

Bakunowicz, Czesław

Koleje Generalnego Gubernatorstwa w wojennej organizacji kolejnictwa III Rzeszy Niemieckiej 1939-1945

Dzieje Najnowsze 37/1, 29-45

2005

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Czesław Bakunowicz

Warszawa

Koleje Generalnego Gubernatorstwa w wojennej organizacji kolejnictwa III Rzeszy Niemieckiej 1939-1945

Wojna nie zmieniła, w zasadzie ogólnej, statusu własności kolei żelaznych w Rzeszy Niemieckiej. Nadal funkcjonowały koleje prywatne, nie tworzące jednolitej sieci, rozdrobnione wśród różnych właścicieli i posiadające różne formy własności prywatnej; koleje państwowe, zorganizowane w przedsiębiorstwie Deutsche Reichsbahn; oraz koleje szefa transportu OKW i OKH, dotychczas, tzn. w okresie pokoju, istniejące raczej teoretycznie i korzystające głównie z kolei Deutsche Reichsbahn. Dalsze trwanie wojny powodowało stałe zmiany w strukturach organizacyjnych tych kolei i w ich rozmiarach. Przede wszystkim zaczęły funkcjonować w rzeczywistości i rozrosły się do potężnych rozmiarów wojskowe koleje szefa transportu na obszarach państw okupowanych lub ich części, znajdujących się stale lub czasowo w zarządzie wojskowym III Rzeszy. Jednakże należy tu zauważyć, że statusy prawne państw zajętych lub okupowanych przez III Rzeszę zmieniały się wraz z wydarzeniami wojennymi i podobnie jak status Generalnego Gubernatorstwa nie były jasno i do końca określone¹.

Koleje prywatne użytku publicznego i niepublicznego, normalnotorowe, wąskotorowe, przemysłowo-gospodarcze, leśne i inne na podstawie zarządzenia z 28 marca 1940 r. przewodniczącego Ministerialnej Rady Obrony Rzeszy, Hermanna Goringa, i szefa Kancelarii Rzeszy, dra Hansa Lammersa, o administracji kolejami prywatnymi na obszarze Rzeszy Niemieckiej zostały, poprzez narzucenie im powiernictwa, całkowicie uzależnione od państwa. Deutsche Reichsbahn delegowała do tych kolei większość powierników, głównie ona dysponowała bowiem osobami fachowymi w zakresie kolejnictwa. Można więc przyjąć, że koleje prywatne na obszarze Rzeszy Niemieckiej zostały praktycznie podporządkowane, na czas wojny, Deutsche Reichsbahn, a status ich prywatności oznaczał bardziej prawo do odzyskania pełnej samodzielności po wojnie. Podobnie było poza Rzeszą Niemiecką, na obszarach będących pod jej faktyczną władzą, obojętnie, jaki status prawnopaństwowy obszary te posiadały, o ile tych kolei nie

¹ Wynika to z badań Cz. Madajczyka, zawartych w dziele pt. *Faszyzm i okupacje 1938-1945. Wykonywanie okupacji przez państwa Osi w Europie*, 1.1 i II, Poznań 1983 i 1984. Nie ma tam urzędowego i klarownego określenia przez władze niemieckie okupacji na obszarach zajętych przez III Rzeszę, na podstawie którego można by uchwycić zasadę organizacji kolejnictwa na tych obszarach. W t. II, na s. 50 znajduje się próba autora kwalifikacji okupacji terytoriów zajętych przez państwa Osi, przy zastosowaniu kryteriów prawno-administracyjnych. Także tu uchwycenie tej zasady, przy porównaniu do praktyki organizowania kolejnictwa, jest sprawą trudną.

przejął Szef Transportu. Wtedy bywały one podporządkowywane całkowicie niemieckim siłom zbrojnym. Określenie wielkości tych kolei w wymiarze całościowym, na obszarze władzy niemieckiej, jest dość trudne, tym bardziejże obszar ten ulegał ciągłym zmianom. Taki wyznacznik tych kolei, jak przewozy, w statystykach przewozów ogólnych Deutsche Reichsbahn bywał często nie uwzględniany bądź nie wyodrębniany, przewozy kolei prywatnych stanowiły bowiem niewielką część ogólnych przewozów kolei niemieckich. Jednakże znaczenie kolei prywatnych w funkcjonowaniu życia i gospodarki było czynnikiem bardzo istotnym.

Niemiecka Kolej Rzeszy w czasie wojny, zachowała swoją zasadę organizacyjną, chociaż jej struktura organizacyjna ulegała zmianom. Przede wszystkim w części komórek organizacyjnych średniego i niższego rzędu nastąpił jej ogromny rozrost, który powodował zmiany, ale nie zasadnicze, w części komórek organizacyjnych wyższego rzędu. Poniżej zostanie przedstawiona organizacja Niemieckiej Kolei Rzeszy na poziomie komórek organizacyjnych wyższego rzędu według stanu organizacyjnego z 1 VI 1942 r., który w zasadzie w tej postaci przetrwał do końca wojny.

Nadal minister komunikacji Rzeszy był jednocześnie dyrektorem Deutsche Reichsbahn, a jej komórkami organizacyjnymi wyższego rzędu były: 3 Generalne Kierownictwa Eksploatacji (Ruchu) (Generalbetriebsleitungen) z siedzibami w Berlinie, Monachium i Essen, 31 okręgowych Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektionen), z czego 10 dyrekcji pełniło funkcję Naczelnych Dyrekcji Warsztatów Naprawczych (Geschäftsführende Reichsbahndirektion für das Werkstättenwesen), 2 Dyrekcje Budowlane Kolei Rzeszy (Reichsbahnbaudirektionen) z siedzibami w Berlinie i Monachium, 3 Urzędy Centralne Kolei Rzeszy (Reichsbahn-Zentralämter) z siedzibami w Berlinie (dwa) oraz Monachium i obejmujące swym zakresem działania głównie sprawy socjalne i osobowe, a także badania techniczne, i Wyższe Kierownictwo Eksploatacji Trakcji Elektrycznej (Elektrische Oberbetriebsleitung) z siedzibą w Innsbrucku, i Najwyższe Kierownictwo Budowlane (Oberste Bauleitung) z siedzibą w Wiedniu, 2 Najwyższe Kierownictwa Elektryfikacji (Oberste Bauleitungen für Elektrifizierung) z siedzibami w Lipsku i Salzburgu, i Urząd Werbunkowy (Werbeamt) z siedzibą w Berlinie, 33 Urzędy Kontroli (Prüfungsämter) podległe Głównemu Urzędowi Kontroli (Hauptprüfungsamt) przy Reichsverkehrsministerium w Berlinie². Należy tu jeszcze koniecznie uwzględnić przedsiębiorstwo „Autostrady Rzeszy” (Unternehmen „Reichsautobahnen”), działające na podstawie ustawy z 27 VII 1933 r. i związane organizacyjnie z Deutsche Reichsbahn do 1 I 1941 r., kiedy to oddzieliło się ono od Deutsche Reichsbahn³, ale nadal dyrektor generalny Deutsche Reichsbahn jako minister komunikacji Rzeszy pełnił nad tym ważnym przedsiębiorstwem komunikacyjnym zwierzchnictwo. Funkcję dyrektora Przedsiębiorstwa „Autostrady Rzeszy” pełnił od 1938 r. wysoki urzędnik Deutsche Reichsbahn Karl Rudolphi⁴.

U schyłku 1942 r., a więc w okresie największych zdobyczy terytorialnych III Rzeszy, wykrystalizował się obraz organizacyjny potęgi niemieckiego kolejnictwa na kontynencie europejskim. W zasięgu władzy, określanej mniej lub bardziej formalnie jako „nadzór” („die Aufsicht”) Ministerstwa Komunikacji Rzeszy, które w tym wypadku można utożsamiać z Niemiecką Koleją Rzeszy, upraszczając oczywiście zagadnienie i nie wchodząc w zawiłości organizacyjne, związane z unią personalną ministra komunikacji Rzeszy i dyrektora Niemieckiej Ko-

² *Organisation der Reichsbahn*, Lehrfach a3,2., neubearbeitete Auflage. Leipzig 1943, s. 4-24; E. Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges*, Frankfurt-Zurich, s. 324.

³ W. Schulz, *Die Neuordnung des Unternehmens „Reichsautobahnen”*, w: „Die Reichsbahn”, nr 36-37 z 3/10IX 1941, s. 339.

⁴ „Die Reichsbahn”, nr 27 z 6 VII 1938, s. 673, Personalmeldungen.

lei Rzeszy, znalazły się następujące Kolejowe komórki organizacyjne wyższego rzędu, na następujących obszarach⁵.

1. Obszar Rzeszy Wielkoniemieckiej (Grossdeutschesreich):

- 1) obszar Rzeszy Starej (Altreich) z przeważającą częścią polskich ziem wcielonych:
 - a) Generalne Kierownictwa Eksploatacji (Ruchu):
 - Berlin Wschód (Berlin Ost),
 - Monachium Południe (Munchen Sud),
 - Essen Zachód (Essen West);
 - b) Główny Urząd Wagonów (Hauptwagenamt) w Berlinie;
 - c) 31 okręgowych Dyrekcji Kolei Rzeszy — RBD:
 - Augsburg, Berlin*, Wrocław*, Gdańsk, Drezno*, Erfurt, Essen, Frankfurt n. Menem, Halle, Hamburg*, Hannover, Karlsruhe, Kassel*, Koln*, Königsberg (Królewiec)*, Linz, Mainz, Monachium*, Munster (Westf.), Norymberga, Opole, Ostena we Frankfurcie n. Odrą, Poznań, Regensburg, Saarbrücken, Schwerin, Szczecin, Stuttgart*, Villach, Wiedeń*, Wuppertal, gdzie * wskazują RBD, pełniące także funkcje Naczelnym Warsztatów Naprawczych;
- 2) ziemie wcielone z kolejami:
 - a) Austrii — uprzednio Austriackie Koleje Związkowe (Osterreichische Bundesbahnen) — OBB,
 - b) Sudetów (Sudetenland) — uprzednio Czechosłowackie Koleje Państwowe (Ceskoslowenske Statni Drahi) — CSD,
 - c) Kłajpedy (Memelland) — uprzednio Litewskie Koleje Państwowe (Lietuvos Gelezinkeliai) — LG⁶,
 - d) Polski łącznie z Okręgiem Białostok (Bezirk Bialystok) — uprzednio PKP,
 - e) Słowenii — uprzednio Koleje Jugosłowiańskie (Jugoslavenske Zeljeznice — JyrocnaBeHOKe ^ene3H^e) — JZ — J[^],
 - f) Luksemburga — uprzednio Towarzystwo Narodowe Kolei Luksemburskich (Societe Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois) — CFL,
 - g) Alzacji i Lotaryngii — uprzednio Towarzystwo Narodowe Kolei Francuskich (Societe Nationale des Chemins de fer Francais) — SNCB,
 - h) Eupen Malmedy — uprzednio Towarzystwo Narodowe Kolei Belgijskich (Societe Nationale des Chemins de fer Belges) — SNCB, które zostały włączone do odpowiednich dyrekcji kolejowych Deutsche Reichsbahn lub zostały przekształcone w samodzielne dyrekcje kolejowe DR.

2. Generalne Gubernatorstwo:

- Dyrekcja Generalna Kolei Wschodniejw Krakowie (Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau) z podległymi, często zmieniającymi nazwy okręgowymi Dyrekcjami Kolei Wschodniej (początkowo Eisenbahnbetriebsdirektionen, później Ostbahn-Bezirksdirektionen⁷ i w Końcu Ostbahndirektionen⁸):
- OBD Kraków,

⁵ Głównie w oparciu o: E. Kreidler, op. cit., s. 324, ale z korektą znajdujących się tam nieścisłości.

⁶ Legitymacja Gryko Kostasa (Lietuvos Respublika, Susisiekimo Ministerija, Lietuvos Gelezinkeliai), zbiory archiwalne Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, Arch. 2340.

⁷ „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau" (dalej: ANB), F. 67 z 25 X 1941 r., s. 440.

⁸ „Die Reichsbahn", nr 18-19 z 5/12 V 1943 r., s. 123.

- OBD Warszawa,
- OBD Lwów,
- OBD Lublin (rozwiązana z dniem 30 XI 1941 r.)⁹,
- OBD Radom (rozwiązana z dniem 31 III 1943 r.)¹⁰.

Uprzednio: PKP. Niemieckie kierownictwo eksploatacji.

3. Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich w części okupowanej.

Początkowo działały następujące Główne Dyrekcje Kolejowe (Haupteisenbahndirektionen — HBD):

- HBD „Nord”, przemianowana na HBD Riga,
- HBD „Mitte”, przemianowana na HBD Minsk,
- HBD „Sud”, przemianowana na HBD Kiew,
- HBD „Ost”, przemianowana na HBD Poltawa,
- HBD Rostow, nowo utworzona¹¹.

W Krótkim czasie dyrekcje te zostały przekształcone w następujące dyrekcje komunikacyjne, wykraczające swym działaniem poza zakres spraw kolejowych:

- Generalna Dyrekcja Komunikacyjna Wschód (Die Generalverkehrsdirktion Osten) z siedzibą dyrekcji w Warszawie,
- Wyższe Kierownictwo Eksploatacji Południowa Rosja Dniepropietrowsk (Oberbetriebsleitung Sudrubland Dnjepropetrowsk),
- Dyrekcja Komunikacyjna Rzeszy Ryga (Reichsverkehrsdirektion Riga),
- Dyrekcja Komunikacyjna Rzeszy Mińsk (Reichsverkehrsdirektion Minsk),
- Dyrekcja Komunikacyjna Rzeszy Kijów (Reichsverkehrsdirektion Kiew),
- Dyrekcja Komunikacyjna Rzeszy Dniepropietrowsk (Reichsverkehrsdirektion Dnjepropetrowsk),
- Dyrekcja Komunikacyjna Rzeszy Rostów (Reichsverkehrsdirektion Rostow).

Uprzednio: Koleje Radzieckie (CoBeTCKne ^ene3Htie floporn) — C^fl. Niemieckie kierownictwo eksploatacji.

4. Francja (strefa okupowana i wolna, bez ziem wcielonych):

- Główna Dyrekcja Komunikacyjna Paryż (Hauptverkehrsdirektion Paris), do 14 VI 1942 r. działająca jako Wojskowa Dyrekcja Komunikacyjna Paryż (Wehrmachtverkehrsdirektion Paris) z podległymi Dyrekcjami Kolejowymi (EBD):
- EBD Nord,
- EBD Ost,
- EBD Sud,
- EBD West,
- EBD Bordeaux,
- EBD Lyon,
- EBD Toulouse,
- EBD Nancy,
- EBD Lille.

Uprzednio: Towarzystwo Narodowe Kolei Francuskich (Societe Nationale des Chemins de fer Francais) — SNCB.

⁹ ANB, F. 79 z 3 XII 1942 r., s. 513.

¹⁰ ANB, F. 18 z 31 III 1943 r., s. 147.

¹¹ ANB, F. 52 z 7 X 1942 r., s. 376.

5. Belgia:

— Główna Dyrekcja Komunikacyjna Bruksela (Hauptverkehrsdirektion Brussel), do 14 VI 1942 r. działająca jako Wojskowa Dyrekcja Komunikacyjna Bruksela (Wehrmachtverkehrsdirektion Brussel) z podległą Dyrekcją Kolejową: EBD Brussel.

Upřednio: Towarzystwo Narodowe Kolei Belgijskich (Societe Nationale des Chemins de fer Belges) — SNCB.

6. Holandia:

— Pełnomocnik Kolejowy Niemieckiej Kolei Rzeszy dla Holandii w Utrechcie (Bahnbvollmachtigter der Deutschen Reichsbahn für die Niederlande in Utrecht).

Upřednio: Koleje Holandii (Nederlandse Spoorwegen) — NS.

7. Dania:

— Pełnomocnik Kolejowy Niemieckiej Kolei Rzeszy dla Danii w Aarhus (Bahnbvollmachtigter der Deutschen Reichsbahn für Danemark in Aarhus).

Upřednio: Duńskie Koleje Państwowe (Danske Staatsbaner) — DSB.

Wielkość Niemieckiej Kolei Rzeszy, według stanu z końca 1942 r., na obszarze tzw. Rzeszy Wielkoniemieckiej, tzn. Rzeszy Starej, powiększonej o ziemie wcielone, bez obszarów nadzorowanych, ale z obszarem Generalnego Gubernatorstwa, Deutsche Reichsbahn uznawała bowiem Kolej Wschodnią za włączoną formalnie w jej stan posiadania, można zobrazować następującymi danymi orientacyjnymi, odnoszącymi się do linii normalnotorowych:

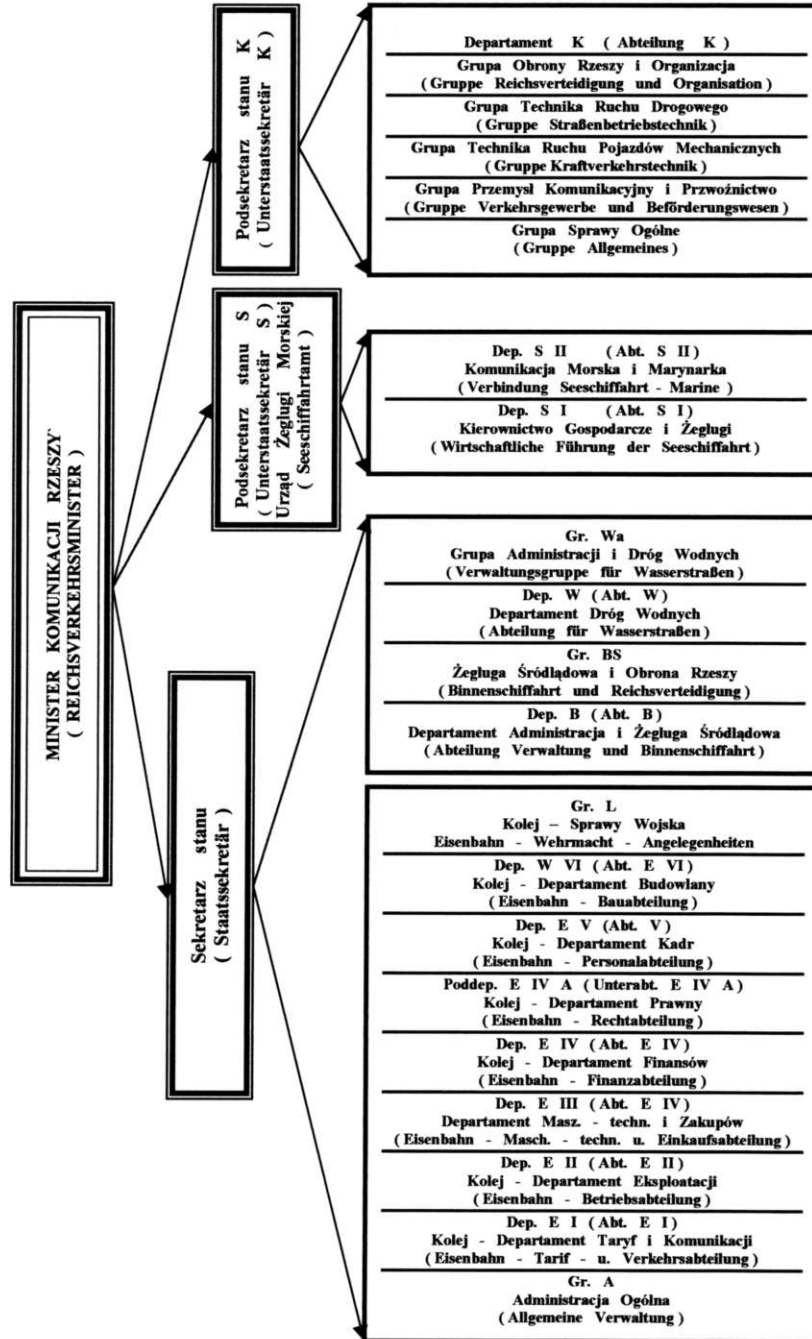
— personel . . . . .	. 1 385 987 osób,
— długość linii głównych i drugorzędnych . . . . .	. 71 586 km,
— parowozy . . . . .	. 29 595 szt.,
— lokomotywy spalinowe . . . . .	. 1 szt.,
— lokomotywy elektryczne . . . . .	. 944 szt.,
— lokomotywy małe . . . . .	. 1 240 szt.,
— wagony osobowe . . . . .	. 71 180 szt.,
— wagony bagażowe . . . . .	. 23 011 szt.,
— wagony towarowe kryte . . . . .	. 289 671 szt.,
— wagony towarowe odkryte . . . . .	. 555 702 szt. ¹²

Ministerstwo Komunikacji Rzeszy w VII 1940 r., po wewnętrznych przekształceniach organizacyjnych, przyjęło następującą postać. Na czele ministerstwa stał minister komunikacji Rzeszy. Komórki organizacyjne wyższego rzędu, zwane oddziałami (Abteilungen), a stosując polskie nazewnictwo — departamentami, zostały podzielone na trzy działy, niezupełnie według rodzaju prowadzonych spraw. Największym działem był dział spraw kolejnictwa i żeglugi śródlądowej, składający się z 13 oddziałów (departamentów), na czele którego stał sekretarz stanu (Staatssekretar), czyli wiceminister. Drugim co do wielkości działem był dział żeglugi, składający się z dwóch oddziałów (departamentów), określanymi jako Urząd Żeglugi Morskiej (Seeschiffahrtsamt), na czele którego stał podsekretarz stanu (Unterstaatssekretar) z dodatkiem litery „S” dla odróżnienia. Trzecim działem był dział składający się z jednego oddziału (departamentu) K, w gestii którego znalazły się sprawy transportu drogowego (kołowego), na czele którego stał podsekretarz stanu (Unterstaatssekretar) K. Podsekretarze stanu podlegali wyłącznie ministrowi komunikacji Rzeszy¹³. Dokładniejszą strukturę organizacyjną Reichsverkehrsministerium przedstawia załącznik 1.

¹² Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1942, Berlin 1943, s. 9-8, 164-165, 170-171.

¹³ Th. Kittel, W. Wehrmann, *Das Reichsverkehrsministerium*, Berlin, s. 42-43.

Załącznik 1. Struktura organizacyjna Ministerstwa Komunikacji Rzeszy. Stan z lipca 1940 r.



Źródło: Th. Kittel, W. Wehrmann, *Das Reichsverkehrsministerium*, Berlin [b.r.w.]

Minister komunikacji i jednocześnie dyrektor generalny Deutsche Reichsbahn — dr J. H. Dorpmuller utrzymał się na tych stanowiskach do końca wojny.

Julius Heinrich Dorpmuller urodził się 24 VII 1869 r. w Elberfeld, w rodzinie inżyniera kolejowego, który wsławił się wynalazkami z dziedziny techniki torowej. W latach 1889-1893 studiował budownictwo kolejowe i drogowo w Wyższej Szkole Technicznej w Aachen. Po uzyskaniu dyplomu rozpoczął pracę na kolei w dyrekcji kolejowej w Kolonii. W latach 1898-1907 pracował w dyrekcji kolejowej w Saarbrücken. Następnie 10 lat spędził w Chinach. Początkowo był kierownikiem biura technicznego Kolei Szantungskiej w Tsing-tau, a od 1908 r. — głównym inżynierem budowy 700-kilometrowego odcinka Chińskiej Kolei Państwowej na linii Tien-sin — Puk-on. Od 1912 r. był kierownikiem eksploatacji tej kolei. W 1917 r. po wypowiedzeniu przez Chiny wojny Niemcom i Austro-Węgrom uciekł z Chin w przebraniu misjonarza i poprzez Mandżurię, Syberię i Rosję dotarł do Niemiec. W 1918 r. służył w niemieckich formacjach kolejowych.

Po zakończeniu wojny pracował w dyrekcjach kolejowych w Szczecinie i w Essen. W latach 1922-1924 piastował stanowisko prezidenta nowo utworzonej dyrekcji Kolejowej w Opolu a następnie w Essen. W 1925 r. został stałym zastępcą dyrektora generalnego Deutsche Reichsbahn, a w 1926 r. jej dyrektorem generalnym. W 1933 r. objął kierownictwo przedsiębiorstwa „Autostrady Rzeszy”. W 1937 r. Hitler mianował go ministrem komunikacji Rzeszy, przy zachowaniu stanowiska dyrektora generalnego Deutsche Reichsbahn. W maju 1945 r. został włączony do rządu adm. Carla Donitza, a na przełomie maja i czerwca tego roku uczestniczył pod Paryżem w rozmowach z przedstawicielami aliantów w sprawie powojennej odbudowy kolejnictwa w Niemczech. Zmarł 5 lipca 1945 r. w Malente-Gremshülen¹⁴.

Fakt, że J. Dorpmuller był dla aliantów pierwszym partnerem do rozmów na temat powojennej odbudowy Kolejnictwa w Niemczech, stwarza potrzebę przybliżenia jego osoby, tym bardziej że koleje niemieckie, którymi on kierował, przewiozły około trzy miliony Żydów do obozów zagłady i o tym fakcie, chociaż bez konkretnych danych liczbowych, wówczas alianci wiedzieli. W tej sprawie można obecnie tylko snuć domysły. Jednakże w byłym amerykańskim, a obecnie niemieckim archiwum „Berlin Dokument Center” (Berlin-Zehlendorf), gromadzącym akta personalne osobistości III Rzeszy, udostępniane są już te akta do badań historycznych. Z akt osobowych J. Dorpmullera wynika, że:

- do NSDAP zgłosił swój akces 28 I 1941 r. i został przyjęty z numerem członka 7 889 826, co dziwi, że tak późno i tak długo, na tak ważnym stanowisku w państwie totalitarnym, funkcję ministra komunikacji pełnił człowiek bezpartyjny;
- posiadał „złotą odznakę honorową NSDAP”, mimo krótkiego stażu partyjnego;
- w ankiecie osobowej, we własnoręcznie napisanym życiorysie, jak również w publikowanych życiorysach urzędowych brak jest informacji o uzyskaniu prawa do tytułu doktora, którego stale używał i który mógł być tylko honorowy, jak świadczy skrót „e. h”, umieszczony przy tytule w jego własnoręcznie podpisanej ankiecie osobowej;
- był starym kawalerem, co też dziwi, gdy się uwzględni realia III Rzeszy i kryteria, którymi kierowano się pod tym względem wobec wysoko postawionych urzędników państwowych¹⁵.

¹⁴ „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Technisches Fachblatt des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen”, Heft 11/12 z VI 1944 r., s. 160; *Neue deutsche Biographie*, Band IV, Berlin 1959, s. 84-85; M. Sokołowski, *Utworzenie „rządu Donitza” i kapitulacja III Rzeszy (30 kwietnia-8 maja 1945 r.)*, „Dzieje Najnowsze”, r. XV 1983, z. 4, s. 57.

¹⁵ Pojedyncze, nie spaginowane, opatrzone nazwą archiwum „Berlin Document Center” akta osobowe J. Dorpmullera, w tym:

Dane te, wykraczające poza wyżejprzedstawione dane urzędowe, znacznie przybliżają postać ministra komunikacji III Rzeszy.

Sekretarzem stanu w Reichsverkehrsministerium, w zakresie kolejnictwa i żeglugi śródlądowej, i jednocześnie zastępcą dyrektora generalnego Deutsche Reichsbahn był, do VI 1942 r., Wilhelm Kleinmann, kiedy to została przyjęta przez Hitlera jego prośba o przeniesienie go w stan spoczynku ze względów zdrowotnych, jak ogłoszono urzędowo¹⁶.

Wilhelm Kleinmann urodził się 28 V 1876 r. w Barmen, w rodzinie chłopskiej. Studiował w latach 1896-1900 budownictwo w Berlinie i w Hannoverze. Do 1914 r. pracował w administracji kolejowej w Elberfeld, Alzacji i Lotaryngii, Straßburgu i Saarbrücken. Do 1916 r. pełnił służbę wojskową w formacjach kolejowych na froncie zachodnim i wschodnim. W 1916 r. został szefem eksploatacji w Wojennej Dyrekcji Kolejowej w Bukareszcie. W 1918 r. wykonywał specjalne zadania w Moskwie i Petersburgu. W latach 1920-1923 pracował w niemieckiej dyrekcji kolejowej w Katowicach, która została wkrótce przeniesiona do Opola, a następnie w Wyższej Dyrekcji Eksploatacji „Zachód” w Essen. W 1931 r. wstąpił do NSDAP, gdzie pełnił funkcję specjalisty do spraw kolejowych w sztabie kierowniczym partii. W 1933 r. został prezydentem dyrekcji kolejowej w Koln i w tym roku zastępcą dyrektora generalnego Deutsche Reichsbahn. W 1937 r. został mianowany sekretarzem stanu w Reichsverkehrsministerium. Posiadał tytuł doktora honoris causa Wyższej Szkoły Technicznej w Darmstadt, ale tytuł ten rzadko można znaleźć przy jego nazwisku¹⁷.

Nowym sekretarzem stanu w Reichsverkehrsministerium został dr inż. Albert Ganzenmuller, który z dniem I VI 1942 r. objął urządowanie¹⁸. Zmiana ta posiadała cechy zjawiska naturalnego, jest bowiem rzeczą naturalną, że 66-letni urzędnik w wieku emerytalnym i na stanowisku o dużym stopniu odpowiedzialności prosi o dymisję z powodów zdrowotnych. Po wojnie, gdy szukano winnych organizowania transportów kolejowych do obozów zagłady, zaczęto dopatrywać się w nominacji Ganzenmullera związku przyczynowego z rozpoczętą właśnie w tym czasie akcją zagłady Żydów, widząc w Ganzenmullerze tego, któremu zlecono misję specjalną organizowania kolejowych transportów Żydów na zagładę. W latach 1973-1976 Ganzenmuller odpowiadał przed Sądem Krajowym w Dusseldorfie z oskarżenia o współudział w ludobójstwie Żydów¹⁹. Jednakże rzeczywiste powody dokonanej zmiany personalnej na stanowisku sekretarza stanu w Reichsverkehrsministerium nie zostały dotychczas jednoznacznie udokumentowane.

— własnoręcznie napisany życiorys, bez daty i adresata,

— „Fragebogen (Anlage zum Antrag auf Aufnahme in die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei)” z 28 I 1941 r., z podpisem Dorpmüllera,

— decyzja podskarbiego Rzeszy z 3 II 1941 r., podpisana przez Schneidera, o przyjęciu Dorpmüllera do NSDAP i skierowana do Sektion Reichsleitung der NSDAP,

— pismo z 3 II 1941 do Dorpmüllera, informujące go o przyjęciu do NSDAP, z nieczytelnym podpisem,

— pismo kierownika organizacyjnego NSDAP (Der Reichsorganisationsleiter der NSDAP) do podskarbiego Schwarza (Reichsschatzmeister der NSDAP, Reichsleiter Schwarz) w Monachium, z 10 V 1944 w sprawie „złotej odznaki NSDAP”.

Kserokopie wyżej wymienionych dokumentów są posiadaniu autora niniejszej pracy.

¹⁶ „Die Reichsbahn”, nr 22/23 z 3/10 VI 1942 r., s. 182; ANB, F. 33 z 17 VI 1942 r., s. 231.

¹⁷ „Die Reichsbahn”, nr 22/23 z 3/10 VI 1942 r., s. 192-192a, nr 7 z 17 II 1937 r., s. 153.

¹⁸ H. Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Koln 1985, s. 128.

¹⁹ Ibidem, s. 129-130.

Albert Ganzenmuller urodził się 25 lutego 1905 r. w Passau, w rodzinie chłopskiej. W 1925 r. ukończył gimnazjum realne w Monachium, a w 1928 r. — kierunek budowy maszyn w Wyższej Szkole Technicznej w Monachium i uzyskał dyplom inżyniera. Bezpośrednio po studiach rozpoczął pracę w dyrekcji kolejowej w Monachium. W 1931 r. zdał egzamin asesorski i rozpoczął pracę w dyrekcji kolejowej w Norymberdze, a w 1934 r. został przeniesiony do Urzędu Centralnego Deutsche Reichsbahn w Monachium. W następnym roku został kierownikiem oddziału lokomotyw elektrycznych w zakładach naprawczych taboru w Monachium. W 1937 r. został przeniesiony do Reichsverkehrsministerium, gdzie zajmował się problemami napędu elektrycznego. W 1938 r. wrócił do Monachium i w następnym roku objął stanowisko kierownika wydziału elektrotechnicznego budowy i zakupów Urzędu Centralnego w Monachium. W 1940 r., po wojennych perturbacjach, uruchamiał trakcję elektryczną w Dyrekcji Komunikacyjnej Wehrmachtu w Paryżu i na obszarze okupowanej Francji. Krótko pracował w oddziale naprawczym taboru w dyrekcji kolejowej we Wrocławiu. Jeszcze w tym samym roku został mianowany prezydentem wydziału i kierownikiem Najwyższego Kierownictwa Elektryfikacji w Salzburgu. W 1941 r. został wiceprezydentem Wyższego Kierownictwa Eksploatacji Trakcji Elektrycznej w Innsbrucku. Po agresji Niemiec na ZSRR zgłosił się ochotniczo do służby na wschodzie i z dniem 6 X 1941 r. przejął kierownictwo Głównej Dyrekcji Kolejowej „Wschód” w Połtawie i na tym stanowisku wykazał swoje zdolności organizacyjne. Gdy tę dyrekcję przejęła w 1942 r. Niemiecka Kolej Rzeszy, został mianowany komisarzem generalnym tej dyrekcji. W momencie, gdy obejmował stanowisko sekretarza stanu w Reichsverkehrsministerium, liczył 37 lat.

Zapewne zawrotna kariera zawodowa Ganzenmullera byłaby niemożliwa bez jego zaangażowania się w ruch narodowo-socjalistycznym. Już w 1922 r. był członkiem oddziału Szturmowego Południe Związku Walki „Flaga Wojenna Rzeszy” (StoBtrupp Sud des Kampfbundes „Reichskriegsflagge”). W krwawych wydarzeniach z 8 na 9 XI 1923 r. uczestniczył w próbie zajęcia dowództwa okręgu wojskowego w Monachium, za co otrzymał „order krwi”. Do NSDAP i SA wstąpił w 1931 r. Uprawiał sport²⁰.

W znajdujących się w archiwum „Berlin Document Center” partyjnych aktach osobowych Ganzenmullera brak jest bezpośrednich informacji w sprawie mianowania go sekretarzem stanu w Reichsverkehrsministerium i ewentualnego zlecenia mu zadania w akcji zagłady Żydów, chociaż pisma opiniujące go z lutego 1942 r. wyraźnie pozostają w związku z tą nominacją²¹. Sprawa ta stanowi jednakże odrębne zagadnienie.

W maju 1945 r. Ganzenmuller został aresztowany. W grudniu 1947 r. udało mu się uciec do Argentyny. Ostatecznie wrócił do Niemiec w 1955 r. i podjął pracę w Koncernie Hoescha w Dortmundzie. Był wielokrotnie przesłuchiwany. Rozpoczęty w 1973 r. jego proces sądowy nie zakończył się wyrokiem. W 1977 r. Sąd Krajowy w Duseldorfie uznał go za niezdolnego do odpowiadania przed sądem z powodu złego stanu zdrowia²².

Przedstawione wyżej sylwetki trzech najwyższych zwierzchników kolei III Rzeszy Niemieckiej, w tym także kolei Generalnego Gubernatorstwa, obojętnie, jak to w poszczególnych okre-

²⁰ „Die Reichsbahn”, nr 22/23 z 3/10 VI 1942 r., s. 192; „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens...”, Heft 12 z 15 VI 1942, s. 175-176.

²¹ Archiwum „Berlin Document Center”, pisma (znak „BDC”, bez sygnatury archiwalnej, nie spaginowane) Gauleitung München-Oberbayern z 19 II 1942 w sprawie opinii i opinia o Ganzenmullerze. Kserokopie w posiadaniu autora niniejszej pracy.

²² H. Lichtenstein, op. cit., s. 120-130.

sach tego tworu politycznego formalnie wyglądało, można uzupełnić następującymi spostrzeżeniami.

Wszyscy trzej byli dobrze przygotowani zawodowo, szczególnie od strony praktycznej. Wykształcenie ich, sprowadzające się do odbycia 3, 4-letnich studiów w wyższych szkołach technicznych, było raczej bardzo przeciętne jak na tak wysokie i odpowiedzialne stanowiska i nie otwierało przed nimi szerokich horyzontów teoretycznego myślenia. Władze państwowe udzieliły im w tym zakresie moralnego wsparcia w postaci nadania im tytułów naukowych doktora honorowego (ehrenhalber). Do ich wysokich stanowisk wyniosło ich bezwzględne podporządkowanie się polityce Hitlera i energia działania poparta dobrym opanowaniem umiejętności praktycznych.

Wyżej opisany system organizacji kolejnictwa, znajdującego się w gestii Ministerstwa Komunikacji Rzeszy i Niemieckiej Kolei Rzeszy byłby niepełny, a nawet mylący bez uwzględnienia uwarunkowań zewnętrznych, które wynikały głównie z realizacji celów wojennych. Uwarunkowania te są często pomijane w opracowaniach, dotyczących dziejów kolei niemieckich, chociaż czasami mogą wydawać się oczywiste. Otóż na kierownictwo kolei silnie oddziaływały inne resorty i instytucje, niekiedy były tworzone formalne ciała do tego oddziaływania, niekiedy oddziaływanie nieformalne odgrywało decydującą rolę w podejmowaniu decyzji, a niekiedy napięcia, wynikające z tego oddziaływania, doprowadzały do podejmowania niekorzystnych decyzji. Między NSDAP a Reichsverkehrsministerium i zarazem Deutsche Reichsbahn, oraz z trzeciej strony Wehrmachtem, a bardziej konkretnie — aparatem szefa transportu OKW i OKH istniały utajone napięcia, wynikające nie tylko z bieżącego załatwiania spraw przewozowych, ale i z różnic poglądowych na temat ogólnej organizacji kolejnictwa w okresie wojny. Napięcia te oddziaływały negatywnie na wyniki prowadzenia wojny. Nacisk aparatu partyjnego na resort komunikacji stale rósł. Napięcia i zadrążnienia, wywołane naciskiem na sprawy personalne, sięgają swym początkiem 1933 r. Gauleiterzy NSDAP i ich funkcjonariusze w coraz większym stopniu mieszały się nawet w sprawy fachowe, powodując ogromne straty, przejawiające się głównie w niewykorzystaniu potencjału kolei. Fakt, że okręgi partyjne nie pokrywały się terytorialnie z kolejowymi dyrekcjami okręgowymi, powodował, że prezydenci dyrekcji okręgowych musieli współpracować z kilkoma gauleiterami, którzy mając na uwadze dobro swego okręgu, niejednokrotnie mieli różniące się między sobą poglądy na te same sprawy kolejowe. Na przykład prezydent RBD Frankfurt n. Menem musiał współpracować aż z sześcioma gauleiterami, których okręgi partyjne znajdowały się na obszarze tej dyrekcji kolejowej²³. W tej sytuacji akces Dorpmüllera do NSDAP aż w 1941 r. staje się oczywisty i chyba należy rozumieć przez ten fakt głównie obronę swojej pozycji wobec nacisku partyjnego.

Innym zagadnieniem była działalność przy Reichsverkehrsministerium lub Deutsche Reichsbahn różnych komisarzy lub pełnomocników z różnych resortów w celu szybkiej realizacji swoich zamówień przewozowych. W maju 1942 r. Hitler przejściowo utworzył Kierownictwo Transportu (Transportleitung), którego przewodniczącym został generał-feldmarszałek lotnictwa Erhard Milch i w skład którego wchodziły czołowe osobistości z resortów przemysłu, gospodarki i wojska²⁴. Z drugiej strony, do różnych nowotworzonych komisji obrony, działających w terenie wchodził prezydenci kolejowych dyrekcji okręgowych a właściwym ich zadaniem była realizacja zadań transportowych tych komisji²⁵. Działające przy Generalnych Kierownictwach Eksploatacji „Wschód” i „Zachód” różne komisje transportowe zostały, w czerw-

²³ E. Kreidler, op. cit., s. 192.

²⁴ Ibidem, s. 194-195.

²⁵ Ibidem, s. 197.

cu 1942 r., połączone w Centralny Urząd Komunikacyjny (Zentralverkehrsleitstelle) i włączone do Generalnego Kierownictwa Eksploatacji „Wschód” w Berlinie, a więc w ramy przedsiębiorstwa Deutsche Reichsbahn, odciążając tym samym Reichsverkehrsministerium, do którego te komisje wcześniej wniosły różne postulaty²⁶. Za szczyt żądań i chyba wyraz arogancji można uznać propozycję szefa transportu, gen. mjr R. Gercke z końca 1939 r. by ten wszedł do Reichsverkehrsministerium jako sekretarz stanu z rozkazodawczymi lub — inaczej mówiąc — dyktatorskimi pełnomocnictwami²⁷.

Szef Transportu OKW i OKH — pod tym pojęciem należy rozumieć samodzielny, nie podlegający generalnemu kwatermistrzostwu, jak w innych krajach, oddział w Dowództwie Wojsk Lądowych (OKH), który wyłonił się z 5 Oddziału Sztabu Generalnego OKH i który stopniowo, wraz z rozprzestrzenianiem i potęgowaniem się wojny, przekształcił się w potężny aparat transportu wojskowego, a w pewnym sensie w rodzaj służby w siłach zbrojnych, gdy się uwzględni, że koleje stały się integralnymi częściami niektórych rodzajów oręża czy nawet orężem, ujmując rzecz szeroko²⁸. Dowódca tego oddziału lub służby, określane zwykle jako szef transportu, wchodził jednocześnie do Dowództwa Sił Zbrojnych (OKW) jako „Szef Transportu Wojskowego” (Wehrmachtstransportchef) i poprzez OKW współdziałał w zakresie transportu z Dowództwem Wojsk Lotniczych (OKL) i Dowództwem Marynarki Wojennej (OKM)²⁹. Jeżeli uwzględni się fakt, że III Rzesza podporządkowała swoje państwo celom wojennym, głosząc od 1943 r. pojęcie „wojny totalnej”, to szef transportu oddziaływał bardzo silnie i skutecznie na cały transport cywilny w sferze władzy i wpływów niemieckich.

Można przyjąć zasadę, że szef transportu organizował i był odpowiedzialny za transport w strefach przyfrontowych i frontowych oraz w państwach okupowanych, będących w zarządzie wojskowym.

Struktura organizacyjna aparatu szefa transportu, według stanu z początku 1941 r., była dość złożona. Na czele tej struktury stał szef transportu (Chef des Transportwesens) jako konkretna osoba, a niżej funkcjonowały trzy następujące centralne wydziały: Wydział Transportu Polowego (Feldtransportabteilung), Wydział Planowania (Planungsabteilung) i Wydział Transportu Krajowego (Heimattransportabteilung). Przy tych wydziałach działali upelnomocnieni przedstawiciele: Ministerstwa Komunikacji Rzeszy, Niemieckiej Kolei Rzeszy, Żeluzi Śródlądowej przedstawiciel generalnego inspektora do spraw niemieckich dróg kołowych. Na poziomie niższym działały następujące komórki organizacyjne: dowódca oddziałów kolejowych (Befehlshaber der Eisenbahneinheiten — Bedeis), Dyrekcja Komunikacyjna Wojskowa (Wehrmachtsverkehrsdirektion), Kolejowe Oddziały Transportowe „Zachód” i „Wschód” (Eisenbahntransportabteilungen „West” und „Ost”), oraz inne do spraw bardziej szczegółowych. Poza obszarem objętym właściwością szefa transportu działały jego placówki zewnętrzne (Außenstellen) na obszarze Rzeszy, państw okupowanych i państw sojusznicznych, utrzymujących komunikację z Rzeszą³⁰.

Latem 1942 r. przed agresją na ZSRR zostały utworzone, w celu obsługi transportowej planowanego frontu, trzy Kolejowe Dyrekcje Polowe (Feldeisenbahndirektionen) — FBD szefa transportu w sile po około 10 000 ludzi. Zanim nastąpił atak na ZSRR, jedna FBD i została przetransportowana do obsługi frontu w Jugosławii i w związku z tym utworzono nową, czwar-

²⁶ Ibidem, s. 204.

²⁷ Ibidem, s. 204-205.

²⁸ Ibidem, s. 291.

²⁹ J. Piekalkiewicz, *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1979, s. 9.

³⁰ E. Kreidler, op. cit., s. 327-328.

tą FBD 4. Na początku 1942 r. Kolejowe Dyrekcje Polowe zostały przemianowane na Komendy (Dowództwa) Kolei Polowych (Feldeisenbahnkommandos) — FEKdo. Cztery z nich działały w strefie frontowej przyfrontowejfrontu wschodniego, a FEKdo 1 w Belgradzie, FEKdo 6 w Salonikach i FEKdo 7 w Agram³¹.

Według stanu z końca 1942 r. „nadzór” („Aufsicht”) szefa transportu rozciągał się na następujące kraje, które posiadały odmienne komórki organizacyjne, zarządzające transportem.

1. Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (część części okupowanej):

- Frontowe Kierownictwo Eksploatacji (Ruchu) przy szefie transportu w Warszawie (Frontbetriebsleitung beim Chef des Transportwesens in Warschau), do 23 grudnia 1942 r., później Generalna Dyrekcja Komunikacyjna „Wschód” w Warszawie (Die Generalverkehrsdirektion „Osten”, in Warschau);
- Komenda Kolei Polowych Psków 4 (FEKdo 4 Fleskau);
- Komenda Kolei Polowych 3 Charków (FEKdo 3 Charkow);
- Komenda Kolei Polowych 2 Smoleńsk (FEKdo 2 Smolensk);
- Komenda Kolei Polowych 5 Krasnodar (FEKdo 5 Krasnodar).

Uprzednio: Koleje Radzieckie — C^{fl}. Niemieckie Kierownictwo eksploatacji.

2. Norwegia:

- Komendantura Transportu (Transportkommandantur) Oslo — TK Oslo.

Uprzednio: Norweskie Koleje Państwowe (Norges Statsbaner) — NSB.

3. Jugosławia (Chorwacja i Serbia):

- Dyrekcja Komunikacyjna (Wehrmachtverkehrsdirektion) Belgrad — WVD Belgrad, a od sierpnia 1943 r. Transport Generalny Południowy Wschód (General Transportwesen Sudost) Belgrad.

Uprzednio: Koleje Jugosłowiańskie (Jugoslavenske Zeljeznice — JyrocnaBeHCKe ^ene3H^e) — Jft-J^, a ówczynie Chorwackie Koleje Państwowe (Hrvatske Drzawne Zeljeznice) — HDZ i Serbskie Koleje Państwowe (CpncKe flp^aBHe ^ene3H^e) — Cfl^.

4. Grecja:

- Dyrekcja Komunikacyjna Wojskowa Belgrad, a od sierpnia 1943 r. Transport Generalny Południowy Wschód Belgrad.

Uprzednio: Greckie Koleje Państwowe (w wersji międzynarodowej: Chemins de Fer de L'-Etat Hellenique) — CEH³².

Osobne zagadnienie stanowi osoba szefa, a właściwie dowódcy aparatu szefa transportu OKW i OKH — Rudolfa Gercke. R. Gercke rozpoczął wojnę w stopniu pułkownika, a zakończył w stopniu generała piechoty, odpowiadającemu rangą generałowi broni w Wojsku Polskim. Fakt, że przez cały okres wojny utrzymał się na tym, tak wysokim stanowisku, było czymś wyjątkowym w wojsku niemieckim w okresie II wojny światowej. Świadczy to także o tym, że wykonywał dobrze swoje obowiązki. Są opinie, że dokonał wielkiego dzieła poprzez zapewnienie niemieckim siłom zbrojnym dobrze funkcjonującego transportu i tym samym przyczynił się do ich sukcesów oraz uchronił je przed wieloma porażkami. Miał opinię oryginała czy też nawet dziwaka w generalskim mundurze. Jego stosunki z podwładnymi nie były nacechowane zaufaniem, z ministrem komunikacji Rzeszy i jego zastępcami były wręcz chłodne, a osobiste kontakty nadzwyczajrzadkie. Dostał się do niewoli amerykańskiej 9 V 1945 r. w Saalfelden.

³¹ H. Pottgiesser, *Die Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944*, Neckargemund 1960, s. 24-26; E. Kreidler, op. cit., s. 295-297.

³² E. Kreidler, op. cit., s. 324.

Przedtem rozkazał spalić wszystkie swoje dzienniki wojenne. Zmarł w lazarecie jenieckim 17 II 1947 r. w Marburgu/Lahn³³.

Przedstawiony wyżej zarzys organizacji kolejnictwa niemieckiego w okresie wojny należy koniecznie uzupełnić wyjaśnieniem dwóch, następujących zagadnień.

1. Generalna Dyrekcja Komunikacyjna „Wschód” w Warszawie (Die Generalverkehrsdi-rektion „Osten” in Warschau)

Dyrekcja ta, w skrócie GVD „Osten”, niewiele miała wspólnego z Dyrekcją Generalną Kolei Wschodniej w Krakowie i w ogóle z kolejnictwem Generalnego Gubernatorstwa, mimo że znajdowała się na jego obszarze. Z dniem 6 IX 1941 r., gdy Niemcy zajęły znaczne obszary ZSRR, zaczęło działać w Warszawie Kierownictwo Eksploatacji (Ruchu) Wschód przy Szefie Transportu w Warszawie (Betriebsleitung Osten beim Chef des Transportwesens in Warschau), w skrócie BLO „Osten”, z podległymi sobie Głównymi Dyrekcjami Kolejowymi (Haupteisenbahndirektionen) — HBD w: Rydze, Mińsku, Kijowie i Połtawie (później w Dniepropietrowsku) i z prawem udzielania wytycznych Kolejowym Dyrekcjom Połowym, działającym w pobliżu frontu. Na bazie BLO Osten, w dniu 14 I 1942 r., została utworzona Filia Wschód Ministerstwa Komunikacji Rzeszy (Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums) — Osteis, która z dniem 1 XII 1942 r. została przekształcona w Dyrekcję Komunikacyjną Wschód w Warszawie. GVD „Osten” podlegała wyłącznie Ministrowi Komunikacji Rzeszy i w swojej pieczy, oprócz transportu kolejowego, miała transport kołowy i żeglugę śródlądową. Wkrótce przekształciła ona Główne Dyrekcje Kolejowe — HBD, podległe dotąd Szefowi Transportu, w Dyrekcje Komunikacyjne Rzeszy — RVD, już wyżej wyszczególnione.

Sprawa nie była jednak prosta. Prawdopodobnie nie było zgodności poglądów między Szefem Transportu a Ministerstwem Komunikacji Rzeszy, bowiem mimo rozwiązania BLO „Osten”, podległego Szefowi Transportu, od 3 II 1942 r. funkcjonowało podobne kierownictwo, zwane Frontowym Kierownictwem Eksploatacji (Ruchu) przy szefie komunikacji w Warszawie (Frontbetriebsleitung beim Chef des Transportwesens in Warschau) — FBL, wymieniane niekiedy jako Polowe Kierownictwo Eksploatacji (Ruchu) (Feldbetriebsleitung). Istniał więc dualizm kierowania sprawami kolejowymi na znacznym obszarze okupowanego ZSRR. Dopiero rozkaz Hitlera z 23 X 1942 r. i z mocą od 23 XII 1942 r. sprawę tę uregulował w ten sposób, że Szef Transportu posiadał prerogatywy do kierowania sprawami transportu jedynie w strefie frontowej przyfrontowej, a pozostały okupowany obszar ZSRR znajdował się w gestii Reichsverkehrministerium, a konkretniej — w gestii Dyrekcji Komunikacyjnej Wschód w Warszawie³⁴, na czele której stał dr inż. Joseph Muller³⁵.

2. „Szarzy” i „granatowi” („niebiescy”?, „błękitni”?) kolejarze („graue” und „blaue” Eisenbahner)

Kolejarze ci zostali tak nazwani od koloru noszonych mundurów. Już w czasie wojny, wśród ludności miejscowej i kolejarzy, budzili zaciekawienie odmiennością i wyznaczonymi im zadaniami. Określenia te były używane początkowo tylko w mowie potocznej, później przyjęły się w literaturze. Często czy też nawet urzędowo stosowano wobec tych kolejarzy określenie „Wehrmachtgefølge”, co należy rozumieć jako towarzyszący lub idący za wojskiem. Początkowo wszyscy podlegali szefowi transportu, czyli ogólniej mówiąc — Wehrmachtowi. Można ich określić jako kolejarzy i żołnierzy jednocześnie, ale bez pełnych praw żołnierskich. Ich status, tak istotny dla nich w czasie wojny, nie został prawnie określony. Rekrutowali się głównie z cy-

³³ Ibidem, s. 42, 182, 204, 300; J. Piekalkiewicz, op. cit., s. 6.

³⁴ H. Pottgiesser, op. cit., s. 25-26; E. Kreidler, op. cit., s. 211-212.

³⁵ Sylwetka dra J. Mullera została przedstawiona w: „Die Reichsbahn”, nr 1-2 z 6/13 I 1943, s. 2, 14-15.

wilnych wyszkolonych kolejarzy i wypełniali braki w kolejowej sile fachowej wojska, które nie mogło posiadać, siłą rzeczy, w swych szeregach dostatecznej liczby wyszkolonych kolejarzy. Posiadali oni specjalne stopnie służbowe, które odpowiadały konkretnym stopniom Wehrmachtu.

„Szarzy kolejarze” nosili mundury podobne do tzw. mundurów „feldgrau” Wehrmachtu. Posiadali osobistą broń palną i stosowny rynsztunek. Głównie kierowali ruchem kolejowym w pobliżu frontu. Zawsze podlegali szefowi transportu.

„Granatowi kolejarze” nosili mundury bardziej podobne do mundurów kolejarzy Deutsche Reichsbahn. Wyróżniała ich żółta opaska na rękawie z napisem „Deutsche Wehrmacht”. Byli uzbrojeni w osobistą broń palną, także długą, i stosowny rynsztunek, chociaż z tym bywały trudności. Działali głównie w strefach przyfrontowych. Oprócz zadań czysto kolejowych, mieli zadania zwalczania partyzantów, obsługi działek przeciwlotniczych itp. W 1942 r. zostali podporządkowani Reichsverkehrministerium, co oznaczało, że na okupowanych obszarach ZSRR podlegali konkretnie Generalnej Dyrekcji Komunikacyjnej Wschód w Warszawie. Ta zmiana przynależności resortowej oznaczała dla nich utratę zaopatrzenia od Wehrmachtu, w tym najbardziej istotnego wyżywienia. W niewoli byli różnie traktowani, nie posiadając bowiem statusu żołnierza, nie podlegali ochronie wynikającej z konwencji genewskiej. W niewoli sowieckiej byli traktowani jako „uzbrojeni cywile” i bezwzględnie rozstrzeliwani.

W sumie: na obu grupach tych kolejarzy spoczywał największy ciężar zadań i stopień wojennych trudności³⁶.

Suwerenne i niezależne od Deutsche Reichsbahn, w rzeczywistości lub tylko formalnie, zarządy kolejowe, z którymi Rzesza Niemiecka utrzymywała połączenia kolejowe, działały w następujących państwach, będących sojusznikami wojennymi Rzeszy lub współpracujących z nią na tym polu, łącznie z tworem państwowym, jakim był Protektorat Czech i Moraw.

1. Protektorat Czech i Moraw

Twór państwowy całkowicie zależny od Rzeszy Niemieckiej. Działały Czesko-Morawskie Koleje (Ceske Moravske Drahy) — CMD, utworzone na bazie części zlikwidowanych Czechosłowackich Kolei Państwowych, podległe Ministerstwu Komunikacji i Techniki w Pradze, przy którym działał pełnomocnik Ministerstwa Komunikacji Rzeszy, upoważniony do udzielania wskazówek i zaleceń, z następującymi kolejowymi dyrekcjami okręgowymi w: Brnie, Hradec Kralove (Koniggratz, Sadowa), Ołomuńcu, Pilźnie i w Pradze.

2. Słowacja

Tylko formalnie państwo suwerenne, od 24 listopada 1940 r. sojusznik Niemiec w ramach Paktu Trzech, uczestniczący w wojnie z ZSRR, od sierpnia 1944 r. okupowana przez Niemcy. W słowackim Ministerstwie Komunikacji i Robót Publicznych w Bratysławie istniał Departament Kolei, który administrował Kolejami Republiki Słowackiej (Železnice Slovenskej Republiky) — ŽSR, stanowiącymi część zlikwidowanych Czechosłowackich Kolei Państwowych, a przy ministerstwie działał pełnomocnik Ministerstwa Komunikacji Rzeszy, upoważniony do udzielania wskazówek i zaleceń.

3. Rumunia (z uwzględnieniem obszaru Besarabii, północnej Bukowiny, Transnistrii, Siedmiogrodu i południowej Dobrudży)

Sojusznik Niemiec, od 23 XI 1940 r. do sierpnia 1944 r., w Ramach Paktu trzech, prowadzący wojnę z ZSRR. Działały Koleje Rumuńskie (Caile Ferate Romane) — CFR, z tym, że

³⁶ E. Kreidler, op. cit., s. 98, 131-133, 267; H. Pottgiesser, op. cit., s. 38, 60, 122; *Eisenbahnen und Eisenbahner zwischen 1941 und 1945. Dokumentarische Enzyklopedie* V, Frankfurt (Main) 1973, zdjęcia między s. 48 a 49 i 64 a 65.

w latach 1940-1941, koleje na obszarze Besarabii, północnej Bukowiny i Transnistrii znajdowały się w zarządzie Kolei Radzieckich, a od 1940 r. koleje na obszarze Siedmiogrodu (Transylwanii) znajdowały się w zarządzie Węgierskich Kolei Państwowych, a na obszarze południowej Dobrudży — w zarządzie Bułgarskich Kolei Państwowych. Przy dyrekcji Kolei Rumuńskich w Bukareszcie działał przedstawiciel generalny Niemieckiej Kolei Rzeszy (Generalvertreter der Deutschen Reichsbahn).

4. Bułgaria

Sojuznik Niemiec, od 1 III 1941 r. do września 1944 r., w ramach Paktu Trzech.

Przy Bułgarskich Kolejach Państwowych (Български Държавни Железопътни Линеи) — BfL — w Sofii działał przedstawiciel generalny Niemieckiej Kolei Rzeszy (Generalvertreter der Deutschen Reichsbahn).

5. Węgry

Sojuznik Niemiec, od 27 IX 1940 r. do sierpnia 1944 r., w ramach Paktu Trzech, następnie okupowane przez Niemcy.

Przy Węgierskich Kolejach Państwowych (Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága) — MAV, do czasu okupacji, nie było urzędnika niemieckiego, którego działalność wskazywałaby na ich uzależnienie.

6. Włochy

Sojuznik Niemiec, od 27 IX 1940 r. do sierpnia 1943 r., w ramach Paktu Trzech, walczący niezależnie i u boku Niemiec na wielu frontach. Później okupowane przez Niemcy.

Włoskie Koleje Państwowe (Ferrovie dello Stato Italiane) — FS [Italiane] działały suwerennie w ramach państwa. W sierpniu 1943 r. w części Włoch, okupowanej przez Niemcy, została utworzona jednostka dowodząca pod nazwą Transport Generalny Włoch (General Transport Italien), której podlegała Dyrekcja Komunikacyjna Wojskowa Bolonia (Wehrmachtsverkehrsdirktion Bologna).

7. Finlandia

Prowadziła wojnę z ZSRR samodzielnie i równoległe, bez formalnego sojuszu z Niemcami, jednakże ściśle z nimi współdziałając.

Fińskie Koleje Państwowe (Valtionrautatiet) — VR działały suwerennie w ramach państwa, a swoje szlaki kolejowe udostępniały niemieckim siłom zbrojnym³⁷.

Dla ścisłości historycznej należy zauważyć, że Jugosławia 25 III 1941 r. podpisała swój akces do Paktu Trzech, a w dwa dni później tego paktu się wycofała. Epizod ten nie spowodował żadnych zmian w organizacji kolejnictwa w sferze wpływów niemieckich.

W tym miejscu nie można pominąć szczególnej roli kolei Szwecji w niemieckim, wojennym systemie komunikacyjnym, chociaż Szwecja nie uczestniczyła w wojnie i zachowywała formalnie status państwa neutralnego. Jednakże koleje szwedzkie, w zależności od sytuacji wojennej Niemiec, odgrywały mniej lub bardziej istotną rolę w prowadzeniu wojny przez Niemcy, mimo że zgodnie z umową Haską o neutralności przez obszar państwa neutralnego nie mogły przejeżdżać transporty z materiałami wojennymi. W praktyce rząd Szwecji wyraził zgodę na transport zaopatrzenia dla wojska niemieckiego przy pomocy kolei szwedzkich. Osobne zagadnienie stanowi problem stopnia wymuszenia tej zgody przez Niemcy. Przez Szwecję kolejami szwedzkimi przejeżdżali z frontu do Rzeszy urlopowani żołnierze niemieccy. Wiadomo skądinąd, że żołnierze niemieccy, jadący z frontu na urlop, posiadali broń osobistą, ale zgodnie z istniejącą zasadą Wehrmachtu winni amunicję do tej broni pozostawić w strefie frontowej bądź przyfrontowej, zwykle przed obowiązującą bezwzględnie odwieszalnią, usytuowaną najczęściej

³⁷ Głównie na podstawie: E. Kreidler, op. cit., s. 325.

w okolicy stacji kolejowej. Jednak fakt posiadania broni przez tych żołnierzy podczas tranzytu przez obszar państwa neutralnego był wymowny i wywoływał skutki prawne, w odniesieniu do zachowania zasady neutralności przez Szwecję. W dniu 24 VII 1941 r. rząd Szwecji wyraził zgodę na transport na front, do Finlandii niemieckiej 163 dywizji piechoty, rozstrzygając tym samym problem neutralności Szwecji i podporządkowania kolei szwedzkich niemieckim interesom wojennym, ale - co trzeba podkreślić — w tym momencie wojny. W dniu 27 VII 1943 r., gdy niekorzystny dla państw Osi przebieg wojny był wyraźny, rząd szwedzki cofnął Niemcom zgodę na przejazdy tranzytowe przez obszar Szwecji dla urlopowanych żołnierzy niemieckich. Jednakże zaopatrzenie dla wojska niemieckiego nadal jechało po torach szwedzkich³⁸.

W odniesieniu do kolei szwajcarskich, gdzie można dostrzec pewne podobieństwo sytuacji z kolejami szwedzkimi, sprawę tranzytu regulował art. 3. tzw. umowy Gottarda o zachowaniu neutralności przez Szwajcarię, z 13 X 1909 r. Art. 2 umowy haskiejszakazywał tranzytu pociągów z zaopatrzeniem i amunicją dla wojska³⁹. Szwajcaria te postanowienia prawne respektowała; w każdym razie brak jest informacji o ich wyraźnym naruszeniu.

Organizacja kolejnictwa w wojennej sferze wpływów niemieckich stanowiła luźny, ale sprawnie funkcjonujący zlepek różnych systemów organizacyjnych. Dzieliły te systemy odmienności techniczne taboru, szerokości torów, zabezpieczenia i sygnalizacji, przepisów, języka personelu i jego nastawienia do celów wojennych Niemiec. Zmiany militarne i polityczne pociągały za sobą zmiany w tej organizacji, tak że organizacja ta była czymś bardzo zmiennym. Uwarunkowania pozakolejowe, na danym obszarze, jak na przykład działalność ruchu oporu, były nadzwyczajważne. Kolejnictwo Generalnego Gubernatorstwa stanowiło część tejsfery i było z nią mocno sprzęgnięte. Chociaż to była część niewielka, to jednak ważna. Przez Generalne Gubernatorstwo przebiegały główne szlaki kolejowe w kierunku frontu wschodniego. Formowane niemal w całej Europie składy pociągowe przejeżdżały tymi szlakami. Także prawie z całej Europy docierały tu pociągi z Żydami do obozów zagłady.

The Rail in the General Government in the Wartime Organisation of the Railway in the Third Reich 1939-1945

Generally speaking, the war did not alter the ownership status of the rail in the German Reich. It caused primarily an expansion, to huge dimensions, of the military railway of the Chief of Transport in the occupied states or those of their parts which remained permanently or temporarily administered by the military railway of the Third Reich. The private lines, with an imposed trust, became totally dependent on the state. German Reich Rail preserved its organisational principles, but some of the lower and middle level cells witnessed the enormous advancement of such principles. Wartime „supervision" encompassed the railways of the so-called lands incorporated into the Reich (Austria, Sudetenland, Memel, Poland, Slovenia, Luxemburg, Alsace-Lorraine) and the rails of the occupied terrains (the General Government, part of the USSR, France, Belgium, The Netherlands and Denmark). The function of the Reich minister of communication and, simultaneously, the director general of the German Reich Rail was fulfilled throughout the whole war by Dr. Julius

³⁸ E. Kreidler, op. cit., s. 77-78, 108-109, 113.

³⁹ Ibidem, s. 105-106.

Dorpmüller. At the end of 1942, the head of transport expanded his „surveillance” over such occupied countries as the USSR (part of the occupied areas), Norway, Yugoslavia (Croatia and Serbia) and Greece. The chief of the transport apparatus was an infantry general — Rudolf Gercke. Amongst the German allies, formal-sovereign dependence was retained by the rail in: the Protectorate of Bohemia-Moravia, Slovakia, Rumania, Bulgaria, Hungary, Italy and Finland. The General Government railway, concentrated around the Ostbahn, comprised an important part of the Axis rail network, since the main trade routes towards the eastern front ran across the General Government.