akcje w parowozowni i na stacji kolejowej Siedlce (6 i 29 VI oraz 20/21 VII 1944⁶¹). Ponadto spowodowano dwie „katastrofy” (7 I oraz 18 XVII 1943), w których zostały ciężko uszkodzone 4 lokomotywy⁶².

3. Używanie ładunków wybuchowych, środków chemicznych lub stosowanie mechanicznych sposobów do niszczenia przewożonego kolejowym transportem uzbrojenia i sprzętu technicznego, przeznaczonych dla lądowych i powietrznych wojsk niemieckich lub do remontu w zakładach zbrojeniowych. W dokumentach wytworzonych przez stołeczny Kedyw zachowały się informacje o około 18 takich sabotażach przeprowadzonych w okresie między kwietniem 1943 r. i czerwcem 1944 na stacjach towarowych, torowiskach i w warsztatach remontowych w Warszawie (Grochów – 2 akcje, Ursus – 2, Szczęśliwice – 1, Warszawa Główna Towarowa – 10, Warszawa Praga – 1, Warszawa Wschodnia – 2 i Warszawa Zachodnia – 5), uszkodzono m.in. 12 silników samolotowych, 10 samochodowych oraz 9 „motorów” i 6 urządzeń produkcyjnych (w tym tokarki)⁶³. Jeden z takich sabotaży (uszkodzenia „3 motorów firmy MAN”) na stacji w Siedlcach spowodował Kedyw podokręgu wschodniego⁶⁴.

Istotną pozycję w dorobku Kedywu stanowiły **akty sabotażowe wymierzone w techniczne obiekty kolejowe**, głównie w urządzenia łączności.

Przekaz dotyczący niszczenia łączności telekomunikacyjnej rozpoczniemy od paru słów wyjaśnienia. Akcja ta na terenie dystryktu warszawskiego osiągnęła znaczne rozmiary. Znajduje to swoje odniesienie przede wszystkim w dokumentacji polskiej i częściowo w archiwaliach wytworzonych przez Wehrmacht w GG⁶⁵.

⁶⁰ H. Witkowski, op. cit., s. 300, 324 i 343; H. Rybicka, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 26, 29, 30, 32. W źródłach niemieckich odnotowano uszkodzenie trzech spośród sześciu wymienionych parowozów, które „zostały poważnie uszkodzone w wyniku eksplozji «min magnetycznych» (Haftmine)”; por. Zestawienie nr 3, lp. 64 i 67 oraz Meldunki dzienne WKGG, z 11 i 24 VII 1944 r. (AAN, T-501, r. 222), a także Miesięczne sprawozdanie wydziału rozpoznawczego – Ic – Wyższego dowódcy SS i Policji w GG o sytuacji na odcinku band za lipiec 1944 r. (ibidem, T-175, r. 227).

⁶¹ Por. Zestawienie nr 3, lp. 59, 60 i 65 oraz Meldunki dzienne OWGG z 7 i 30 VI, 21 i 24 VII 1944 r., ibidem, T-501, r. 222. W cytowanym sprawozdaniu Wyższego Dowódcy SS i Policji w GG (przyp. 52) stwierdza się, że „uszkodzenie parowozu w dniu 21 VII dokonano za pomocą miny magnetycznej, w czasie nalotu lotniczego”. Akcję tę odnotowano w Sprawozdaniu za miesiąc lipiec 1944 r. stołecznego okręgu Kedywu (H. Rybicka, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 3). Natomiast o żadnym z tych sabotaży nie wspomina publikacja J. Gozdawy-Gołębiowskiego.

⁶² H. Witkowski, op. cit., s. 200.

⁶³ Ibidem, s. 210-211. Z wymienionych 18 akcji tylko o dwóch wspominają dokumenty niemieckie; por. Zestawienie nr 3, lp. 50 i 56.

⁶⁴ J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 272.

⁶⁵ W „Sprawozdaniu Komendy Obszaru Warszawskiego AK za czas 1 III – 3 VII 1943 r.” podano, że w okresie od kwietnia do czerwca dokonano łącznie 217 „cięć” na „liniach telefonicznych” (ZSBN-WBBH, III/29/4). Zbliżone dane zawierają miesięczne sprawozdania tejże komendy za czas styczeń – lipiec 1943 r. (por. J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 278-285). Wynika z nich, że w pierwszym półroczu patroli Kedywu podokręgów zachodniego i wschodniego dokonały około 230 „cięć” lub „zwarć” na liniach telekomunikacyjnych – przede wszystkim „drogowych” – biegnących przez dystrykt warszawski (z wyłączeniem miasta i powiatu warszawskiego). Liczba akcji wahała się od 8-10 do ponad 100 w okresie jednego miesiąca. Szczególne nasilenie w atakowaniu linii łączności nastąpiło w maju i czerwcu. Przykładowo tylko w czerwcu na terenie podokręgu wschodniego zostało dokonane 106 „cięć” przez patroli Kedywu z czterech obwodów: Garwolin (82 „cięcia”), Mińsk Maz. (14 „cięć”), Radzymin (26 „cięć”). W ramach tej

Rzecz w tym, że aktualnie dostępne źródła informacji nie pozwalają ani na ustalenie ogólnej liczby akcji, ani ilości zniszczonych (uszkodzonych) obiektów zabezpieczających łączność na drogach żelaznych. W odniesieniu do obszaru warszawskiego wiąże się to z pomijaniem informacji o wynikach zwalczania „telekomunikacji” w sprawozdawczości dowództw: podokręgu zachodniego w okresie od lipca 1943 do lipca 1944⁶⁶; oraz podokręgu wschodniego w czasie od grudnia 1943 r. do maja 1944⁶⁷. Natomiast brak takich danych w sprawozdaniach okręgu stołecznego spowodowany został decyzją przełożonych o rezygnacji ze „ścinań słupów telefonicznych”⁶⁸. Spore utrudnienia powodowała także konieczność wyodrębnienia w dostępnym materiale faktograficznym jedynie tej części sabotaży, którymi objęto kolejowe urządzenia łączności⁶⁹. W tej sytuacji (to tylko dla pewnej orientacji czytelnika w tym wątku tematycznym) zdecydowano się na przytoczenie zestawu wybranych akcji przeciwko łączności kolejowej, przeprowadzonych w okresie od kwietnia do czerwca 1943 roku. Rezultaty te, uzyskane przez patrole Kedywu z podokręgów zachodniego i wschodniego w III kwartale 1943 r., zawarto w Zestawieniu nr 9.

akcji zniszczono około 240 słupów, „zerwano” kilkaset metrów przewodów i zdobyto aparaty, łącznice telefoniczne oraz akumulatory i baterie. O skutkach akcji „auf Fernsprechleitung” w czerwcu 1943 r. dowódca OWGG tak informował OKH (Dowództwo Wojsk Lądowych): „Durch Umlegen von Masten und Zerschneiden von Leistungsdrähten wurde in allen Kreisen das Distriktes Warschau Fernsprechleitung zerstört” (Lage im GG im Monat Juni 1943, AAN, T-501, r. 222). Zob. też przyp. 69.

⁶⁶ J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 281) uważa, że akcje przeciw „łączności trwały nadal. Nic bowiem nie wskazuje, aby Kedyw podokręgu zachodniego je zaniechał”. Przyznaje jednak, że w „zachowanych raportach szefa Kedywu podokręgu zachodniego z okresu lipiec 1943 – lipiec 1944 nie były one wymieniane”. Przytoczony wywód budzi wątpliwości. Jest faktem, że akcje tych nie podawano w raportach. Nasuwa się jednak pytanie, dlaczego? Otóż dlatego, że przy informacjach o okręgu zachodnim („Hallerowo”) w pozycji informującej o sabotażach „na linie telekomunikacyjne” podaje się jednoznacznie – „Nie było” (por. Raporty za okres: 21 XII 1943 r., 20 I 1944 r.; 21 I – 20 II; 21 II – 20 II; 21 II – 20 III, ZSBN-WBBH, III/31/36). I jeszcze dwa drobne uzupełnienia: W „raporcie za czas 21 III – 20 IV 1944 r.” przy podokręgu „Hallerowo” wymienia się dwie akcje; jedną na łączność „drogową”, drugą – na „kolejową”. W dokumencie tym podano – co J. Gozdawa-Gołębiowski również pominął (op. cit., s. 284) – że w podokręgu wschodnim („Białowieża”) takich akcji „Nie było” (ibidem).

⁶⁷ Por. ibidem, s. 284.

⁶⁸ H. Witkowski (op. cit., s. 229-230) wyjaśnia, że w załączniku do rozkazu nr 252/Kdw z 14 marca 1943 r. polecono zaniechania „ścinań słupów telefonicznych i telegraficznych wychodząc z założenia, że tego rodzaju akcje dają praktycznie małą korzyść, natomiast powodują duże represje w stosunku do okolicznych mieszkańców”. Dlatego „zalecono stosować sabotaż jedynie przez uszkodzanie [przewodów? – B.K.] napowietrznych linii telekomunikacyjnych, kabli dalekosiężnych... Ta forma sabotażu [jak stwierdza autor] nie była prowadzona przez «Kedyw» Okręgu Warszawskiego na szerszą skalę”. Na terenie miasta i powiatu warszawskiego przeprowadzono łącznie 24 akcje, głównie przez dokonywanie „zwarc” na ponad 20 napowietrznych liniach telefonicznych – ulicznych i drogowych. W jednym wypadku zniszczono sprzęt i materiały przeznaczone dla radiostacji i na budowę nowych linii telefonicznych.

⁶⁹ W dostępnym materiale faktograficznym napotykać informacje, które wyraźnie określają obiekt ataku – linia „drogowa” lub „kolejowa”. Sporo jest jednak przekazów ogólnikowych („ścięcie słupów na trasie Warszawa-Skierniewice czy Małkinia-Siedlce”), względnie nieprecyzyjnych („linia przy torze kolejowym”, przy czym tylko w nielicznych wypadkach podano, że chodzi o „drogową linię telefoniczną biegnącą przy torach kolejowych”). Prezentowany w Zestawieniu nr 9 materiał statystyczny oparty jest wyłącznie na informacjach dotyczących sabotażu na kolejowych liniach łączności. Przyjęte „kryteria klasyfikacji” nie zapewniają jednak możliwości pominięcia niektórych tego rodzaju sabotaży.

Zestawienie nr 9

L.p.	Data	Miejsce	Wynik	Wykonawca	Uwagi
1.	1943 15 IV	Warszawa – Mińsk Maz. (st. kol. Barcząca)	Zniszczono 2 słupy (ładunek wybuchowy)	Patrol – obw. Mińsk Maz.	
2.	15 IV	Jaktorów – Międzyborów	Obcięto wszystkie przewody telefoniczne	Patrol – obw. Blonie	Unieszkodliwiono 2 strażników
3.	15 IV	Grójec – Michalczew (koło st. kol. Michalczew)	Zerwano wszystkie przewody telefoniczne	Patrol – obw. Grójec	
4.	15 IV	Łowicz – Głowno	Pocięto przewody telegraficzno- -telefoniczne	Patrol – obw. Łowicz	
5.	15 IV	Łowicz – Warszawa (w rejonie st. kol. Bednary)	Pocięto połączenia telefoniczne	Patrol – obw. Łowicz	
6.	15/16 IV	Około 3 km przed st. kol. Siedlce	Przecięto 72 przewody koło semafora – wjazdu	Patrol – obw. Siedlce	
7.	15/16 IV	Siedlce – Łuków	Ścięto piłami 4 słupy telefoniczne i zerwano przewody	Patrol – obw. Siedlce	
8.	16/17 IV	Około 3 km od st. kol. Siedlce	Zerwano tylko 4 przewody	Patrol – obw. Siedlce	Akcję uniemożliwiła „interwencja patrolu żandarmerii”
9.	16/17 IV	Sokolów – Siedlce (około 13 km od m. Sokolów)	Pocięto przewody telefoniczno- -telegraficzne	Patrol – 7. 04. Obw. Sokolów	
10.	16/17 IV	Mińsk Maz. – Siedlce (pod st. kol. Ceglów)	Zerwano przewody telefoniczno- -telegraficzne	Patrol – obw. Mińsk Maz.	
11.	(?) IV	Sochaczew – Warszawa (3 km od m. Sochaczew)	Pocięto część przewodów telefonicznych	Patrol – obw. Sochaczew (?)	
12.	(?) IV	Skierniewice – Koluszki (pod m. Krasnow)	Pocięto przewody telefoniczne	Patrol – obw. Skierniewice	
13.	17 V	Skierniewice – Żyrardów (koło przyst. kol. Rawka)	Zerwano przewody telefoniczne	Patrol – obw. Skierniewice	
14.	26/27 V	Mińsk Maz. – Warszawa (pod st. kol. Dęba Wielkie)	Przerwano kolejowe połączenia telekomunikacyjne	Patrol – obw. Mińsk Maz.	
15.	26/27 V	Warszawa – Mińsk Maz. (koło st. kol. Ceglów)	Zerwano przewody telefoniczne	Patrol – obw. Mińsk Maz.	
16.	26/27 V	Siedlce – Mińsk Maz. (?)	Zerwano przewody telefoniczno- -telegraficzne	Patrol – obw. Siedlce	
17.	26/27 V	Siedlce – Platerów (?)	Zerwano przewody telefoniczno- -telegraficzne	Patrol – obw. Siedlce	

18.	26/27 V	Siedlce – Łuków (?)	Zerwano przewody telefoniczno-telegraficzne	Patrol – obw. Siedlce	
19.	26/27 V	Warszawa – Tłuszcz (między m. Zielonka i m. Kobyłka)	Zniszczono łączność telefoniczną	Patrol – obw. Radzymin	
20.	26/27 V	Warszawa – Tłuszcz (między m. Zagoścień i m. Klembów)	Zerwano przewody telegraficzno-telefoniczne	Patrol – obw. Radzymin	
21.	26/27 V	Tłuszcz – Małkinia (koło m. Szewnica)	Zerwano przewody łączności kolejowej	Patrol – obw. Radzymin	
22.	26/27 V	Tłuszcz – Małkinia (między m. Urle i m. Łochów)	Zerwano przewody telefoniczne	Patrol – obw. Radzymin	
23.	26/27 V	Tłuszcz – Małkinia (między m. Szewnica i m. Urle)	Zerwano przewody telefoniczne	Patrol – obw. Radzymin	
24.	26/27 V	Tłuszcz – Małkinia (między m. Łochów i m. Ostrówek)	Zerwano przewody telefoniczne	Patrol – obw. Radzymin	
25.	26/27 V	Tłuszcz – Wyszków (koło m. Mostówka)	Przerwano połączenia telekomunikacyjne	Patrol – obw. Radzymin	
26.	26/27 V	Wyszków – Ostrołęka (koło m. Dalekie)	Przerwano połączenia telekomunikacyjne	Patrol – obw. Radzymin	
27.	21/22 VI	Warszawa – Tłuszcz (między m. Zielonka i m. Kobyłka)	Zniszczono 75 słupów telefonicznych i spowodowano wykołowanie pociągu	Patrol – obw. Radzymin	Akcja spowodowała dłuższą przerwę w ruchu kolejowym
28.	21/22 VI	Warszawa – Tłuszcz (między m. Klembów i im. Tłuszcza)	Ścięto 8 słupów telefonicznych	Patrol – obw. Radzymin	
29.	21/22 VI	Siedlce – Sokołów (?)	Ścięto 2 słupy telefoniczne	Patrol – obw. Siedlce	
30.	21/22 VI	Siedlce – Mord (?)	Ścięto 3 słupy telefoniczne	Patrol – obw. Siedlce	
31.	21/22 VI	Siedlce – Brześć (?)	Ścięto 3 słupy telefoniczne	Patrol – obw. Siedlce	
32.	22/23 VI	Żyrardów – Włochy (koło m. Brwinów)	Ścięto 1 słup telefoniczny	Patrol – obw. Błonie	
33.	22/23 VI	Łowicz – Głowno (przy m. Głowno)	Ścięto 1 słup telefoniczny	Patrol – obw. Łowicz	
34.	22/23 VI	Łowicz – Łódź (przy m. Kiernozia)	Ścięto 1 słup telefoniczny	Patrol – obw. Łowicz	
35.	27/28 VI	Warszawa – Mińsk Maz. (koło st. kol. Skrudą)	Ścięto 6 słupów telefonicznych	Patrol – obw. Mińsk Maz.	
36.	27/28 VI	Mińsk Maz. – Siedlce (koło st. kol. Ceglów)	Ścięto 6 słupów telefonicznych	Patrol – obw. Mińsk Maz.	

Przytoczony w Zestawieniu nr 9 materiał trudno uznać za wystarczającą podstawę do formułowania jednoznacznych ustaleń odnośnie ogólnych rezultatów atakowania obiektów łączności. Natomiast warto podzielić się następującymi spostrzeżeniami. Uzasadniona wydaje się sugestia, że w akcji niszczenia linii telekomunikacyjnych dominowała zasada „komasacji”, czyli – inaczej mówiąc – przeprowadzanie większej liczby aktów sabotażu w jak najkrótszym czasie. W III kwartale okres ten obejmował od jednej do trzech nocy w miesiącu kalendarzowym. Można także domniemywać, że w ramach atakowania telekomunikacji obowiązywał pewien „limit” uderzeń na kolejowe linie łączności. W interesującym nas wypadku była to liczba 11-13 akcji w jednym miesiącu. Wykonawcami 36 aktów sabotażu, skierowanych przeciwko „łączności kolejowej” były patrole Kedywu z 9 obwodów, w tym 5 – z podokręgu zachodniego oraz 4 – z podokręgu wschodniego. Te ostatnie przeprowadziły 70% podanej sumy akcji. Konfrontacja źródeł polskich z niemieckimi skłania do następującej konstatacji. Próba weryfikacji szczegółowej (pojedynczych aktów sabotażu) zakończyła się niepowodzeniem. Natomiast szerzej zakrojone uderzenia w telekomunikację zostały w większości odnotowane w zachowanych dokumentach Wehrmachtu i policji⁷⁰.

Stołeczne patrole Kedywu przeprowadziły także kilka akcji na inne obiekty techniczne kolei. Dwukrotnie spowodowano uszkodzenia obrotnicy: 18 VII 1943 r. w parowozowni na Pradze, po parokrotnym „zalaniu” łożysk nastąpiło

⁷⁰ Weryfikacja pojedynczych sabotaży dokonanych na linie łączności w oparciu o archiwalia niemieckie jest żmudna i mało efektywna. Świadczy o tym m.in. „zerowy” wynik porównania „zawartości” Zestawień nr 3 z nr 9. Jest to – najogólniej mówiąc – następstwo sposobu podawania informacji w meldunkach dziennych, dekadowych i miesięcznych OWGG. W pozycji „uderzenia na linie łączności telefonicznej” rejestruje się takie sabotaże z całego GG i najczęściej wymienia się tylko liczbę zniszczonych słupów i przewodów oraz dodatkowo – ilość takich zniszczeń dokonanych w ramach napadów na „Gemeindeamtes, Postagenturen, Höfe und Guter”. W znakomitej większości tych przekazów nie podaje się nazwy miejscowości. Świadczy o tym m.in. informacja w „Lage im GG im Monat Januar 1943”: „b/Anschläge auf Fernsprechleitungen. An 3 Stellen wurde Masten, an 5 Stellen Kabel zerstört. Im rahmen von Überfallen wurde an weiteren 13 Stellen Fernsprachleitungen u. Einrichtungen zerstört”. Natomiast jak już zasygnalizowano (por. przyp. 66), w dokumentach tych odnotowano spory zestaw wiadomości o szerzej zakrojonych sabotażach na linie łączności. Wymienia się przede wszystkim nazwy powiatów, rzadziej – poszczególne linie i miejsce akcji. Kilka informacji związanych z III kwartałem 1943 r. (Zestawienie nr 9). Kwiecień – w miesięcznego meldunku OFK „Warszawa” czytamy „na terenie służbowym [dystrykt warszawski – B.K.] wiele połączeń telefonicznych zostało w poważnych rozmiarach zniszczone”. Maj – meldunek dekadowy OWGG (21-30 V) informuje: „im Kreis Ostrów wurde sämtliche Strassen und – Eisenbahn – Fernsprachleitungen, in den Kreisen Siedlce, Skierniewice und Łowicz die Hauptleitungen durch Absägen von Masten und zerscheiden von Leistungsdrähten zerstört”. Czerwiec – zob. fragment tekstu meldunku miesięcznego OWGG podany w przyp. 66 (AAN, T-501, r. 21 i 222). Natomiast nie znalazły swojego odbicia w dokumentach okupanta wymienione przez J. Gozdawę-Gołębiowskiego (op. cit., s. 284-285): 7 sabotaży na linie łączności przeprowadzonych w drugiej połowie 1943 r. ani suma 23 takich akcji „za całe półrocze” 1944 r., które zrealizowano w dwóch miesiącach (czerwiec – lipiec) na terenie podokręgu wschodniego. W sprawozdawczości Wehrmachtu zachowały się jedynie 3 informacje dotyczące dystryktu warszawskiego: jedna – ogólna, wymieniająca tylko liczbę 9 uderzeń na „łączność” w okresie 16 XII 1943 r. – 15 XII 1944 r.; i dwie szczegółowe – 11/12 I 1944 r. na szosie Mińsk Maz. – Siedlce, gdzie „za pomocą pily motorowej poćcinano słupy na odcinku 2 km”; oraz 3 VI, kiedy to wszystkie wchodzące za znajdujących się w Mińsku Maz. placówek pocztowych i Wehrmachtu przewody połączeń telefoniczno-telegraficznych, w tym kabel do OKH, „w następstwie sabotażu były przejściowo nieczynne” (Meldunek miesięczny OWGG za 16 XII 1943 r. – 1 I 1944 r. oraz meldunki dzienne z 13 I i 3 VI 1944 r., ZSBN-WBBH, T-501, r. 218 i 220).

ich „zatarcie i kilkutygodniowy remont”. Również w nocy z 20 na 21 VII 1943 r. w Siedlcach podczas nalotu lotniczego uruchomiono parowóz i (bez załogi) skierowano na poprzecznie ustawioną obrotnicę. Lokomotywa została poważnie uszkodzona, usuwanie awarii obrotnicy trwało 4 dni. Ponadto w styczniu 1944 r., także w parowozowni na Pradze, w wyniku spowodowanych uszkodzeń mechanicznych na ponad tydzień została unieruchomiona zapadnia – urządzenie do zdejmowania zestawów kół⁷¹. Z kolei patroli bojowe z obwodu siedleckiego uderzyły (29 X 1943) na dwa kolejowe „urządzenia wodne” – jedno zakończone pomyslnie (wysadzenie pompowni w Siedlcach na Muchawce) i drugie nieudane (wysadzenie wieży ciśnień na st. kol. w Siedlcach) w następstwie „nieodpalenia” ładunku wybuchowego⁷².

W dokumentach stołecznego Kedywu – w przeciwieństwie do sprawozdawczości Kedywu Obszaru Warszawskiego⁷³ – skrupulatnie odnotowywano rezultaty „uszczuplania” zasobów przede wszystkim w zakresie szeroko rozumianych materiałów i wyrobów w kolejowych placówkach remontowo-produkcyjnych. Interesujące nas dane zawiera opracowana przez H. Witkowskiego tabela: „Niszczenie różnych materiałów technicznych w warsztatach i magazynach kolejowych”.

Zestawienie nr 10

Okres	Węze hamulcowe i ogrzewcze (szt.)	Materiały i wyroby (kg)					Różne materiały i wyposażenie techniczne
		żelazne	mosiężne i miedziane	drewno	smary i oleje	różne	
1943 r.							
IV	42	200	–	–	–	15	4 maźnice
V	60	450	30	–	–	25	8 m pasów transmisyjnych
VI	32	780	125	–	–	300	2 m pasów transmisyjnych
VII	110	1150	142	–	–	13	6 ram okiennych (mosięż-
VIII	96	2000	300	100	–	10	-nych)
IX	140	3000	400	2000	–	550	280 szkieł wodowskazów do
X	107	4500	220	380	18	225	parowozów
XI	62	4525	475	225	18	1551	9 ram okiennych
XII	57	2150	300	1000	80	670	
Razem	715	18 755	1992	116	116	3559	–
1944 r.							
I	62	2145	400	300	65	150	20 m pasów transmisyjnych
II	73	2000	340	1100	65	537	

⁷¹ H. Rybicka, *Kedyw*, s. 41; tejeż, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 32; H. Witkowski, op. cit., s. 210; zob. też Zestawienie nr 3, lp. 66.

⁷² J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 274.

⁷³ *Ibidem*, s. 263–285.

III	82	2000	500	1000	700	1200	
IV	70	110	70	310	110	220	7 ram okiennych mosiężnych,
V	61	1500	–	3000	95	105	62 szyby wagonowe, 70 różnych
VI	50	3000	200	2500	10	300	narzędzi, 15 m pasów transmi- -syjnych
Razem	398	11 745	1510	11 000	515	2512	–
Ogółem	1133	30 500	3592	14 705	631	5871	–

Uwaga: w rubryce 7 różne – ujęte są zbiorczo: szkło, tkaniny obciowe i nici, farby i lakiery, wyroby z gumy, papier czysty, blankiety, druki itp.⁷⁴

Na podane wyniki sabotażu składają się rezultaty niszczenia kilku zasadniczych i paru „pobocznych” rodzajów „materiałów technicznych”. Dominują metale, których zniszczono niespełna 35 ton. Ich sporą część (ponad 10%) stanowił wyjątkowo deficytowy „towar” – miedź i mosiądz. Zwraca uwagę regularność i – mimo okresowych wahań – także pewna stabilność rezultatów uzyskiwanych w tej akcji sabotażowej. Takie ujęcie ocenne pozostaje w pewnej sprzeczności z treścią lakonicznego osądu H. Witkowskiego, który uważa, że rezultaty tej akcji sabotażowej „wprawdzie powodowały straty materialne, ale o stosunkowo małym i wyłącznie lokalnym znaczeniu”. Ta konstatacja, moim zdaniem, wymaga dopowiedzenia w paru kwestiach. Po pierwsze, nie można odmówić badaczowi prawa do ferowania krytycznej opinii o przedmiocie badań. Natomiast pewne zastrzeżenia może wzbudzać użycie takich określeń, jak „małe” i „lokalne” (znaczenie) – **tylko** w odniesieniu do bilansu uzyskanego w tego rodzaju akcjach sabotażowych. Po drugie, wydaje się, że opiniodawca nie uwzględnił pewnej swoistości tej części prezentowanego dorobku ogniów stołecznego Kedywu. Przypomnę zatem, że w zachowanej sprawozdawczości Kedywu podokręgów zachodniego i wschodniego informacje o niszczeniu „materiałów technicznych” w zakładach remontowych Ostbahnu mają zaledwie „śladowy charakter”. I po trzecie, autor tabeli pominął szczególnie żywożą, dla uczestniczących w takim sabotażu, możliwość „spożytkowania” pewnego zasobu „materiałów technicznych” dla potrzeb własnych⁷⁵.

⁷⁴ H. Witkowski, op. cit., s. 202.

⁷⁵ Zasygnalizowane zjawisko było w czasie okupacji niemieckiej powszechnie tolerowanym przejawem działań obronnych, zagrożonych perspektywą biologicznej zagłady środowisk polskich pracowników „zatrudnianych” w szeroko rozumianych zakładach pracy, zarządzanych przez Wehrmacht, administrację cywilną i prywatne firmy niemieckie. Ten ogólny „trend” starały się uwzględnić w swojej działalności struktury konspiracyjne. Znalazło to swój wyraz np. w projekcie „Instrukcji sabotażowej” (Kedywu) z 30 V 1943 r. Czytamy w niej, że „należy tolerować, a nawet – w sprzyjających okolicznościach – ułatwiać wykonywanie [w] warsztacie fuszerek i drobnych kradzieży, szczególnie narzędzi, fałszowania dokumentacji farb itp.” (H. Rybicka, *Kedyw*, s. 185). Skalę wielkości uzysków w ramach takich poczynań z reguły dyktowały takie czynniki, jak: dostępność „surowców”, możliwości „produkcyjne” oraz „dystrybucja” materiałów i wyrobów. I takie możliwości były np. w Fabryce Sprawdzianów przy ul. Duchnickiej, gdzie – według czerwcowego sprawozdania Kedywu (ibidem, s. 37) – „idzie sabotaż produkcyjny”, a oprócz tego „pracownicy pracują masowo materiałem fabrycznym nie dla fabryki, robią prywatne zamówienia”. W dostępnych autorowi źródłach polskich zachowało się niewiele opisów dotyczących udziału kolejarzy w „masowym” produkowaniu

Pewne „uzupełnienie” wyników w zakresie niszczenia „materiałów technicznych” stanowiło wzniesienie pożarów w kilkunastu kolejowych magazynach i składowiskach⁷⁶.

z „materiałów fabrycznych” wyrobów dla potrzeb własnych. Pozwolę sobie jednak na przytoczenie paru przykładów m.in. ze względu na ich odniesienia krajowe i poza jego granicami. W pierwszej kolumnie (Zestawienie nr 10) wymienia się niszczenie „węży hamulcowych i grzewczych”. Ten rodzaj sabotażu był znany Niemcom niemal od pierwszych lat okupacji. Np. w kwietniu 1941 r. dowódca Bahnschutzpolizei w GG informował przełożonych o kradzieży; „Luftbremsschläuche”, „Heitzschläuchen” i „Luftschläuche” m.in. na obszarze służbowym placówek Ostbahu: w Chełmie, Zawadówce, Zamościu, Mielcu, Dębicy, Rozwadowie, Stalowej Woli, Warszawie, Żyrardowie i Lublinie (Zał. nr 1 do Dziennika Działań Bojowych Dowódcy Wojskowego w GG, AANT-501, r. 219). W opisie kilku z nich wyjaśniano też, jak praktycznie „wykorzystywano” owe przewody gumowe: 13 IV o godzinie 18⁰⁰ funkcjonariusze z placówki służbowej Bahnschutzpolizei ze stacji Warszawa Gdańska zatrzymali robotnika z dwoma kawałkami odciętych od węża ogrzewczego. Podczas rewizji w domu sprawcy okazało się, że „na obcasach jego butów przybite były kawałki gumy z wcześniej ukradzionego węża grzewczego”. Z kolei wśród aresztowanych – przez „Bp. Stelle-Lublin” – sprawców „takich sabotaży” był m.in. „z zawodu szewc”, który używał gumę (m.in. z węży hamulcowych) „do reperacji butów” (ibidem). W dokumentach Wehrmachtu i policji niemieckiej napotykały na przekazy o niszczeniu węży hamulcowych i grzewczych także m.in. w państwach Osi lub jej satelitów: Słowacja – w kwietniu odnotowano „25 wypadków uszkodzeń przewodów hamulcowych w taborze kolejowym” (Ereignismeldung UdSSR nr 7 z 28 IV 1941 r., ZSBN-WBBH, T-175, r. 233); Węgry – meldunki donosiły o wielu „pociętych” węzłach grzewczych i hamulcowych; Włochy – stwierdzono, że powracające z tego kraju na teren Rzeszy wagony towarowe mają nader często uszkodzone przewody i zawory hamulcowe; Rumunia – w zapisie stwierdzano „bezüglich der zahlreich vorgekommene Bremsschlauchzerschneidungen ist nach den venehmungen festgenommener Täter anzunehmen, dass er sich nicht um Sabotage sonder um Diebstahl mit Ziele gehandelt hat, das entwendet Material als Schuhsohlen zu Verwendung” (OKW, Amt Ausl/Abw, Lagebericht über Sabotage im I Viertel 1942 (kopia w posiadaniu autora). Wracając do polskiego wątku należy stwierdzić, że nieporównywalnie większy był udział kolejarzy w działaniach w tak niezwykle ważnych dla egzystencji ludności stolicy, jak d o w ó z ży w n o ś c i oraz d o s t a r c z a n i e o p a łu, w pierwszym rzędzie – węgla. Skalę wielkości tych „pocynań” ilustrują m.in. zarejestrowane przez „Bahnschutzpolizeistelle – Warschau” dane o ponad 2600 wypadkach „przywłaszczenia” mienia Ostbahu i jego „klienteli” w czasie 16 X 1942 – 15 I 1943. Otóż z ponad 77% tej sumy stanowiły kradzieże węgla. Natomiast spośród aresztowanych w okresie 16 XI 1942 – 14 I 1943 blisko 2100 „sprawców” – ponad 85% stanowił polski personel „Kolei Wschodniej”. Z tego tytułu w całym 1942 r. Policja Ochrony Kolei w dystrykcie warszawskim zastrzeliła 265 i raniła 209 osób. Dodajmy, że w sprawozdaniach Wehrmachtu wyraźnie stwierdzano, iż główną przyczyną „narastającej fali rabunków węgla” jest „ostra zima i brak opału” (OFK – „Warschau”, Monatsbericht für die Zeit: 16 X – 15 XI; 16 XI – 15 XII; 16 XII 1942 – 15 I 1943 AAN, T-501, r. 225; Ehrentafel, ZSBN-WBBH, VII/50/24, k. 20).

⁷⁶ W dokumentacji polskiej odnotowano 13 podpażeń takich obiektów (12 – w 1943 oraz 1 – w 1944 r.), 8 z nich zakończyło się z pomyślnym (lub częściowym) skutkiem, natomiast 5 – niepowodzeniem. Większość (10) z tych akcji przeprowadził Kedyw warszawski. Najczęściej (6-krotnie) dokonywano podpażeń na dworcu Warszawa Gdańska. Wzniesienie pożarów podejmowano również na stacjach: Warszawa Główna, Warszawa Wileńska i Warszawa Zachodnia oraz w „Głównym Depo” (H. Witkowski, op. cit., s. 225, 256, 265 i 290; H. Rybicka, *Kedyw*, s. 34, 42, 47, 79 i 81). Pozostałe 3 pożary (w tym 2 nieudane) spowodował Kedyw podokręgu wschodniego na stacjach kolejowych w Mińsku Maz. i w Siedlcach (J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 322 i 325). Należy dodać, że w dostępnych źródłach niemieckich napotykały na 6 informacji o podpaleniu magazynów i składowisk kolejowych (por. w Zestawieniu nr 3 lp. 17, 20, 22, 23, 34 i 44). Trzy z nich są nie tylko „czasowo” zbieżne z danymi polskimi, ale także je „uściślają”. Np. J. Gozdawa-Gołębiowski podaje (op. cit., s. 322), że „16 IV 1943 r. patrol Kedywu podpalił na rampie kolejowej w Mińsku Maz. 200 ton wełny drzewnej. Ponadto podłożono [termity – B.K.] pod bębny z kablem smołowanym. Wobec jednak wadliwego działania zapalników pożar nie był duży i zdołano go ugasić”. Porównując treść cytowanego fragmentu z lapidarną informacją niemiecką – „na st. kol. Mińsk Maz. w wyniku podpalenia zostało zniszczone 150 ton wełny drzewnej” (OWGG, Sprawozdanie dekadowe za okres 7-17 IV 1943, ZSBN-WBBH, T-501, r. 222) – odnosi się uzasadnione wrażenie, że „osąd” strony polskiej był nader „powściągliwy”.

Poza wymienionymi sposobami sabotażu podejmowano również innego rodzaju „akcje na miejscu”. Niestety dostępny zasób wiadomości, którego immanentnym i zarazem podstawowym trzonem są wieści o charakterze ogólnym albo sygnałnym, stwarza wyjątkowo ograniczone możliwości w gromadzeniu „tworzywa faktograficzno-statystycznego” jako podstawy dla formułowania – w miarę możliwości – adekwatnych ocen wartościujących. Konkluzja ta odnosi się do sporego „zestawu” innych sposobów działań, w których – z różnym stopniem zaangażowania – uczestniczył Kedyw. Dotyczy to np. sabotaży przeprowadzanych na „torowiskach”, na które składały się różnorodne „uchybień” w pracy służby manewrowej, skutkujące powstawaniem zatorów na torach⁷⁷, wydłużaniem norm czasowych, „pomyłkami” przy zestawianiu składów pociągów oraz nieprzeplanowanym „sprzęganiu” i „przetaczaniu” jednostek taboru⁷⁸. Chodzi rów-

⁷⁷ Ten rodzaj „akcji na miejscu”, jak wynika z relacji kolejarzy, był często stosowany. Liczne przykłady zawiera m.in. publikacja H. Tempczyka (w: *Żołnierze żelaznych szlaków*, op. cit.). Autor rzeczowo opisuje jeden z takich sabotaży (s. 257-258). Tuż po uderzeniu Niemców na Związek Radziecki „zarysowały się coraz większe trudności w utrzymywaniu [...] sprawnego i ciągłego ruchu pociągów. W celu poprawienia sytuacji wprowadzono zasady klasyfikacji transportów przechodzących przez Warszawę na pilne – operacyjne, którym dawano pierwszeństwo przy wysyłaniu na Wschód i mniej pilne, które zatrzymywano do dalszych dyspozycji. Decyzje wydawał Transportkommando na podstawie zgłoszonych telefonicznie przez Niemców – dyżurnych ruchu – «Fahrtnummerów» każdego nadchodzącego pociągu. Od początku sierpnia 1941 r. liczba transportów uznanych za niepilne zajęła wszystkie wolne tory na stacjach w Warszawie. Nowe transporty kierowano na zamknięty jeden z torów głównych szlaku Rembertów – Zielonka i tory bocznicowe poligonu wojskowego. Mogło się tam pomieścić około 2000 wagonów [...]. Na początku września na stację Warszawa Wschodnia-Rozrządowa nadszedł pociąg osobowy z czołgami (Waffen-SS), dla którego stacją docelową był Kijów. Kilka godzin później nadjechał transport czołgów tej jednostki. Polski kolejarz zgłosił niemieckiemu dyżurnemu ruchu «Fahrtnummer» z drobną nieścisłością, a Transportkommando skierowało – ten i dwa następne transporty z czołgami – do Rembertowa. Dwa tygodnie później, przeprowadzono szczegółowe dochodzenie i okazało się, że zagubione wagony z czołgami zastawiono kilkuset innymi. Kilka parowozów przez dwie doby wyciągało je i doprowadzało do stacji węzła warszawskiego”. Winą obarczono „niemieckich kolejarzy”. Przytoczonego opisu akcji dezorganizującej „sprawność i ciągłość” ruchu kolejowego nie udało się zweryfikować w oparciu o dokumenty niemieckie. Zwracam uwagę na ten aspekt sprawy, ponieważ J.R. Rybicki podaje (*Notatki szefa warszawskiego Kedywu*, Warszawa 2003, s. 114), że każdorazowo „Podlewający” musiał podać numer zalanego wagonu. Dopiero nabierał on wartości, jeżeli przyszedł meldunek z «depot», że wagon czy lokomotywa poszedł do remontu”. Ale jak informuje kpt. „Andrzej” (ibidem, s. 115), nie „brak i tu – wśród kolejarzy – czasami «samochwałów». Taki np. kolejarz z grupy sabotażowej pracującej na stacji Warszawa Towarowa dość długo nas zwodził swymi meldunkami, aż w końcu, kiedy nie było żadnych sprawozdań w meldunkach warsztatowych, trzeba się było z nim rozstać i to w sposób podobny, jak z kolejarzem z Pionek”. Natomiast H. Rybicka (*Kedyw*, s. 16) stwierdza wprost, że – „efekty dokonania” Kedywu (np. w zakresie jednostek taboru kolejowego) „były sprawdzane w Dyrekcji Kolei przez jednego pracującego także dla Kedywu”. Jest to przekaz istotny. Sęk w tym, że w dotychczas opublikowanych przez Rybicką wyborach dokumentów stołecznego Kedywu nie ma żadnej wzmianki na ten temat. Być może jednak w następnych publikacjach autorka ukonkretni zasygnalizowany problem. W chwili obecnej bowiem uczucie pewnego niedosytu wywołuje np. pochodząca ze „Sprawozdania półrocznego za okres od 1 IX 1943 r. do 1 III 1944 r.” (H. Witkowski, op. cit., s. 361) informacja o tym, że „przeciętnie wykonywano 20-25 prac termiami miesięcznie na kole i stwierdzono rezultat dodatni [...] w ok. 40%. W pozostałych wypadkach nie wiadomo, jaki był wynik ze względu na b r a k k o n t r o l i na liniach długodystansowych”.

⁷⁸ We wspomnianym już „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” niejednokrotnie odnotowywano przykłady „ułamności” w pracy manewrowej, dotyczące m.in. złego „sprzęgania” i „przetaczania” wagonów, a także „rozerwania” składu pociągów. Np. już w sierpniu 1941 r. (ANB, nr 524, s. 344) stwierdzano, że nader „często wagony nie są przepięsowo sprzęgane”, co powoduje nagminne „pękanie cięgieł i haków pociągowych”. W maju 1943 r. (ibidem, nr 197, s. 270) sygnalizowano wzrastającą „ilość wagonów uszkodzonych wskutek niewłaściwego przetaczania”. Jednocześnie

niez o stosowanie pewnych „odstępstw” od „przepisów o przewozie towarów” na obszarze Kolei Wschodniej, np. w postaci zmieniania adresatów ładunków, których przewoźnikiem były Reichsbahn lub Ostbahn⁷⁹.

Prezentowany zarys dokonań Kedywu został uzyskany w szczególnych okolicznościach spowodowanych eksterminacyjno-terrorystyczną polityką okupantów. Odczuwalnym następstwem akcji sabotażowej w kolejnictwie „towarzyszyło” realizowane bezwzględnyimi metodami przeciwdziałanie Niemców. Represjom wymuszającym okresowe zmniejszenie aktywności w prowadzeniu sabotażu starano się przeciwstawić działania odwetowe. Widocznymi przejawami polskiego „wet za wet”, były: „jawne”⁸⁰ lub „ukry-

nakazywano wzmoczenie kontroli służby przetokowej i maszynistów „bez tolerancji dla opieszalych”. Z kolei w listopadzie 1942 r. (ibidem, nr 679, s. 413–415) i lutym 1943 r. (ibidem, F-1, s. 71) grożono ostrymi konsekwencjami za „niekompletne” i nazbyt „późne zgłoszenia o rozerwanych pociągach” oraz niewyłączaniu z ich składu uszkodzonych wagonów. Pragnę zwrócić uwagę, że żaden z wymienionych lub podobnych przejawów sabotażu nie został odnotowany w dostępnych autorowi aktach Kedywu. Sporadyczne wzmianki na ten temat, w większości o charakterze ogólnym, napotykaemy w – nielicznych zresztą – opublikowanych pamiętnikach kolejarzy działających w ramach różnych struktur konspiracyjnych (zob. *Żołnierze żelaznych szlaków*, op. cit.). Swoisty wyjątek stanowi zaczerpnięta z marcowego sprawozdania „Szttygara” informacja (bez podania daty dziennej i miejsca) o nieudanej próbie „rozczepienia” pociągu przez „patrol Kedywu” z podokręgu zachodniego (J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 265). Dodajmy jeszcze, że w zachowanej dokumentacji omawianych jednostek terytorialnych Kedywu nie wymienia także akcji na urządzenia sygnalizacyjno-rozrządowe. W materiałach niemieckich (Zestawienie nr 3) odnotowano 11 „zamachów” na takie obiekty, w tym 7 – na posterunki blokowe i nastawnie (lp. 25, 46, 51, 53, 55 i 63) oraz 4 – na „sygnały”, czyli znaki nakazu i zakazu świetlne i tarczowe (lp. 5, 28, 40, 54).

⁷⁹ Wspominaliśmy również o wielu „nieporozumieniach w służbie wagonowej” z powodu „błędного wypisywania nalepek wagonowych” (ANB 1941, nr 43, s. 21), „mało lub w ogóle nieczytelnego” (ibidem, 1942, nr 109, s. 12), względnie – nieusuwanemu „starych nalepek” z wagonów nowo okartkowskich (ibidem, 1943, nr 206, s. 151). Dodajmy, że w niemieckich źródłach o kolejach w dystrykcie warszawskim nie wymienia się przykładów celowej zmiany adresata ładunku kolejowego. Natomiast o „korzystaniu” z tej formy sabotażu często wspominają polscy pracownicy Ostbahn. Ich opinie w jakimś stopniu potwierdzają „śladowe dane” pochodzące np. ze „Sprawozdania grupy kolejowej z prac sabotażowych na Grochowie” za styczeń („przeklejono naklejki na 32 wagonach zmieniając kierunek przeznaczenia”) i luty 1943 r. („nalepiono 21 kartek na inny kierunek”). Wyjaśnijmy, że ten zespół konspiracyjny stanowił część grupy warszawskiej Tajnej Organizacji Wojskowej – „określanej jako grupa «Andrzejka» (Józef Rybicki) – która w marcu 1943 r. została włączona do stołecznego okręgu Kedywu”. *Nota bene* w meldunku marcowym grupy grochowskiej, jak również w sprawozdawczej dokumentacji Kedywu Okręgu Warszawskiego (od kwietnia 1943 r. do lipca 1944 r.) oraz podokręgów – wschodniego i zachodniego – Obszaru Warszawskiego (od stycznia 1943 r. do lipca 1944 r.) nie ma żadnej informacji o zamianianiu „listów przewozowych” (por. H. Rybicka, *Kedyw*, s. 11, 12, 21–86; tejsze, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 25–33, 119–123; H. Witkowski, op. cit., s. 249–258; J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 263–284). Na potrzebę podjęcia m.in. „akcji nalepkowej” w okupowanym kraju zwracał uwagę szef Oddziału VI Sztabu Naczelnego Wodza w Londynie, ppłk „Rawa” (Michał Protasiewicz). W depeszy z 1 lipca 1942 r. (ZSBN-WBBH, III/21/19, t. XII, k. 119), powołując się na „drobne doświadczenia przyjaciół z zakresu dywersji na kolejach”, proponował dokonywanie sabotażów m.in. przez „zamienianie” lub usuwanie „nalepek z adresami na luźnych wagonach towarowych z materiałem”. Wypada jednak przypomnieć, że – jak wynika m.in. z cytowanych dokumentów Kolei Wschodniej – polscy kolejarze wdrażali ten „zabieg” już co najmniej od połowy 1941 r.

⁸⁰ W aktach Kedywu zachowały się informacje o wykonaniu 6 takich akcji (2 – w Warszawie oraz po 1 – w Pruszkowie, Świdrze, Siedlcach i Skrudzie), w których zastrzelono 11 niemieckich, polskich i ukraińskich kolejarzy oraz policjantów z ochrony kolei. Znaczący rozgłos uzyskał dokonany 4 III 1944 r. atak na posterunek Bahnschutzpolizei na stacji kolejowej Warszawa Zachodnia. Zastrzelono wówczas 5 niemieckich policjantów, w tym dowódcę posterunku, Karla Schmalza, wyjątkowego sadybę, którego z racji urody nazywano „Panienką”. Dodajmy, że zamierzano zlikwidować znacznie więcej takich osobników. Wiadomo

te⁸¹ akcje „eliminacji” wyróżniające się okrutnym stosunkiem do polskiego personelu, funkcjonariuszy Ostbahnu. Podejmowano także (nb. z różnym powodzeniem) próby „obarczania” winą niemieckich przełożonych za „błędne decyzje” skutkujące dezorganizacją przewozów kolejowych⁸².

W atakowaniu transportu kolejowego na terenach objętych administracyjnymi granicami dystryktu warszawskiego uczestniczyły również wydzielone ognia z innych struktur konspiracyjnych⁸³. Z dostępnych źródeł wynika, że akcje

też, że część zamierzeń zakończyła się niepowodzeniem (jak np. trzykrotne próby wykonania wyroku na konfidentie policyjnym – kasjerze biletowym st. kol. w Szymanowie) lub ich wyniki pozostają nieznanne. Przykładowo brak jest adnotacji o losach „Krwawego Psa” (Hugo Gotwalda), dowódcy posterunku Bahnschutzpolizei, mieszczącego się na Pradze w budynku przy ul. Oliwskiej. Gotwald figurował pod lp. 111 na „Liście wyroków zleconych do wykonania oddziałom Kedywu Okręgu AK Warszawa” (J. Gozdawa-Gołębiowski, op. cit., s. 292 i 295; H. Rybicka, *Kedyw*, s. 59, 12 i 131; też, *Oddział dyspozycyjny „A”*, s. 69; H. Witkowski, op. cit., s. 200, 293, 304 i 325). O trzech kolejnych akcjach na kolejowych funkcjonariuszy informuje T. Strzembosz (*Akcje zbrojne podziemnej Warszawy 1939–1944*, Warszawa 1983, s. 243 i 478) – 5/6 II 1943 r. grupa harcerzy z 51 WDH w czasie akcji zastrzeliła „Czerwonego Olka” i raniła 3 innych Bahnschutzów; 15 III 1943 r. grupa żołnierzy Kedywu wykonała wyrok WSS na Wagnerze, kacie „robotników Warsztatów Kolejowych Praga”; na przełomie kwietnia i maja 1944 r. grupa żołnierzy z „Osjana” – oddziału dyspozycyjnego KG AK – zastrzeliła niemieckiego strażnika kolejowego, Junga. Dla uzupełnienia podajmy, że: 1) Użyty zwrot „jawne” akcje likwidacyjne mieści się w pojęciu „dywersja osobowa”. Składały się na nią wyniki akcji zleconych przez Wojskowy Sąd Specjalny oraz uzyskane w toku akcji specjalnych (np. realizowane pod kryptonimami „C”, „Topiel” czy „Kozba”) lub akcji bojowych (zob. – atak na posterunek „Bahnschutz” dowodzony przez „Panienkę”); 2) W zachowanym częściowo tekście „Ehrentafel” (AAN, 214/V-7, k. 1-10) opisano 24 napady na policjantów ochraniających szlaki i obiekty warszawskiej dystryktu Kolei Wschodniej. Osiem z nich przeprowadzono w Warszawie, dalsze cztery w Pruszkowie, Koluszkach, Pływie oraz we Włochach. Natomiast w opisie ośmiu akcji nie określono bliżej miejsca egzekucji. Ogółem zastrzelono 21 Niemców, 2 Polaków i 1 Ukraińca.

⁸¹ Chodzi o akcję bakteriologiczno-toksykologiczną, którą jeszcze w 1940 r. rozpoczęły wydzielone ognia Związku Odwetu ZWZ-AK. W Okręgu Warszawskim – jak wynika z zachowanych sprawozdań Kedywu – akcję tę w okresie od kwietnia 1943 r. do lipca 1944 r. prowadził specjalny zespół, którym kierował „Pniewski” (NN). Z opracowanej przez H. Witkowskiego tabeli (op. cit., s. 418-419) wynika, że ogółem „rozprowadzono” (w różnych środowiskach niemieckich okupantów i współpracujących z nimi „osób obcoplemiennych”) sumę 6410 „dawek 1-osobowych” różnych preparatów bakteriologiczno-toksycznych. Z podanej sumy 293 „dawki” (niespełna 5%) „przeznaczone” zostało dla funkcjonariuszy Ostbahnu. Akcja „Musztarda” (taki nadano jej kryptonim) na terenie podokręgu Obszaru Warszawskiego rozpoczęła się w styczniu 1943 r. Praktycznie realizowano ją – jak twierdzi J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 384) do lipca 1944 r., ale tylko w podokręgu zachodnim. Natomiast podjęte w czerwcu 1944 r. przygotowania do „wdrożenia” tej akcji w podokręgu wschodnim zostały wstrzymane rozkazem (z 1 VII 1944 r.) płk. „Szelegi” (Hieronim Suszczyński). Sprawozdania miesięczne Kedywu (za styczeń – maj i lipiec 1944) informują o „rozprowadzeniu” wśród niemieckich kolejarzy – 133 „dawek” preparatów zakaźnych i trujących (AAN, 203/X-62).

⁸² Sporo wartego przemyśleń materiału faktograficznego na temat zasygnalizowanego wątku zawierają opublikowane pamiętniki (zob. *Żołnierze żelaznych szlaków*, op. cit.), opracowania o charakterze regionalnym (*Kolejarze Wielkopolscy w czasie II wojny światowej*, Poznań 1968), a także w pewnym stopniu prezentujące rezultaty badań socjologów nad tą grupą zawodową (np. M. Burdowicz-Nowicka, *Pamiętniki Kolejarzy*, Warszawa 1991 oraz W. Bielicki, *Kolejarze, rodzina, zawód, kultura*, Warszawa 1974). W jeszcze większym stopniu odnosi się to do wartościowego i mało jak dotąd eksploatowanego przez badaczy materiału faktograficznego w postaci relacji i wspomnień kolejarzy, który jest przechowywany w archiwach państwowych i w zasobach dokumentalnych organizacji kombatanckich.

⁸³ Na interesującym nas obszarze Mazowsza powstało i działało – poddanych procesom „atomizacyjno-integracyjnym” i dysponujących różnej wielkości „strefami wpływów” – kilkadziesiąt struktur podziemnych. Stolica była siedzibą wszystkich kierowniczych gremiów organizacji politycznych i wojskowych o zasięgu ogólnokrajowym oraz politycznych i wojskowych władz Polskiego Państwa Podziemnego. Wiedza na ten temat jest rozproszona na łamach obszernego zasobu literatury przedmiotu. Rozprawy (artykuły

sabotażu kolejowego podjęły tylko niektóre organizacje podziemne. Rozstrzygały o tym szeroko rozumiane względy ideowo-programowe oraz kadrowo-materiałowe⁸⁴. Te uwarunkowania oddziaływały również na ważki – z punktu widzenia walki z komunikacją kolejową – proces formowania konspiracyjnych ogniw sabotażowo-dyweryyjnych w oparciu o polski personel Ostbahn⁸⁵.

i druki zwarte) w większości o charakterze monotematycznym lub przyczynkarskim reprezentują z naukowego punktu widzenia zróżnicowane wartości poznawcze. Wydaje się, że w tej sytuacji istnieje uzasadniona względami edukacyjnym potrzeba opracowania i wydania popularnonaukowego informatora o dziejach konspiracji mazowieckiej w latach 1939–1945. Pewien „wzorzec” może stanowić np. wydana w 1998 r. *Encyklopedia konspiracji wielkopolskiej*.

⁸⁴ Najogólniej mówiąc, przytoczone „czynniki” determinowały w sposób zasadniczy „usytuowanie” pozycji „niemiecki system komunikacji kolejowej” w reprezentowanych przez główne nurty Polski Podziemnej ogólnych koncepcjach walki o niepodległość i powojenny polityczno-społeczny kształt naszego kraju Związek Walki Zbrojnej, a następnie Armia Krajowa – Siły Zbrojne Polskiego Państwa Podziemnego dominowały zakresem wpływów społecznych oraz wielkością własnych sił i środków. W działaniach przeciw komunikacji – prowadzonych w ramach walki bieżącej – preferowano skryte prowadzenie sabotażu w kolejnictwie. Natomiast „jawna” dywersja (akcje „na trasie”) traktowana była jako szczególnie rodzaj sprawdzianu sił własnych i reakcji okupantów i została objęta pewnymi rygorami w zakresie częstotliwości, usytuowania (limity ilościowe akcji na szlakach dofrontowych i rökadowych) oraz rodzaju atakowanych obiektów. Takie dostosowanie walki do okoliczności miało na celu niwelowanie ewentualnych represji wobec społeczności polskiej. Z tego argumentu rezygnowano w obliczu „potrzeb wyższego rzędu” (np. seria dywersji kolejowych w obronie Zamojszczyzny czy akcja „Jula” na Podkarpaciu, prezentująca sojusznikom zachodnim dyspozycyjność i sprawność bojową AK). Dla Batalionów Chłopskich, organizacji zbrojnej Stronnictwa Ludowego, które od początku uczestniczyły w politycznej reprezentacji Polskiego Państwa Podziemnego, atakowanie szlaków kolejowych zajmowało „dalekie miejsce w programie walki bieżącej. Świadczą o tym instrukcje dotyczące działalności dywersyjno-sabotażowej, wydane przez KG BCh. Wynikało to przede wszystkim ze słabego uzbrojenia, braku wyspecjalizowanej kadry minerskiej oraz odpowiedniego materiału” – stwierdza dziejopis tej formacji, Kazimierz Przybysz (*Konspiracyjny ruch ludowy na Mazowszu 1939–1945*, Warszawa 1977, s. 338). Przeważająca część BCh (formalnie całość) w ramach akcji scalenieowej znalazła się w szeregach Armii Krajowej. Z aktualnych ustaleń badawczych wynika, że w bilansie walki bieżącej konspiracji zbrojnej, podzielonego wewnątrz ruchu narodowego, nie występuje pozycja „sabotaż i dywersja kolejowa”. Odnosi się to do okresu samodzielnej działalności Narodowej Organizacji Wojskowej (formacji zbrojnej Stronnictwa Narodowego, zasadniczego trzonu obozu narodowego, aktywnie działającego w ramach podziemnego państwa), a także wywodzącej się z Obozu Narodowo-Radykalnego Konfederacji Zbrojnej (pion wojskowy Konfederacji Narodu) czy Oddziałów Sabotażowo-Dyweryyjnych „Pobudki”. Jak wiadomo, NOW, KZ i OSD zostały w kolejnych fazach czasowych wcielone do Sił Zbrojnych w kraju, realizując nakazane działania m.in. w zakresie walki bieżącej. Z kolei Organizacja Polska (formacja zbrojna – Związek Jaszczurczy) w porozumieniu z radykalnym odłamek NOW powołały wspólną organizację wojskową – Narodowe Siły Zbrojne, które uznawały wszelkie akty dywersji i sabotażu kolejowego jako swoistą formę pomocy dla Armii Czerwonej, a więc za działania sprzeczne z interesami Polski. Gwardia Ludowa i Armia Ludowa jako formacje zbrojne Polskiej Partii Robotniczej i Krajowej Rady Narodowej realizowały jedno z podstawowych haseł w programie rewolucyjnej lewicy – bezwzględnej jak najszerzej zakrojonej walki zbrojnej z niemieckim okupantem. W orężnych zamysłach politycznych i wojskowych central GL i AL specjalne miejsce zajmowało atakowanie „dróg żelaznych”. Tę formę działalności bojowej – jako ważny i aktywny przejaw pomocy dla Armii Czerwonej – od początku traktowano jako jedno z głównych i najpilniejszych zadań tych struktur wojskowych. W dorobku bojowym, uzyskanym przez GL (przy skromnym zasobie sił i środków) i powiększonym wydatnie przez AL, dominowały jawne uderzenia na tabor i obiekty kolejowe. Natomiast nie zdołano szerzej rozwinąć akcji sabotażu na torowiskach i w placówkach remontowych.

⁸⁵ Jak wiadomo, w przededniu napaści Niemiec na nasz kraj koleje polskie zatrudniały około 180 tys. osób. Zdecydowana większość kolejarzy miała za sobą odbyłą służbę wojskową. Prawie 115 tys. – w tym mężczyźni i kobiety zrzeszało Kolejowe Przystosowanie Wojskowe. „Urzędowe wsparcie” personelu PKP w latach 30. zawodowymi żołnierzami WP spotkało się z dezaprobatą. Środowisko kolejarzkie było aktywne społecznie. Blisko 65% zatrudnionych na kolei należało do kilkunastu związków zawodowych

Próbie odtworzenia „imiennego” dorobku poszczególnych organizacji podziemnych nie sprzyja obecny stan naszej wiedzy. Informacji na temat wspomnianych „ciągów działań” zachowało się stosunkowo niewiele. Tylko w nielicznych wypadkach dane te oparte są na dokumentacji wytworzonej w okresie okupacji. Większość ustaleń pochodzi z przekazów o charakterze pamiętnikarskim. W sumie są to wiadomości o zróżnicowanej wartości poznawczej, z których część raczej sugeruje możliwość uczestniczenia w atakowaniu „dróg żelaznych”. Dlatego uzyskany materiał faktograficzny traktujemy jako swoistą „próbkę reprezentatywną”, która pozwala jedynie na ogólne rozeznanie odnośnie „skali udziału” poszczególnych „struktur” w sabotażu i dywersji kolejowej w dystrykcie warszawskim.

Przekaz interesującego nas wątku rozpoczniemy od ogólnej charakterystyki bilansu atakowania „dróg żelaznych” w okresie od jesieni 1942 r. do lipca 1944 przez realizujące walkę bieżącą Związek Odwetu i Kedyw – wydzielone ogniwa Armii Krajowej.

W zakresie dywersji (akcje „na trasie”) zaatakowano łącznie 84 razy pociągi i obiekty kolejowe, w tym: 61 razy – na obszarze dystryktu warszawskiego i 23 razy – poza jego granicami. W ramach tych dywersji zorganizowano 4 synchronizowane serie uderzeń na pociągi i mosty (zob. zał. nr 2, 3, 4 i 6). Zapoczątkował je atak patroli ZO na warszawski węzeł kolejowy (7/8 X 1942), zakończyło – uderzenie zespołów bojowych Kedywu na mosty i przepusty kolejowe na Podkarpaciu (5/6 i 8 IV 1944).

W dziedzinie sabotażu („akcje na miejscu”) największe rozmiary osiągnęła akcja niszczenia (uszkodzania) taboru kolejowego, obejmująca (według niepełnych i raczej zaniżonych ustaleń) spowodowanie około 1250 jednostkowych uszkodzeń w około 400-450 parowozach; uszkodzenie (głównie metodą „zalewania” środkami chemicznymi) prawie 6100 wagonów; „zainstalowanie” ładunków zapalających (termity) w ponad 540 wagonach z ładunkiem (najczęściej łatwopalnych)

(m.in. w 1938 r. 46 tys. – do Zjednoczenia Kolejowców Polskich; 43 tys. – do Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych RP; 5 tys. – do Związku Maszynistów Kolejowych; 7 tys. – do Związku Kolejowych Pracowników Drogowych). Kolejarze jako grupa zawodowa – z tytułu kwalifikacji fachowych oraz stabilności zatrudnienia i uposażenia – cieszyli się zasłużonym poważaniem w II RP. Pracownicy PKP, podobnie jak cała społeczność polska, dotkliwie odczuli skutki wojny i okupacji. Znalazło to swoje odbicie m.in. w „przemieszczeniach” w stanie zatrudnienia (spowodowane wojną 1939 r. i terrorem okupantów straty osobowe, „wymuszona” zmiana zawodu i nowo zatrudnieni); w „przekształceniach” w strukturze narodowościowej (pełniący kierownicze funkcje Niemcy z Rzeszy i Volksdeutsche stanowili w 1940 r. – 16%; 1942 – 9%; w końcu 1943 – 22,5%; ponadto „niemiecki trzon osobowy” wzmocniali także zatrudnieni głównie w ochronie kolei Ukraińcy, a także inne nacje, w tym Polacy); w kompletnej dewaluacji statusu zawodowego (Polak może funkcjonować tylko jako „obcoplemienna siła robocza”). Te i inne przeciwności nie zdołały powstrzymać ani samorzutnych przejawów oporu wobec wroga, ani podatności na inicjatywy formujących się organizacji podziemnych w podejmowaniu akcji sabotażowej w obiektach i na torowiskach Kolei Wschodniej. Zaczynowi oraz postępowi w tym procesie niewątpliwie sprzyjały patriotyczna postawa oraz możliwości zawodowe i obycie wojskowe kolejarzy polskich. Należy też przy najmniej zasygnalizować znaczący wkład tego środowiska w realizację innych form walki z okupantem. Chodzi m.in. o wyniki rozpoznania przewozów relacji Rzesza – front wschodni i rezultaty „przemieszczeń” związanych z „polityką ludnościową i ekonomiczną” Niemiec; zabezpieczeniem znaczącej części potrzeb w zakresie konspiracyjnej łączności („krajowej” i „zagranicznej”) i w przewozach prasy podziemnej (w tym druków akcji „N”), a także w przeciwstawianiu się grabieży i niszczeniu polskiego majątku narodowego przez Wehrmacht i administrację okupacyjną w drugiej połowie 1944 i początkach 1945 r.

surowców lub wyrobów. Powiększał ten dorobek „zestaw” co najmniej około 100 różnego rodzaju aktów sabotażu, w tym: podłożenie „bomb zegarowych” w 8 składach pociągów pośpiesznych (z przedziałami dla Wehrmachtu); uszkodzenie za pomocą „min” 6 parowozów (pasażerskich i manewrowych); 18-krotne dokonanie uszkodzenia lub częściowe zniszczenie przewożonych w wagonami towarowymi urządzeń, maszyn i towarów dla jednostek i zakładów wojskowych; spowodowanie 31 „awarii” (tylko w II kwartale 1943) na kolejowych liniach łączności; „umniejszenie stanu” magazynów placówek remontowych o prawie 40 ton surowców i produktów oraz ponad 1100 gumowych przewodów hamulcowych i grzewczych; spalenie kilkunastu składowisk i baraków z drewnem, węglem i materiałami pędnymi. I wreszcie ważnym uzupełnieniem omawianego bilansu byłoby trudne do odtworzenia, obejmujące następstwa działań całej gamy szkód materialnych i zakłóceń w ciągłości przewozu towarów i ludzi, spowodowanych „mankamentami” w pracy polskiego personelu zatrudnionego w służbach manewrowej, ruchu czy drogowej.

Podstawę prezentowanych osiągnięć, zwłaszcza w zakresie sabotażu, stanowił niewątpliwie **zakres wpływów ZWZ-AK w środowisku kolejarskim**. Kedyw stołeczny jako jedyna struktura konspiracyjna w Warszawie dysponował zespołami sabotażowymi w placówkach ruchu i zakładach produkcyjno-remontowych warszawskiego węzła kolejowego⁸⁶.

Rzecz w tym, że – jak podaje H. Witkowski – „brak danych uniemożliwia ustalenie pochodzenia i struktury organizacyjnej licznych komórek sabotażowych, tworzonych przez kolejarzy warszawskiego węzła kolejowego w ramach ZWZ lub organizacji współdziałających ze Związkiem Odwetu”⁸⁷. A w zakresie walki bieżącej do poważniejszych partnerów w tej walce należały: „oddziały sabotażowo-dywersyjne organizacji wojskowej «Pobudka», oddziały specjalne Związku Syndykalistów Polskich (ZSP), Patrole dywersyjne Polskiej Organizacji Zbrojnej (POZ), oddziały sabotażowo-dywersyjne Okręgu Warszawskiego Tajnej Organizacji Wojskowej (TOW), grupy sabotażowo-dywersyjne organizacji «Polscy So-

⁸⁶ Były to stacje kolejowe: Warszawa Główna-Towarowa, Warszawa Zachodnia z posterunkami blokowymi i węzłami manewrowymi (post. nr 4 Warszawa Czyste; post. nr 5 Warszawa Bema; post. nr 6 Warszawa Kaliska, Warszawa Rozrządowa i Szczęśliwice), Warszawa Gdańska, Warszawa Praga-Towarowa, Wagonownia (st. postojowa) – Grochów. Parowozownie: Depo – Główne w Warszawie i na Pradze, a ponadto poza miastem stacje: Falenica, Grodzisk Maz., Marki, Rembertów, Skierniewice i Skrudą (por. H. Witkowski, op. cit., s. 67-68). Zwraca uwagę fakt, że objęte sabotażem „stacje pozawarszawskie były usytuowane na terenach podokręgów – zachodniego i wschodniego”. Z kolei J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 264-265) wymienia kilka placówek kolejowych w stolicy, w których działały patrole sabotażowe, podległe dowództwu ZO i Kedywu Obszaru Warszawskiego, a także podokręgów – zachodniego i wschodniego (np. Warszawa Praga, Warszawa Wschodnia, Warszawa Gdańska). Ten „dualizm” (według T. Strzembosza, *Oddziały szturmowe konspiracyjnej Warszawy 1939–1944*, Warszawa 1983, s. 54-55) miał „przetrwąć” do lata 1942 r. Natomiast J. Gozdawa-Gołębiowski (op. cit., s. 264-265) informuje o takich akcjach jeszcze w lutym 1943 r. Dla uzupełnienia dodajmy, że wielce pomocne w tworzeniu struktur ZWZ wśród polskich załóg w obiektach kolejowych okazały się tworzone przez Organizację Orła Białego zawiązki zespołów sabotażowo-dywersyjnych (np. w postaci Warszawskiego Rejonu Akcji Kolejowej, dzielącego się na odcinki: Warszawa Praga, Warszawa Główna, Skierniewice i Łowicz), które w grudniu 1939 r. zostały przekazane „Komórcę Kolejowej” przy KG SZP (T. Strzembosza, *Oddziały szturmowe*, s. 25-26; K. Pluta-Czachowski, *Organizacja Orła Białego*, Warszawa 1987, s. 149).

⁸⁷ H. Witkowski, op. cit., s. 67.

cjaliści» (PS)”. Autor informuje, że ZO „w zakresie wspólnie prowadzonej walki bieżącej udzielał im pomocy” (instrukcje, środki walki i szkolenie oraz – uwaga B.K. – dotacje finansowe), ale poza informacjami o TOW (o czym dalej) nie wymienia żadnych przejawów aktywności pozostałych organizacji⁸⁸.

Jak już wspomniano, dostępna literatura nie zawiera informacji umożliwiających uzyskanie satysfakcjonującej odpowiedzi na pytanie o „imienny udział” w sabotażu kolejowym. W tej sytuacji warto podzielić się zgromadzonymi w toku kwerendy bibliotecznej wiadomościami cząstkowymi, wzmiankami czy nawet ogólnikowymi sugestiami, których suma pozwala na pewne „uporządkowanie” dotychczasowych ustaleń.

I tak, ZSP dysponował komórkami sabotażowymi na kilku stacjach kolejowych stolicy (Warszawa Praga, Warszawa Wschodnia, Szcześliwice i w siedzibie okręgowej dyrekcji Kolei Wschodniej) oraz (od 1941) „lotną” grupą młodzieży „nastawioną między innymi na dywersję kolejową w okolicach Warszawy⁸⁹; PS (Formacje Bojowo-Milicyjne, Wydział Sabotażu) kładło duży nacisk „na sabotaż przemysłowy i komunikacyjny”⁹⁰ realizowany w stolicy przez kilka grup, w tym złożoną z kolejarzy grupę „Pelcowizna”⁹¹. Rozłam w PS (marzec 1943) „zaowocował” powstaniem Socjalistycznej Organizacji Bojowej (SOB) oraz Milicji Ludowej Robotniczej Partii Polskich Socjalistów (ML RPPS). Przekazy o działalności SOB informują o systematycznym (trzykrotnym w miesiącu) „instalowaniu” ładunków zapalających w taborze kolejowym; na stacji kolejowej Warszawa Gdańska wykołajeniu „pociągu w okolicach Piaseczna” i zorganizowanych grupach sabotażowych w „warszawskich warsztatach kolejowych”, natomiast grupy z ML RPPS miały prowadzić „akcję sabotażową w warsztatach kolejowych”⁹². Kolejne z wymienionych struktur: POZ – otrzymywały „skądś” środki potrzebne „do sabotażu m.in. na kolejach”; „Pobudka” zaś współpracowała „na odcinku dywersji i saperskim”⁹³. Podane informacje uzupełniają także nader skąpe wiadomości o Związku Polski Niepodległej (ZPN), którego uzbrojone oddziały sabotażowo-dywersyjne używano do akcji (m.in.) „przeciwko pozawarszawskim liniom komunikacyjnym”⁹⁴; Gwardii Obrony Narodowej (GON), w której działalności „istotną rolę odgrywała również dywersja kolejowa prowadzona przez «placówki Kolejowe»” (np. na stacji kolejowej

⁸⁸ Ibidem, s. 15-16.

⁸⁹ T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe*, s. 58-60; tegoż, *Akcje zbrojne*, s. 95.

⁹⁰ J. Mulak podaje (*Działalność Polskich Socjalistów na terenie Warszawy 1941-1943*, w: *Warszawa z lat wojny i okupacji*, Warszawa 1957, z. 4, s. 45), że jedna z grup sabotażowych w Dęblinie, działająca na kolei „unieruchomiła ponad 200 lokomotyw”; S. Antoszewski twierdzi (*Kolejowe komórki Polskich Socjalistów*, w: *Żołnierze żelaznych szlaków*, op. cit., s. 277-281), że poza „Dworcem Gdańskim” parosobowe komórki PS zostały utworzone na dworcach: Warszawa Zachodnia, Wschodnia i Wileńska, a ponadto nawiązano kontakty z pracownikami st. kol. w Pruszkowie, Błoniu, Faleniczy, Otwocku i Siedlcach. Z lektury tekstu wynika, że zespoły te zajmowały się głównie kolportażem prasy konspiracyjnej.

⁹¹ T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe*, s. 65.

⁹² A. Czystowski, P. Matusak, *Formacje zbrojne ruchu socjalistycznego*, w: *Polski ruch oporu*, Warszawa 1988, s. 268-279; M. Weber, *Działalność Socjalistycznej Organizacji Bojowej*, „Pokolenia” 1963 nr 2, s. 78-79.

⁹³ T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe*, s. 61, 62, 67, 68; tegoż, *Akcje zbrojne*, s. 97.

⁹⁴ Ibidem, s. 321-324.

Grodzisk Mazowiecki)⁹⁵; Polskę Niepodległą (PN), w której akcją sabotażową podjęło liczne grono kolejarzy⁹⁶. Oddziały BCh „dokonały lub brały udział w przeprowadzeniu tylko pięciu akcji kolejowych” na Mazowszu⁹⁷. Dwie z tych dywersji miały zostać wykonane na obszarze dystryktu warszawskiego: 14 IV 1944 r., wspólnie z grupą AK, wykolejono pociąg pod Urlami, a na przełomie lipca i sierpnia wysadzono tory koło miejscowości Dębe⁹⁸.

TOW – już w 1940 r. podokręg Śródmieście w Warszawie miał dysponować zespołami sabotażowymi w trzech stacjach stolicy: Warszawa Główna-Towarowa, Warszawa Praga i Szcześliwice. Natomiast od połowy 1941 r. przy dowództwie warszawskiego okręgu TOW działał specjalny oddział dywersji kolejowej. Jego zasadniczy człon stanowiła utworzona znacznie wcześniej (być może nawet na przełomie lat 1939/1940) grupa kolejarzy zatrudnionych na stacji postojowej Grochów⁹⁹. W tym okresie (1941) akcją sabotażową – „prawdopodobnie” – zapoczątkowano także na stacji Warszawa Zachodnia¹⁰⁰. Jak wiadomo, „Grupa Grochowska” wespół z wydzielonymi oddziałami TOW została (w marcu 1943) włączona do stołecznego Kedywu¹⁰¹. Rezultaty sabotażu uzyskane przez kolejowe grupy TOW w latach 1940–1942 nie są znane. Zachowały się jedynie sprawozdania miesięczne „Grupy Grochowskiej” za I kwartał 1943 roku¹⁰². Prezentowane niżej dokonania są świadectwem aktywności tego zespołu sabotażowego¹⁰³. W sumie od stycznia do marca spowodowano: „zalanie” maźnic

⁹⁵ K. Komorowski, *Organizacje obozu narodowego*, w: *Polski ruch oporu*, op. cit., s. 268–287; T. Strzałkowski, *Na odcinku drogowym*, w: *Żołnierze żelaznych szlaków*, op. cit., s. 318–323.

⁹⁶ S. Koprowski (*Kolejarze z PN*, ibidem, s. 275–276) – dyżurny ruchu na stacji Płyćwa stwierdza: „zadaniem członków naszej organizacji, przeważnie kolejarzy, było prowadzenie sabotażu. Rozkręcali oni szyny, przecinali druty semaforowe i telefoniczne, syпали piasek do maźnic kół wagonów”, wykolejono też kilka parowozów i wagonów.

⁹⁷ K. Przybysz, *Konspiracyjny ruch ludowy na Mazowszu 1939–1945*, Warszawa 1977, s. 337–338.

⁹⁸ Identyfikacja informacji o tych dwóch dywersjach podano w opracowanym przez J. Gmytruksa, P. Matusaka i J. Nowaka *Kalendarium działalności bojowej Batalionów Chłopskich, 1940–1945* (Warszawa 1985, s. 353, 354 i 504). Z kolei w publikacji K. Przybysza i A. Wojtasa *Bataliony Chłopskie* (Warszawa 1985, t. 2, s. 166–167) nie wymienia się już akcji koło miejscowości Dębe, natomiast jest informacja, że „w okręgu warszawskim żołnierze BCh z obw. radzyńskiego ubezpieczali akcję grupy Kedywu, AK, w czasie której wykolejono pociąg w okolicach Urli”. Prawdopodobnie chodzi o dywersję (wykolejenie i ostrzelanie „SFR-Cug, nr 77”), którą 2 IV 1944 r. koło Urli, na trasie Warszawa–Białystok, wykonał 70-osobowy oddział bojowy AK z obwodu Radzymin, pod dowództwem por. Suszczyckiego („Wierzba”). W szczegółowym opisie tej akcji, autorstwa J. Gozdawy-Gołębiowskiego (op. cit., s. 277), nie wspomina się o „udziale żołnierzy BCh”. Zob. też. informację na s. 135 (dotyczy podokręgu wschodniego) i s. 132 (Zestawienie nr 3, lp. 49) „Rocznika Mazowieckiego” 2007, t. XIX.

⁹⁹ T. Strzembosz, *Oddziały szturmowe*, s. 73–75.

¹⁰⁰ H. Rybicka, *Oddział Dyspozycyjny „A”*, s. 13.

¹⁰¹ Ibidem, s. 12.

¹⁰² Ibidem, s. 119–121.

¹⁰³ M.in. na ten aspekt zwraca uwagę J.R. Rybicki (op. cit., s. 130–131), który podkreśla, że „oceniano należycie nasz [tzn. TOW – B.K.] wkład sabotażowy” – który nie istniał prawie w Kedywie. W świetle tej wypowiedzi raczej mało przekonujące jest „wyjaśnienie” H. Rybickiej (*Oddział Dyspozycyjny „A”*, s. 14), że sabotaż „prowadzony w pierwszych miesiącach 1944 r., za które brak sprawozdań miesięcznych Kedywu, rejestrują zachowane sprawozdania miesięczne grupy kolejowej na Grochowie”. *Nota bene* wspomnianą „pustkę czasową” potwierdzają trzy pierwsze zapisy w „Zestawieniu akcji”, zawartym w publikacji H. Witkowskiego (op. cit., s. 249): 1) „w nocy z 31XII 1942 na 1 I 1943”; 2) „w dniu 4 III 1943”; 3) „w dniu 9 IV 1943”. Ta ostatnia data rozpoczyna chronologicznie ciągły zapis akcji bojowych.

w 38 parowozach, kolejne 30 – wycofano z powodu „wysadzonych pakunków na wyczystkach”, dalsze 5 jednostek trakcji parowej wycofano ze względu „na inne rozmyślne uszkodzenia”. „Zalano” maźnice w 62 wagonach (wróciło z uszkodzeniami 37 wagonów). Zakładano 40 razy ładunki zapalające w pociągach i pojedynczych wagonach. W 11 wypadkach stwierdzono pożary taboru, co spowodowało spalenie 65 wagonów. W 53 wagonach z ładunkiem zamieniono „nalepki”, które zmieniały kierunek przeznaczenia. Uszkodzono około 130 węży hamulcowych i grzewczych, zniszczono ponad 2600 kg metali kolorowych i wyrobów z żelaza (w tym części wagonów, szyny, śruby i złączki) oraz 20 maźnic i puszek smarnych.

GL-AL – w zakresie dywersji (akcje „na trasie”) zaatakowano 86-krotnie tabor i obiekty kolejowe, w tym 74 razy na obszarze dystryktu warszawskiego i 12 razy na terenie dystryktu lubelskiego. W ramach tych dywersji została przeprowadzona (w czwartą rocznicę kapitulacji stolicy) seria synchronizowanych dywersji (zob. zał. nr 5), skoncentrowanych głównie na uderzeniach w warszawski węzeł kolejowy oraz na pozamiejskich „drogach żelaznych”.

Uzyskane, a właściwie aktualnie znane, rezultaty w dziedzinie sabotażu kolejowego (akcje „na miejscu”) są niewspółmierne skalą wielkości w stosunku do wyników osiągniętych w zakresie atakowania taboru i obiektów kolejowych „na trasie”. Na taki stan rzeczy złożyło się parę przyczyn. Po pierwsze, przeznaczenie *gros* sił i środków walki na atakowanie taboru i obiektów „na trasie”¹⁰⁴. Po drugie, stosunkowo niewielki zasięg wpływów wśród załóg kolejowych placówek ruchu i produkcyjno-remontowych¹⁰⁵. Po trzecie, fragmentaryczne (niejednokrotnie zbyt

¹⁰⁴ Jednym z wiarygodnych źródeł informacji potwierdzających nasze dociekania są „Komunikaty Sztabu Głównego GL i Dowództwa Głównego AL”, publikowane (od VII 1942 do VII 1944) na łamach „Gwardzisty”, a następnie „Armii Ludowej”. Całość tych dokumentów zawiera wydawnictwo *Komunikaty Dowództwa GL i AL*, wyd. 1 – 1959, wyd. 2 – 1963). Otóż w 36 „Komunikatach” opisujących setki akcji bojowych akty sabotażu kolejowego stanowią zaledwie jakiś „promil” w omawianym bilansie walki. Znamienne jest zwłaszcza „Zestawienie akcji” przeprowadzonych w maju 1942 – grudniu 1943 („Gwardzista” 1944 nr 1), pomijające w ogóle akcje sabotażowe w obiektach kolejowych, które w śladowym zakresie były jednak odnotowywane w kilku „Komunikatach”. Zob. przyp. 103. Por. też – bilans dywersji kolejowych GL-AL w „Roczniku Mazowieckim” 2007, t. XIX, s. 139-144 i 168 169 (Zestawienia nr 4 i 8).

¹⁰⁵ Poza stosunkowo zwartą grupą kolejarzy w warsztatach na Pelcowiźnie – dysponowano parosobowymi zespołami lub pojedynczymi kontaktami – na dworcach w Warszawie (Zachodnim, Gdańskim, Wileńskim i Wschodnim) oraz w kilku stacjach (m.in. Małkinia) i innych obiektach kolejowych (np. zakłady w Pruszkowie) na pozastolecznych „drogach żelaznych”. Dlatego też znaczący odsetek sabotaży kolejowych, które określamy jako akcje „na miejscu”, został przeprowadzony przez terenowe grupy wypadowe (na bocznicach i objazdach, rzadko na torowiskach manewrowych) lub oddziały partyzancie (stacje i przystanki kolejowe, nastawnie i posterunki blokowe).

Znacznie obszerniejszy opis następstw tego pożaru zawiera sprawozdanie warszawskiej Nadkomentantury Polowej Wehrmachtu (OFK Warschau, Monatsbericht: 16.06-15.07. 1942, ibidem, r. 216). Na wstępie sprawozdawca sugeruje, że prawdopodobną przyczyną strat było zapalenie się gazów utworzonych („Entzündung von gebildeten Gasen”) przez manewrujący parowóz. Następnie wymienia ilość i rodzaj strat materialnych: „Beim Brand wurden vernichtet:

- 76.850 Liter Ottokraftstoff;
- 32.000 - „ - Dieselmkraftstoff,
- 2 178 - „ - Getriebeöl,
- 38.900 Kg Fett.

ogólne) zapisy o sabotażach, zawarte w zachowanej (z dużymi lukami) dokumentacji sprawozdawczej, wytworzonej przez powiatowe (dzielnicowe) i okręgowe ogniwa dowodzenia GL i AL¹⁰⁶.

Z zachowanych opisów dokonanych aktów sabotażu na torowiskach i w innych obiektach Kolei Wschodniej wynika natomiast, że ich zakres podmiotowy, sposoby wykonania i zastosowane środki walki nie odbiegają od „kanonów” obowiązujących w prowadzeniu takiej akcji przez inne struktury konspiracyjne. Do takich refleksji składają prezentowane niżej, skromne rozmiarami, przykłady sabotażu kolejowego: 1) Niszczenie taboru za pomocą ładunków zapalających. Założono około 50 „termitów” w 14-15 składach pociągów i w pojedynczych wagonach¹⁰⁷, w tym 30 IV 1943 – 16 ładunków w wagonach 3 pociągów towarowych na bocznicach Marki-Targówek, w maju – do 2 wagonów lnu na torach do wagonowni praskiej, 30 VIII – tamże do kilku wagonów, 3 XI – kilka

Weiterhin der stationären Abfülleinrichtungen: Abfülle – Leistungen (Motorpumpen; Abfüllschläuche, usw.), Abfüllgeräte (Messkannen Trichter, usw.) die aus Holz bestehende verladerrampe, die Abfüllhalle, die Lagerhalle, die Wirtschaftsbaracke, eine Mannschafsbaracke, u. die Wachs – u. Abortbaracke. Durch diesen Brand war eine Verlegung des Abfülle – Kds Warschau – Ost zu der bisher stillgelegten Abfüllstation Warschau – West erforderlich. Zu Aufräumungs arbeiten in der Abfüllstation W. – Ost wurden 140 Kriegsgefangene eingesetzt“.

Przytoczony zestaw informacji skłania do następującej refleksji. Źródła niemieckie znacznie poszerzają wiadomości o następstwach pożaru na ul. Podskarbińskiej. Natomiast ich konfrontacja z danymi polskimi moim zdaniem, nie przesądza o jednoznacznym osądzie – „sabotaż”, czy – „wypadek losowy”.

¹⁰⁶ Przytoczę tylko jeden charakterystyczny przykład. W „Komunikacie” z 10 VII 1942 r. („Komunikaty”, op. cit., s. 18) podano, że na „Pradze (przemieście Warszawy) spłonęły magazyny materiałów pędnych. Podobno spłonęło półtora miliona litrów benzyny, ropy i smarów”. W przyp. 19 (ibidem, s. 20) wyjaśnia się, że „akcję przeprowadzono na terenie parowozowni Warszawa Wschodnia w dniu 15 VII 1942 r.” przez maszynistę Czesława Świtonia i jego pomocnika Władysława Lipskiego. W Bartoszewski (*Warszawski pierścień śmierci*, Warszawa 1970, s. 201) uściśla datę pożaru (5 VII), „zmniejsza” pięciokrotnie rozmiary szkód (300 000 litrów paliwa) i twierdzi, że wykonawcą tego sabotażu była grupa dywersyjna AK. W kolejnej publikacji (*1859 dni Warszawy*, Kraków 1974, s. 300) autor ten informuje, że 5 VII 1942 r. w wyniku sabotażu (bez podania jego wykonawcy) płoną „przy ul. Podskarbińskiej wielkie składy benzyny i smarów”. W „Kronice wydarzeń” (*Wierni sprawie*, Warszawa 1974, s. 72) wrócono do podanej pierwotnie daty (15 VI) i nazwisk wykonawców (C. Świłoń i W. Lipski). Dla odmiany B. Hillebrandt i J. Jakubowski (*Warszawska organizacja PPR*, Warszawa 1978) w ogóle pominięli interesujące nas wydarzenie. Również T. Strzembosz w swojej książce *Akcje zbrojne podziemnej Warszawy* nie podaje tego aktu sabotażu, natomiast (s. 567) zalicza do większych akcji sabotażowo-dywersyjnych wykonanych w 1942 r. „bez zbrojnej osłony” m.in. „spalenie przez AK kilkunastu samochodów niemieckich na ul. Podskarbińskiej” oraz „podpalenie przez żołnierzy GL składu benzyny na terenach dworca *Warszawa Zachodnia*”. Przytoczona zbitka „ustaleń” może nasuwać pytanie – czy pożar ten to wypadek losowy, czy następstwo sabotażu? Ponieważ w żadnej z wymienionych publikacji nie sięgnięto po taką informację do dokumentów niemieckich, pozwolę sobie przytoczyć odnotowany w „Dzienniku działań bojowych – Dowódcy Wojskowego w GG” (AAN, T-501, r 212) zapis – „5 VII 42. Brand in der Abfüllstation Warschau – Praga durch Funkenflug einer Lokomotive 100 cbm Betriebsstoff verbrand”. Ten przekaz potwierdza datę pożaru (5 VII 1942), podaje wielokrotnie mniejsze rozmiary strat i uznaje pożar za wypadek losowy. Natomiast wzmianka o iskrach z parowozu i miejsce pożaru może sugerować słuszność pierwotnych ustaleń.

¹⁰⁷ R. Gdulewski podaje (*Pirotechnicy z fabryki Gerlacha*, Warszawa 1976, s. 187), że żołnierze AK „proponowali nam od czasu do czasu wzięcie od nich butelek z płynem smaropodobnym lub partii termitówek. Początkowo życzyli sobie, abymy im za to dawali wykaz akcji przeprowadzonych przez nas ich środkami. Ale niebawem zrezygnowali z tego”.

„ołówków zapalających”¹⁰⁸ do 2 pociągów na st. kol. Małkinia, 15 XII – kolejne 10 „ołówków” do 4 pociągów na bocznicach kolejowych w rejonie Targówka i Goćławka, oraz w lutym 1944 r. – do 3 wagonów na przejeździe kolejowym koło ul. Toruńskiej. Ponadto kilkakrotnie i z różnym skutkiem podpalono baraki składowiska węgla i drewna na Dworcu Gdańskim i warsztatach kolejowych na Bródnie; 2) Z użyciem materiałów wybuchowych. W parowozach i wagonach „zainstalowano” ponad 40 ładunków wybuchowych, w tym: w maju 1943 – wysadzono parowóz i 2 wagony na Dworcu Wileńskim, w sierpniu – „podrzuciono” minę magnetyczną do składu pociągu wojskowego przy st. kol. Dębe, 28 IX – na bocznicę koło Goćławka podłożono 8 min do 8 kolejowych cystern z paliwami, w październiku – na Bródnie i Dworcu Wschodnim założono podobne miny w 2 parowozach, 15 XII – na bocznicę w rej. Goćławek–Targówek podłożono 11 min w 4 składach pociągów); 3) Przez wykolejanie w czasie manewrowania taborem. Na przełomie września i października 1942 – wykolejono kilka platform z wyrobami żelaznymi na st. kol. Warszawa Praga, w marcu 1943 – pociąg na st. kol. Zielonka, w czerwcu – kilka wagonów na torach „Przystanku nr 22”, zaś w lipcu – ponownie 3 wagony na st. kol. Zielonka; 4) Przez niszczenie kolejowych obiektów i urządzeń. Atakowano stacje kolejowe: kwiecień 1943 – Mienia, 16 V – Sosnowe, 5/6 VIII – Leonów, 16 IX – Chynów, 24 IX – Lesznowola, 8 X – Okrzeja, 28 XI – ponownie Okrzeja, w styczniu 1944 – Radziwiłłów i posterunków blokowych, 26 VI 1943 – w Gołąbkach, 1 VIII – w Chynowie); 5) Przez powodowanie „awarii” kolejowej sieci łączności: 19 II 1943 – ścięto kilka słupów na linii telefoniczno-telegraficznej koło st. kol. Pogorzelski, 27 IV – zniszczono urządzenia łączności i sygnalizacyjne na st. kol. Barcząca, na przełomie kwietnia i maja – spowodowano dłuższą przerwę na liniach łączności kolejowej Tłuszcz–Wyszaków, Wyszaków–Ostrołęka i Warszawa–Małkinia, 1 V – zerwano przewody między Ząbkami i Zieloną, 13 V – ścięto 16 słupów pod Ząbkami, 15 VII – ścięto 7 słupów przy trasie Warszawa–Mińsk Maz., 17 i 19 VII – kilka dalszych w rejonie st. kol. Sosnowe, 9 X – 13 słupów przy linii kolejowej Dęblin–Ryki; 6) Wysadzono także kilka masztów wysokiego napięcia zasilających w energię elektryczną m.in. warsztaty kolejowe na Pradze: 1 V 1943 – przy zbiegu ulic 11 Listopada i Odrowąża, 17 V – przy wiadukcie kolejowym na ul. Radzymińskiej, 9 VI – przy torach kolejowych na Targówku. Także trzy razy w Pruszkowie: dwukrotne spięcia na linii zasilających warsztaty kolejowe i raz – przerwanie kabla telefonicznego. Ponadto w latach 1942–1943, zwłaszcza na terenie praskich placówek kolejowych, podejmowano akcję sabotażową w postaci „zalewania” maźnic osi kół wagonów (np. w grudniu 1943 „zastosowano” proszek korundowy i „pseudosmar” do maźnic i przewodów hamulcowych w 30 wagonach)¹⁰⁹, uszkodzono gumowe węże grzewcze i hamulcowe oraz zmienia-

¹⁰⁸ Zarówno „ołówki”, jak i „miny magnetyczne” pochodziły ze zrzutu przeznaczonego dla AK. Zob. B. Kobuszewski, *Walka z transportem*, „Rocznik Mazowiecki” 2007, t. XIX, s. 149.

¹⁰⁹ R. Gdulewski stwierdza (op. cit., s. 63), że w Centralnym Laboratorium Uzbrojenia GL powstał „pseudosmar”, ciecz niszcząca panewki i czopy, a niezawierająca „wyczuwalnych ziarenek piasku czy proszku korundowego”. Taki „zapropozował mi Eugeniusz Drzewiecki”, członek Polskiej Organizacji Zbrojnej, a następnie – AK. Przekazane partie butelek z tą cieczą, „przydzielano różnym jednostkom GL”.

no na wagonach naklejki informujące o stacji przeznaczenia ładunków kolejowych (np. 6 VI 1943 zmieniono 22 naklejki, kierując załadowane wagony w innym kierunku).

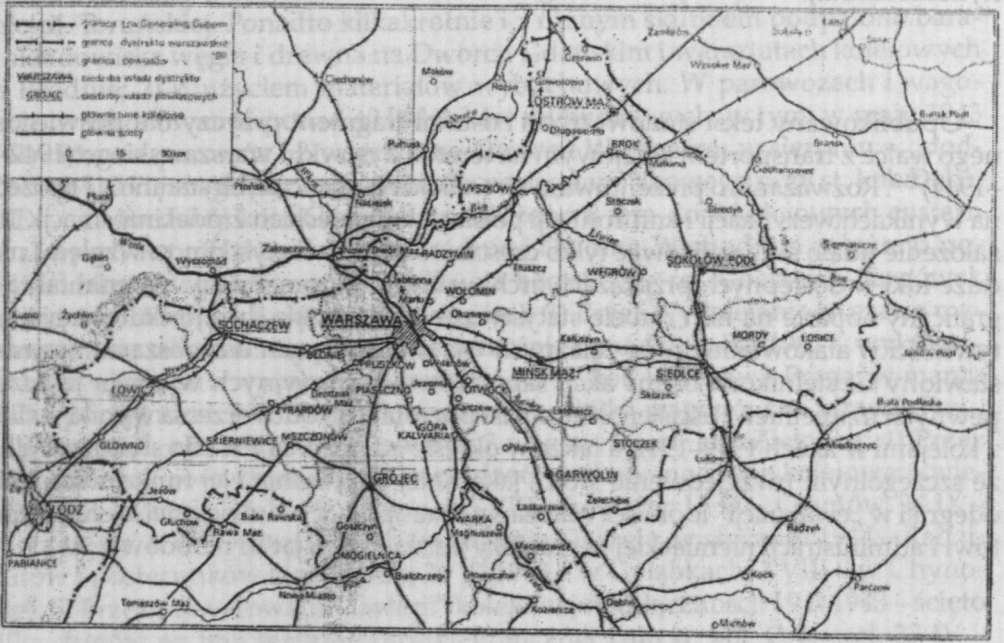
*

Opublikowany tekst stanowi trzeci i ostatni fragment przyczynku poświęconego walce z transportem kolejowym na terenie dystryktu warszawskiego (1942–1944)¹¹⁰. Rozważania o prezentowanych wątkach tematycznych starano się oprzeć na wynikach weryfikacji i konfrontacji polskich i niemieckich źródeł informacji. To założenie udało się zrealizować tylko częściowo przede wszystkim ze względu na duże luki w dostępnych przekazach archiwalnych. Zgromadzony materiał faktograficzny i oparte na nim „tabele statystyczne” świadczą o dużej i skutecznej aktywności w atakowaniu „dróg żelaznych” na interesującym nas obszarze. Przedstawiony Czytelnikowi bilans akcji sabotażowo-dywersyjnych wymaga jeszcze pewnych uzupełnień i uściśleń. Natomiast pozostają do odtworzenia wyniki walki z kolejami w latach 1939–1941, a także w okresie od sierpnia 1944 do stycznia 1945, ze szczególnym uwzględnieniem „roli”, jaką Kolej Wschodnia i jej funkcjonariusze odegrali w „ewakuacji” ludności Warszawy oraz „pomocy” udzielonej Wehrmachtowi i administracji niemieckiej w grabieży polskiego majątku narodowego.

¹¹⁰ Pierwsza część artykułu została opublikowana w „Roczniku Mazowieckim” 2006, t. XVIII, s. 121-142), druga – ibidem 2007, t. XIX, s. 123-173).

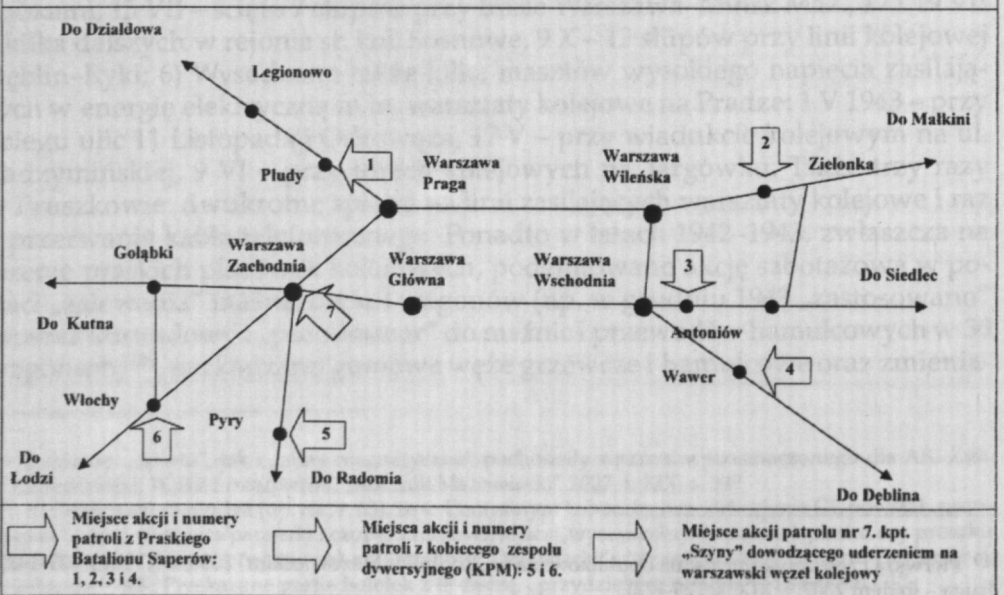
Załącznik nr 1.

Dyskrykt warszawski (granice terytorialne i szlaki kolejowe).

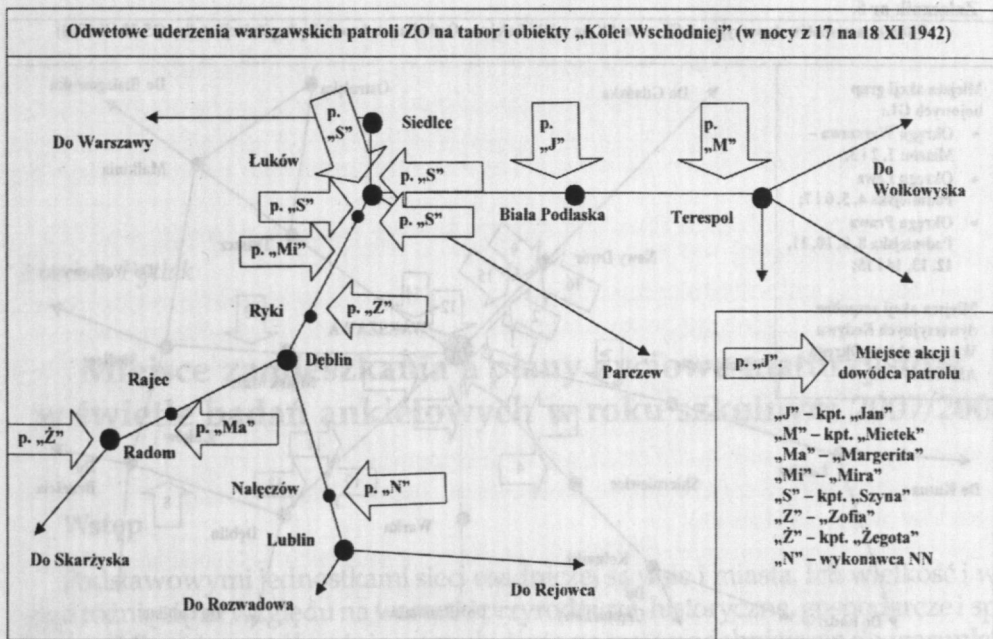


Załącznik nr 2.

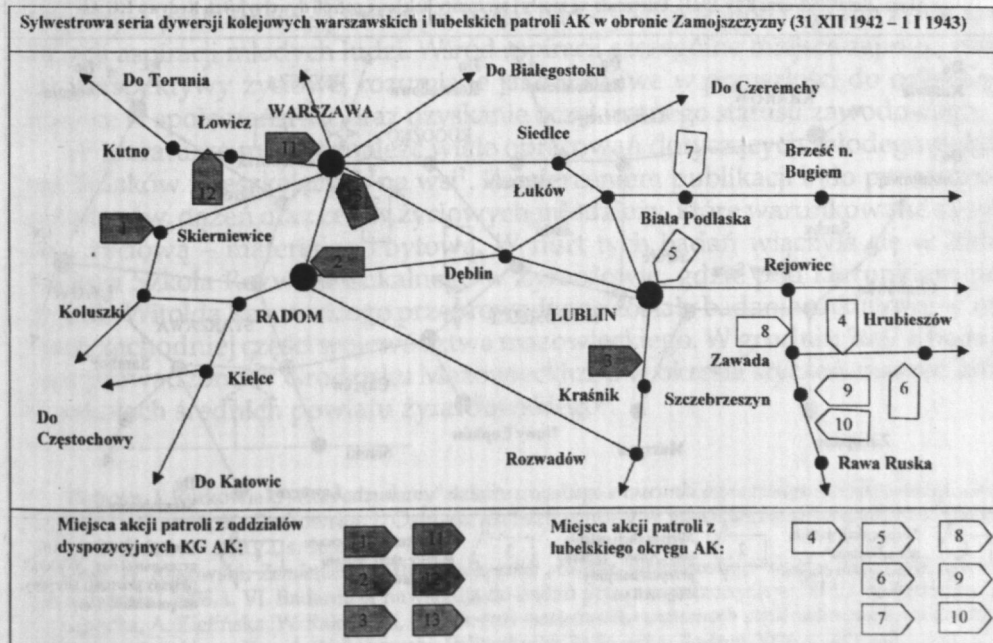
Akcja stołecznych patroli ZO na warszawski węzeł kolejowy (7/8 X 1942)



Załącznik nr 3.

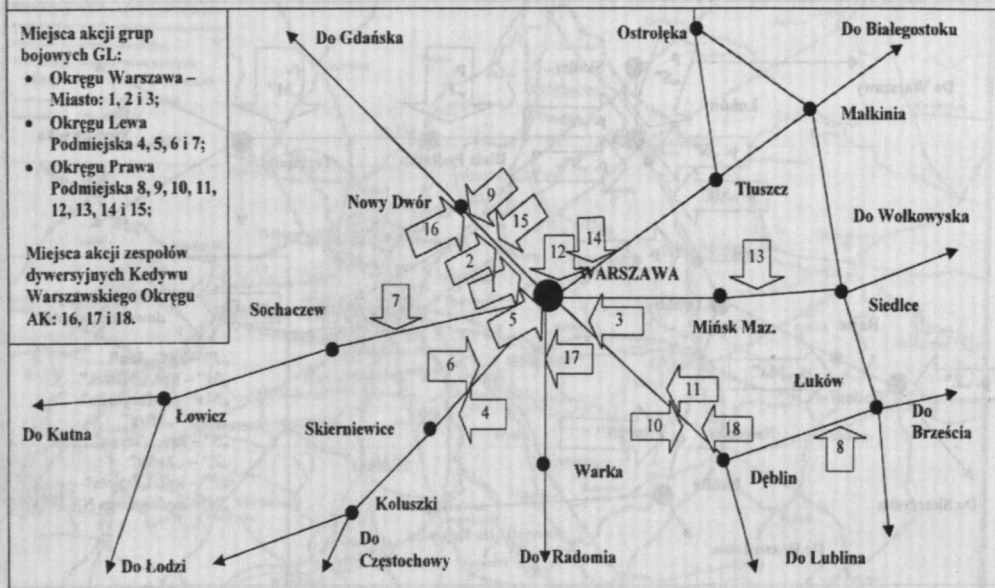


Załącznik nr 4.



Załącznik nr 5.

Uderzenia zespołów dywersyjnych GL oraz AK na szlaki kolejowe Ostbahn w 4 rocznicę kapitulacji stolicy (25-28 IX 1943)



Załącznik nr 6.

Akcja „Jula” (5/6 oraz 8 IV 1944). Uderzenia na mosty i przepusty kolejowe patroli dywersyjnych Kedywu KG AK

