

# Rafał Dmowski

---

## Kolej na Południowym Podlasiu w wojnie obronnej 1939 roku

---

Niepodległość i Pamięć 6/2 (15), 105-126

---

1999

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

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Rafał Dmowski

## Kolej na Południowym Podlasiu w wojnie obronnej 1939 roku

Historia kolei na Południowym Podlasiu sięga roku 1866 kiedy to jako drugie połączenie kolejowe Królestwa z Rosją zbudowano szerokotorową linię na trasie Warszawa - Siedlce - Terespol zwane linią „Warszawsko-Terespolską”<sup>1</sup>.

Oddanie do użytku pierwszego odcinka tej linii: Praga - Siedlce miało miejsce 27 września/9 października 1866 r. Kolejny odcinek Siedlce - Łuków oddano do użytku 19 listopada/1 grudnia tegoż roku. Zaś oddanie dla ruchu osobowo-towarowego całej drogi żelaznej „Warszawsko - Terespolskiej” nastąpiło dnia 6/18 września 1867 r.<sup>2</sup>.

W latach 1882-1884 Siedlce otrzymały kolejne połączenie kolejowe. Była nim linia Siedlce - Małkinia przez Sokółów Podlaski. Linię tą oddano do użytku 9/21 lipca 1884 r.<sup>3</sup>.

W latach 1903-1906<sup>4</sup> wybudowano trzecią z kolei linię kolejową na tym obszarze. Była nią, nazywana połocką lub też bołogojską, linia Siedlce - Czeremcha - Hajnówka - Wołkowysk - Lida - Mołodeczno - Zahacie - Połock - Bołogoje<sup>5</sup>.

Od 1906 r. do dnia dzisiejszego Siedlce nie uzyskały żadnego innego połączenia kolejowego, zlikwidowano zaś dla ruchu pasażerskiego linię Siedlce - Małkinia.

Budowa linii kolejowych na Podlasiu spowodowała powstanie w Siedlcach ważnego, z punktu widzenia planów wojennych, węzła kolejowego<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Odcinek Terespol-Brześć oddano do użytku dopiero w 1870 r.

<sup>2</sup> F. Filipek, *Kolej Warszawsko - Terespolska*, Warszawa 1972, s. 98, 100; K. Jasiewicz, *Rozwój sieci kolejowej Królestwa Polskiego w latach 1840-1914*, „*Studia Historyczne*”, 1988 z. 4, s. 549. Autor ten podaje inną datę otwarcia dla ruchu pasażersko-towarowego całej linii Warszawa-Terespol 5/17 września 1867 r. Spowodowane jest to tym, iż 17 września nastąpiło uroczyste otwarcie z udziałem władz Królestwa Polskiego, zaś w dniu następnym 6/18 września linia powyższa została oddana do użytku publicznego, tego dnia zaczęły kursować pociągi na całej trasie. Daty podano wg dwóch obowiązujących wówczas kalendarzy.

<sup>3</sup> T. Lijewski, S. M. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 66.

<sup>4</sup> Rok 1906 jako datę ukończenia prac i oddania linii do użytku publicznego podają T. Lijewski, S. M. Koziarski, op. cit., s. 84.

<sup>5</sup> Linię tę już podczas budowy podzielono na dwa odcinki: Siedlce-Połock i Połock-Bołogoje, dlatego poszczególni autorzy podają różną nazwę stacji końcowej.

<sup>6</sup> A. Winter, *Dzieje Siedlec 1448-1918*, Warszawa 1969, s. 173; J. Wojtasik, *Siedlce w latach zaborów 1795-1914*, [w:] *Siedlce 1448-1995*, praca zbiorowa pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996, s. 56.

## 1. Stan i przygotowania kolei do wojny

Długość linii kolejowych w Polsce w 1939 r. wynosiła 20 326 km, co w stosunku do powierzchni całego kraju wynoszącej 389 720 km<sup>2</sup> dawało zaledwie 5,2 km linii kolejowej na 100 km<sup>2</sup> powierzchni kraju<sup>7</sup>.

Z tego w granicach przedwojennego województwa lubelskiego było 1045 km linii, tj. 3,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni województwa<sup>8</sup>; w granicach województwa siedleckiego (istniało w latach 1975-1998 obejmując swoim zasięgiem większość terenów Południowego Podlasia) w 1939 r. było 329 km linii kolejowych<sup>9</sup>, tj. 3,8 km na 100 km<sup>2</sup>.

Stan dróg kołowych o twardej nawierzchni również pozostawiał wiele do życzenia. Łączna ich długość w 1938 r. wynosiła 63169 km, czyli średnio na 100 km<sup>2</sup> powierzchni kraju przypadało 16,3 km dróg<sup>10</sup>.

Zaplecze samochodowe kraju było także niewystarczające. W 1939 r. Polska dysponowała 8609 samochodami ciężarowymi, z której to liczby podczas mobilizacji wojsko mogło liczyć na najwyżej 1500 samochodów, różnej marki, pojemności i zużycia<sup>11</sup>. Znikomą rolę w przewozie wojska mogły też spełnić autobusy (niestety również różnej marki), było ich jednak zbyt mało i dlatego nie miały one większego znaczenia<sup>12</sup>.

W wyniku takiego stanu rzeczy to właśnie na kolej spadły największe obciążenia w przewozie wojska i uzbrojenia. Bez udziału Polskich Kolei Państwowych nie mogło być mowy o szybkiej i sprawnej zmianie miejsca postoju wojsk. Tylko jednostki ze strefy nadgranicznej były w lepszej sytuacji; cała reszta musiała być dowieziona z rejonów mobilizacji do stacji w pobliżu miejsca swoich przysyłanych walk.

Ogółem z 54 wielkich jednostek objętym planem mobilizacyjnym aż 32 trzeba było - w całości lub częściowo - przewieźć koleją<sup>13</sup>. Reszta winna osiągnąć rejon koncentracji pieszo lub też za pomocą innych rodzajów transportu. W sumie około 3/5 wszystkich oddziałów wojskowych miano przetransportować za pośrednictwem kolei<sup>14</sup>. Ponadto kolej miała zapewnić przewiezienie około 700 000

<sup>7</sup> Wyliczenia własne na podstawie *Małego Rocznika Statystycznego Polski* [wrzesień 1939 - czerwiec 1941], s. 2, 82 (wyd. krajowe w języku polskim, Warszawa 1990). Pod uwagę wzięto linie kolejowe: normalno i wąskotorowe, jak też ziemię zaolziańsko-cieszyńską przyłączoną w 1938 r.

<sup>8</sup> M. Łopuszyński, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939, s. 83.

<sup>9</sup> T. Lijewski, S. M. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 9.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 2, 86.

<sup>11</sup> *Polskie Sity Zbrojne na Zachodzie*, t. I, cz. 3, *Kampania Wrześniowa*, Londyn 1959, s. 203. Patrz też *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 90. Zresztą olbrzymia większość tych pojazdów nie nadawała się w ogóle do celów wojskowych, gdyż były to wozy luksusowe, nieprzystosowane do dużych obciążeń, itp. Samochód w okresie międzywojennym był oznaką majątności danej osoby, dlatego też zazwyczaj nadawał się on jedynie do reprezentacyjnych funkcji.

<sup>12</sup> Autobusów było 2038, za: *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 90.

<sup>13</sup> I. Bujniwicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935-1939*, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. St. Herbsta, Warszawa 1963, s. 81.

<sup>14</sup> L. Korwin-Nowosiłski, *Koncentracja polska 1939 (Przewozy kolejowe)*, "Bellona" z. 1, Londyn 1942, s. 4 - za A. Bernas-Kostynowicz, *Spółeczeństwo polskie w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa 1988, s. 50.

rezerwistów podczas mobilizacji alarmowej (przeważnie na krótkie odległości), oraz 400 000 rezerwistów po zarządzeniu mobilizacji powszechnej (przeważnie na duże odległości), a także około 70-100 tysięcy rezerwistów wycofywanych z zachodnich okręgów korpusów na wschód<sup>15</sup>. Znaczna część transportów miała przejechać przez tereny Mazowsza i Podlasia.

Opracowanie schematu tych ruchów było bardzo trudne. Zajmowały się tym problemem dwie strony: wojskowa i kolejowa<sup>16</sup>. Przedstawiciele Szefostwa Komunikacji Sztabu Głównego Wojska Polskiego w trosce o zachowanie tajemnicy nie chcieli ujawnić partnerom z Ministerstwa Komunikacji wszystkich danych, rezerwując sobie prawo do dysponowania całym taborem kolejowym i personelem PKP od momentu ogłoszenia mobilizacji powszechnej. Stanowisko takie w warunkach września miało się srodze zemścić<sup>17</sup>.

Według planu mobilizacyjnego „W”<sup>18</sup>, który wszedł w życie w dniu 30 kwietnia 1938 r. koleje zaliczono do grupy „brązowej” wraz z lotnictwem, Oddziałem II Sztabu Głównego, Ministerstwem Komunikacji i Kwaterą Główną Naczelnego Wodza<sup>19</sup>. Dalszym etapem była mobilizacja alarmowa obejmująca jednostki z tzw. grup „czerwonej”, „niebieskiej”, „żółtej” i „czarnej”, a kolejnym mobilizacja powszechna<sup>20</sup>.

Mobilizacja kolei nastąpić miała już w pierwszym odczuwalnym okresie zagrożenia, Ministerstwo Komunikacji mobilizowało we własnym zakresie kompanie drogowo-kolejowe, kompanie ruchowo-kolejowe, kompanie robocze drogowo-kolejowe<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 50. Szerzej na temat planów mobilizacyjnych w: *Plan mobilizacyjny „W”*, wstęp i opracowanie P. Zarzycki, Pruszków 1995.

<sup>16</sup> E. Ginalski, *Wojskowe transporty kolejowe przed wojną i w czasie wojny 1939 r.*, „WPH” 1985, nr 4, s. 197-208. *Plan mobilizacyjny „W”*..., s. 11-19.

<sup>17</sup> Prace związane z przystosowaniem kolejnictwa do potrzeb obronnych państwa opracowywano w latach 1923-1935: na wypadek wojny na wschodzie o kryptonimie „Wacław” („W”) i na zachodzie „Zygmunt” („Z”). Władze wojskowe i kolejowe zdawały sobie sprawę z tego, że w ewentualnych działaniach wojennych transport kolejowy będzie miał do odegrania olbrzymią rolę. Jednak do właściwego ustalania planu transportowego przystąpiono bardzo późno, dopiero w maju 1939 r., po otrzymaniu przez stronę kolejową danych dotyczących mobilizacji i rejonów wyładowania poszczególnych jednostek. Prac nad planem transportowym nie zdołano ukończyć do ostatnich dni sierpnia 1939 r. co spowodowało konieczność rozpoczęcia przewozów wojsk w trybie alarmowym. M. Pisarski, *Koleje polskie 1842-1972*, Warszawa 1974, s. 81; por. też S. M. Koziarski, *Wojna obronna 1939 r.*, [w:] A. Paszke, M. Jerczyński, S. M. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, s. 315-316; Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie przed 1939 r. i w kampanii wrześniowej*, „Dzieje Najnowsze”, 1996 z. 2, s. 81.

<sup>18</sup> Według planu mobilizacyjnego „W” 75% jednostek wojskowych mobilizowało się niejawnie, w ramach tzw. mobilizacji alarmowej. W tym celu jednostki przydzielono do grup oznaczonych kolorami. I tak grupa „brązowa” obejmowała: lotnictwo, opl., wojska kolejowe, jednostki i instytucje Oddziału II i sztaby dowództw związków operacyjnych; grupa „zielona”: wzmocnienie oddziałów Straży Granicznej; „czerwona”: mobilizacja osłony granicy wschodniej; „niebieska”: mobilizacja osłony granicy zachodniej i północnej; „żółta”: wzmocnienie jednostek osłony tj. grupy „czerwonej”, „niebieskiej”; grupa „czarna” korpus interwencyjny mobilizowany w wypadku konfliktu lokalnego.

<sup>19</sup> *Plan mobilizacyjny „W”*..., s. 15-16.

<sup>20</sup> M. Zgórnjak, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938-1939*, Kraków 1993, s. 413.

<sup>21</sup> *Plan mobilizacyjny „W”*..., s. 15.

W pierwszej fazie działań, którą stanowił okres mobilizacji powszechnej jeszcze w czasie pokoju, przewidywano ruch dwukierunkowy: w jedną stronę miały jechać pociągi z wojskiem i zaopatrzeniem poszczególnych oddziałów, a w drugą mienie państwowe, zapasy materiałowe, personel urzędów i ludność, w tym rezerwiści, ze strefy nadgranicznej<sup>22</sup>.

Wszystkie składy pociągów winny być pełne - nie można było sobie pozwolić na puste przebiegi. Każdy parowóz i każdy wagon był ważny i musiał być dobrze wykorzystany<sup>23</sup>.

Personel PKP starał się w miarę swoich możliwości przygotować do wojny. Gromadzono zapasy węgla i drewna, utrzymywano w pogotowiu i szkolono ekipy techniczne do naprawy uszkodzonych czy też zniszczonych torów, organizowano drużyny awaryjne<sup>24</sup>.

Oprócz jednostek mobilizowanych przez Ministerstwo Komunikacji, poszczególne plutony kompanii ochrony linii kolejowych (kolk) miały wystawić wyznaczone Komendy Miast, Komendy Placu lub Powiatowe Komendy Uzupelnień np.:

**Kompanię ochrony linii kolejowych nr 41 w Łukowie**

KP Łuków - dowództwo i 1 pluton Łuków, KP Radzyń - 2 pluton, KP Biała Podlaska - 3 pluton, KP Siedlce - 4 pluton, KP Siedlce 5 pluton (Sarnaki)<sup>25</sup>.

**Kompanię ochrony linii kolejowych nr 44 w Siedlcach<sup>26</sup>**

KP w Siedlcach - dowództwo i 1 pluton, 2 pluton (Morzy), 3 pluton (Łysów), 4 pluton (Kotuń), 5 pluton (Suchożebry)<sup>27</sup>.

Obowiązkiem ochrony linii i obiektów kolejowych obarczono Policję Państwową, która otrzymała w tymże celu uzupełnienia z wojska<sup>28</sup>. W historiografii istnieje również wersja, iż wszystkie kolk miały być mobilizowane przez Policję Państwową, w trybie alarmowym z czasem gotowości 24-48 godzin<sup>29</sup>. Plan mobilizacyjny objął prócz Ministerstwa Komunikacji również Ministerstwo Poczty i Telegrafów. Oba resorty mobilizowały oddziały do ochrony podlegających sobie obiektów, wystawiały także ekipy naprawcze do reperacji szkód wyrządzonych przez nieprzyjaciela<sup>30</sup>. Z powodu niedostatecznej ilości artylerii przeciwlotni-

<sup>22</sup> M. Golik, *Przed zamkniętym semaforem*, Warszawa 1983, s. 8. Por. też S.M. Koziarski, *Wojna obronna...*, s. 316; M. Pisarski, op. cit., s. 81.

<sup>23</sup> Tabor kolejowy w Polsce składał się z około 5200 parowozów, 50000 wagonów krytych i 21000 platform. Po odjęciu sprzętu niesprawnego, można było utworzyć z niego około 880 składów transportowych. Ponieważ do wykonania wszystkich zaplanowanych przewozów potrzeba było ok. 3000 transportów, każdy ze składów musiał być wykorzystany trzy- lub czterokrotnie. *PSZ*, t. I, cz. 1, s. 315-116. Por. też: A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 50, oraz M. Pisarski, op. cit., s. 81.

<sup>24</sup> Archiwum Akt Nowych w Warszawie, zespół Ministerstwo Komunikacji 19(22)26-1939, teczki: 1769, 1779, 1853, 1854, 1867, por. też Cz. Bakunowicz, op. cit., s. 82.

<sup>25</sup> CAW. O.I. SG 303.3.390 (projekt) za: *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 169.

<sup>26</sup> Cała kolk nr 44 miała osiągnąć gotowość mobilizacyjną w terminie Z+24 (24 godzin) w Siedlcach. W związku z tym plutony mobilizowane poza Siedlcami musiały w tym terminie przybyć do Siedlec. *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 169.

<sup>27</sup> CAW. O.I. SG 303.3.390 (projekt) za: *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 169.

<sup>28</sup> M. Zgórniak, op. cit., s. 417.

<sup>29</sup> *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 174.

<sup>30</sup> M. Zgórniak, op. cit., s. 417, por. też A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 51 oraz J. Giera, A.Cz. Żak, *Państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” 1928-1991*, Warszawa 1993, s. 119.

czej, zapadła decyzja o obronie tylko ważniejszych węzłów oraz obiektów kolejowych ważnych ze strategicznego punktu widzenia: mostów, wiaduktów kolejowych, stacji pomp itp.<sup>31</sup>.

W Siedlcach utworzono wówczas na bazie IX Oddziału Drogowego 113 kompanię roboczą drogowo-kolejową<sup>32</sup> pod dowództwem por. rez. inż. Adolfa Ballenstedta będącego w cywilu kontrolerem drogowym PKP. Jego zastępcą został podporucznik Czesław Witkowski. Miała ona za zadanie utrzymanie linii kolejowej Siedlce - Wołkowysk. Kompania ta podlegała rozkazom Biura Wojskowego przy Dyrekcji Kolei w Wilnie, na którego czele stał płk inż. Głazek. Składała się ona z 3 plutonów (w relacjach występuje również liczba 4 plutonów - R.D.), a każdy z nich z 4 drużyn. Dowódcami plutonów byli zawiadowcy odcinków drogowych a drużyn - torowi. Wszyscy żołnierze byli rezerwistami, w cywilu zaś pracownikami służby drogowej. 1 pluton miał m.p. w Czeremsze, 2 w Nurcu, a 3 w Płaterowie<sup>33</sup>. Wyposażenie techniczne kompanii było bez zarzutu, kompania posiadała nawet kuchnię polową i dwie pary koni. Było to bezpośrednią zasługą inż. Stanisława Suszyńskiego, Naczelnika IX Oddziału Drogowego PKP<sup>34</sup>. Według Jerzego Izdebskiego w sumie do IX Oddziału Drogowego wcielono 220 rezerwistów mających karty powołania do PKP<sup>35</sup>.

Pierwsze kolejowe transporty wojskowe z Podlasia wyjechały do miejsc planowanej walki jeszcze przed ogłoszeniem mobilizacji powszechnej. Mobilizację alarmową w jednostkach 9 DP zarządzono bowiem już 23 marca 1939 r.<sup>36</sup> Pogotowie marszowe zarządzono w dniu 5 czerwca. Odwołano wszystkie urlopy a poszczególne oddziały skierowano do wcześniej wyznaczonych stacji załadowniczych. Pierwsze transporty 34 pp z garnizonu Biała Podlaska, żegnane przez ludność, wyruszyły w dniu 8 czerwca 1939 r. Ostatni transport odszedł 11 czerwca<sup>37</sup>. Zmobilizowane transporty z Białej pojechały trasą Siedlce - Warszawa - Nasielsk - Toruń, gdzie zostały wyładowane, a 9 DP weszła w skład formowanej tam Armii „Pomorze”. Również w tym okresie odjechały z Siedlec transporty 22 pp i 9 pal<sup>38</sup>.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> CAW. O.I. SG 303.3.385 L.dz. 6320/mob.37. Kompania miała być mobilizowana w pierwszym rzucie, gotowość bojową miała osiągnąć po 4 dniach od ogłoszenia mobilizacji. *Plan mobilizacyjny „W”*..., s. 120.

<sup>33</sup> A. Ballenstadt, *Wrześniowe dni*, [w:] *Żołnierze żelaznych szlaków. Wspomnienia polskich kolejarzy 1939-1945*, Wybór i opracowanie J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, Warszawa 1988, s. 244. J. Joński, *Wrzesień i konspiracja*, [w:] Ibidem, s. 431-432.

<sup>34</sup> W okresie okupacji dowódca VI Rejonu Kolejowego TAP a następnie AK "Podlasie".

<sup>35</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na Podlasiu w drugiej połowie września 1939 r.*, [w:] *Podlasie w czasie II wojny światowej*, pod red. W. Ważniewskiego, Siedlce 1997, s. 8; P. Matusak, *Siedlce 1939-1944*, [w:] *Siedlce 1448-1995*, pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996, s. 114.

<sup>36</sup> Telegram z rozkazem o zarządzeniu mobilizacji dowódca 9 DP płk Werobej otrzymał 23.III. o godz. 13<sup>20</sup>. E. Piwowarski, *Przebieg i wyniki częściowej mobilizacji marcowej z 23 marca 1939 r.*, "WPH" nr 1-2, 1995, s. 100.

<sup>37</sup> J. Izdebski, *Garnizon Biała Podlaska w latach 1918-1939 i w czasie wojny obronnej 1939 r.*, [w:] *Z nieznannej przeszłości Białej i Podlasia*, pod red. T. Wasilewskiego i T. Krawczaka, Biała Podlaska 1990, s. 513.

<sup>38</sup> Ibidem. Por. też. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 5.

W Siedlcach pozostały jedynie oddziały zapasowe 22 pp. i 9 pal, łącznie około 1300 żołnierzy<sup>39</sup>. Miasto było bowiem ważnym węzłem komunikacyjnym, tak drogowym jak i kolejowym. Siedlce stanowiły również ważny węzeł łączności NW na linii Warszawa - Brześć. Przed wojną planowano w rejonie Niwisk rozwinięcie polowej Kwatery Głównej Naczelnego Wodza, o czym Niemcy dobrze wiedzieli. Dla potrzeb Kwatery zajęto gmach Dyrekcji Lasów Państwowych w Nowych Siedlcach<sup>40</sup>. Jednak w trakcie działań wojennych zrezygnowano z utworzenia Kwatery Głównej w Siedlcach, o czym zapewne Niemcy nie wiedzieli i stąd zmasowane ataki lotnicze na miasto.

W dniu 23 sierpnia 1939 r. komenda garnizonu siedleckiego otrzymała rozkaz zmobilizowania jednostek obrony przeciwlotniczej. Na bazie oddziałów zapasowych po 22 pp sformowano w Siedlcach kompanię przeciwlotniczą karabinów maszynowych nr 94 typu "B", tj. typu stałego bez możliwości zmiany lokalizacji<sup>41</sup>. Siedlecki Oddział PCK sformował trzy drużyny PCK i utworzył punkt sanitarno-odżywczy zlokalizowany w pobliżu dworca PKP (w barakach przy składzie opału przy ul. Składowej), a przeznaczony do obsługi transportów wojskowych przejeżdżających przez Siedlce<sup>42</sup>.

W Siedlcach, podobnie jak w całym kraju, przystąpiono do budowy schronów przeciwlotniczych. Szacowano, iż jedynie w 96 budynkach można byłoby wybudować schrony<sup>43</sup>. Liczba schronów piwnicznych była niewystarczająca, dlatego też przystąpiono do budowy schronów podwórzowych, ponieważ i ich było zbyt mało pozostali mieszkańcy miasta musieli chronić się w pomieszczeniach uszczelnionych. Prace związane z budową schronów musieli wykonać we własnym zakresie poszczególni właściciele nieruchomości. Termin ich wykonania ustalono następująco: schrony piwniczne 2-4 tygodni, schrony podwórzowe 1-3 miesiące i więcej<sup>44</sup>.

Zarząd Miasta planował również budowę schronów zbiorczych w dwóch punktach: na skwerze koło Starego Ratusza, Klubu Miejskiego i Komisariatu Policji [obecnie plac między Muzcum Okręgowym a Biblioteką Miejską] oraz w piwnicach domu administracyjnego więzienia. Byłby to schron główny, mogący pomieścić ponad 1000 osób a po przeróbkach i zainstalowaniu wentylacji sztucznej ponad 3000. Przystąpiono również do kopania rowów przeciwlotniczych. Prace rozpoczęto 26 sierpnia o godz. 7.00<sup>45</sup>. Informacje o podjętych przez mieszkańców działaniach znajdujemy również na łamach prasy, m.in. w „Polsce Zbrojnej”

<sup>39</sup> CAW, Akta armii "Pomorze", sygn. II/11 tecz. 12.

<sup>40</sup> L. Gondek, *Działalność Abwehry na terenie Polski 1933-1939*, Warszawa 1971, s. 256.

<sup>41</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 6; J. Geresz, *Z dziejów wojny obronnej 1939 r. na południowym Podlasiu*, cz. I, "Rocznik Międzyrzecki" t. VIII, 1976, s. 66.

<sup>42</sup> J. Izdebski, op. cit., s. 7; P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 114. Punkt ten obsługiwało dwie pielęgniarki PCK: Eugenia Abraham i NN oraz trzech sanitariuszy wojskowych. *Relacja Eugenii Isajew z d. Abraham z dnia 8. IX. 1996 r.* w posiadaniu autora.

<sup>43</sup> Archiwum Państwowe w Lublinie, Urząd Wojewódzki Lubelski sygn. 403, Wydział Wojskowy, sygn. 103, za: K. Ostrowski, *Siedlce we wrześniu 1939 r. Wojsko i społeczeństwo*, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. K. Pindla w IH WSRP w Siedlcach, Siedlce 1999, s. 64-65.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Ibidem.

z 31 sierpnia czytamy: „Siedlce. Rowy przeciwlotnicze w Siedlcach zostały wykonane niemal w stu procentach. Odezwa prezydenta miasta postawiła na nogi dosłownie wszystkich mieszkańców. Kopali od wczesnego ranka do późnej nocy, starzy, kobiety, młodzież szkolna, a nawet dzieci. Skwery, place, ogrody miejskie i wszystkie niemal ogrody prywatne są pokryte siecią rowów”<sup>46</sup>.

Stan gotowości wojennej w PKP ogłoszono 28 sierpnia 1939 r. jeszcze przed zarządzeniem mobilizacji powszechnej<sup>47</sup>. Podjęto wówczas decyzję o militaryzacji kolei, oraz powołano Wojenną Dyрекcję Kolejową, na której czele stanął ppłk inż. Otto Grosser, były dyrektor PKP we Lwowie<sup>48</sup>.

Dnia 29 sierpnia 1939 r. ogłoszono mobilizację powszechną (pierwszym dniem mobilizacji miał być 30 sierpnia). Natychmiast należało przestawić kolej do nowych zadań. Gdy wcześniejsze ustalenia teoretyczne zaczęto realizować w praktyce, mobilizację odwołano<sup>49</sup>.

Zatrzymanie działań związanych z wypełnieniem zadań przez stronę kolejową nie było prostą sprawą. Należało zatrzymać na trasie jadące już do miejsc przeznaczenia pociągi z wojskiem i zaopatrzeniem, oraz rozładować powstałe na torach zatory.

O świcie 30 sierpnia pociągi ruszyły według pokojowego rozkładu jazdy, jednak w ciągu dnia ponownie ogłoszono mobilizację. Mimo tych wszystkich komplikacji przestoje notowano tylko na liniach pasażerskich, gdyż pierwszeństwo miały składy wojskowe<sup>50</sup>.

Aby usprawnić działanie PKP w całym kraju w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1939 r. wprowadzono wojenny rozkład jazdy pociągów<sup>51</sup>. Podporządkowano kolej (zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami) władzom wojskowym<sup>52</sup>; na ważniejszych węzłach i stacjach kolejowych rozmieszczono kompanie karabinów przeciwlotniczych. Zgromadzono tam też sprzęt przeciwpożarowy, piasek i zapasy wody. W ciągu nocy obowiązywało zaciemnienie, zarówno w obiektach stałych, jak i w pociągach. Na czas alarmów przeciwlotniczych miała być wyłączana sygnalizacja świetlna<sup>53</sup>.

<sup>46</sup> „Polska Zbrojna” nr 241 z 31. VIII. 1939, s. 6.

<sup>47</sup> 28 sierpnia minister komunikacji zarządził przestawienie całości spraw resortu komunikacji na przygotowania do wojny, jednak jak podaje Cz. Bakunowicz decyzja ta nie dotarła do urzędów wojewódzkich. Cz. Bakunowicz, op. cit., s. 87.

<sup>48</sup> P. Matusak, *Wstęp*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 5.

<sup>49</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 84-85.

<sup>50</sup> W tym dniu ruszyły pociągi ewakuacyjne z ludnością opuszczającą tereny nadgraniczne, oraz transporty wojskowe. M. Pisarski, op. cit., s. 85.

<sup>51</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 85; Cz. Bakunowicz, op. cit., s. 88.

<sup>52</sup> Komendantem wylądowczym stacji Siedlce mianowano mjr Tadeusza Jacka Grzeszkiewicza. Miał on za zadanie zorganizować wylądunek i rozłokować jednostki specjalne wchodzące w skład Kwatery Głównej Naczelnego Wodza. Oficer ten przybył do Siedlec 3. IX. 1939 r. a 7. IX. ewakuował się do Brześcia. WIH, *Relacja T. J. Grzeszkiewicza* sygn. II/2/22, s. 22-24. Por. też J. Geresz, *Z dziejów wojny...*, s. 74; J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>53</sup> *Kronika DOKP Warszawa*, Cz. II (1918-1944), t. I opracował Marian Chlewicki, Warszawa 1973, Okręgowy Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej CDOKP w Warszawie, sygn. III 11343/II/2, s. 203.



## 2. Kolej na Południowym Podlasiu i Wschodnim Mazowszu we wrześniu 1939 r.

Lotnictwo niemieckie już od pierwszych godzin wojny atakowało węzły i linie kolejowe, obszary przemysłowe oraz ludność cywilną. Większość ataków Luftwaffe skierowana była w pierwszych dniach wojny przeciwko transportom mobilizacyjnym i ewakuacyjnym. Chodziło o sparaliżowanie polskiego aparatu państwowego przez zniszczenie systemu łączności i transportu (linii i węzłów kolejowych). Zniszczone węzły kolejowe, czy też poszczególne linie miały zahamować mobilizację, utrudnić przewóz wojsk do rejonów koncentracji, uniemożliwić zaopatrzenie tych wojsk, a w dalszej kolejności przeszkodzić w przeprowadzeniu ewakuacji<sup>54</sup>.

Dworce kolejowe w całym kraju oblegane były przez rezerwistów, którzy starali się dotrzeć do swoich jednostek. 2 września przybyły do Łukowa transportem kolejowym z Prużan, Baranowicz i Nieświeża pozostałości 25, 26 i 27 pułków ułanów<sup>55</sup>. Kolejarze w całym kraju znaleźli się na pierwszej linii frontu. Lotnicy niemieccy atakowali stacje i pociągi w ruchu. Obrona obiektów kolejowych okazała się niewystarczająca<sup>56</sup>. Cofające się wojska i uchodząca na wschód ludność z terenów ogarniętych walkami dezorganizowały pracę kolei. Tłumy ludzi zatłoczyły w pierwszych dniach wojny wszystkie biegnące na wschód i południe linie kolejowe, drogi i szosy<sup>57</sup>.

Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych okazało się, że oddalenie od linii frontu nie chroni terenu Podlasia przed atakami lotnictwa niemieckiego. Niemcy bombardowali linie kolejowe, Siedlce, Sokółów Podlaski i Łuków<sup>58</sup>.

Stacja Siedlce została zbombardowana około godz. 8 rano przez 4 bombowce typu „Heinkel-111”, zrzucające bomby na urzędy, szkoły, wieżę ciśnień, stację kolejową, dzielnicę żydowską i koszary 22 pp<sup>59</sup>. Zniszczenia spowodowane przez nalot zostały szybko usunięte, co pozwoliło na wznowienie ruchu pociągów<sup>60</sup>. W wyniku tego bombardowania został zasypany przez wybuch bomby na torach stacji Siedlce pracownik sezonowy IX Oddziału Drogowego Józef Marasek. Mógł on mówić o dużym szczęściu, okazało się bowiem, iż jedynym obrażeniem jakie odniósł było złamanie lewej ręki<sup>61</sup>.

<sup>54</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 85-86, L. Sikorski, *Kampania wrześniowa na Lubelszczyźnie. Zarys ogólny*, Lublin 1966, s. 61. Stacja Siedlce w tym dniu nie była bombardowana. E. Kwaśniewski, "Skrzydła Polska" 1969, nr 39, s. 29.

<sup>55</sup> Przybyłe oddziały użyto do formowania szwadronów zapasowych. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 9.

<sup>56</sup> A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 44.

<sup>57</sup> M. Golik, op. cit., s. 7-16; Z. Mańkowski, *Między Wisłą a Bugiem 1939 - 1944*, Lublin 1982, s. 38.

<sup>58</sup> J. Odziemkowski, *Podlasie w przygotowaniach do wojny i kampanii wrześniowej 1939 r.*, [w:] *Z nieznannej przeszłości...*, s. 495; S. Lewandowska, *Ruch oporu na Podlasiu 1939-1944*, Warszawa 1982, s. 35.

<sup>59</sup> Archiwum Państwowe w Siedlcach, Akta Miasta Siedlce, sygn. 236.

<sup>60</sup> E. Kwaśniewski, op. cit., s. 73.

<sup>61</sup> Akta osobowe Józefa Maraska, tecz. 36, s. 9. W posiadaniu Archiwum Oddziału Drogowego w Siedlcach.

3 września wobec zatłoczenia pociągami linii kolejowych, kolejarze samorzutnie wprowadzili jazdę pociągów jeden za drugim w odstępach na widzialność (sygnałów końca składu - przyp. R.D.). System taki stosowano jedynie w porze dziennej<sup>62</sup>. Siedlce przeżyły w tym dniu kolejny nalot niemieckich bombowców<sup>63</sup>. W nocy z 3 na 4 września przybył do Siedlec ze sztabu OK IX mjr dypl. Tadeusz Jacek Grzeszkiewicz mający objąć stanowisko komendanta wyładowczego stacji Siedlce<sup>64</sup>. Trasą kolejową wiodącą przez Warszawę Pragę - Legionowo - Tuszcz - Małkinię - Siedlce - Łuków - Brześć ewakuowano magazyny amunicyjne z Palmir. Transportom ewakuacyjnym magazynów nadano kryptonim „Anioł”<sup>65</sup>.

W dniu następnym wzmożła się aktywność hitlerowskiego lotnictwa. Te same punkty i obiekty bombardowane były po kilka razy, w związku z czym naprawa uszkodzeń stawała się coraz trudniejsza. Trudniej było kierować ruchem pociągów, gdyż na skutek ciągłej zmiany potrzeb operacyjnych zmieniały się też rozkazy dotyczące tras, terminów oraz zawartości składów. Sytuacja ta w połączeniu z ogromnymi zniszczeniami linii kolejowych doprowadzała do powstawania licznych zatorów utrudniających przemieszczenia pociągów<sup>66</sup>.

Zbombardowano wówczas stacje kolejowe w: Siedlcach (dwukrotnie)<sup>67</sup>, Łukowie<sup>68</sup>, oraz niektóre odcinki linii Warszawa - Siedlce - Terespol<sup>69</sup>.

W dniach od 4 do 7 września wyładowało się w rejonie Siedlec 6 transportów specjalnych, głównie jednostek łączności i żandarmerii<sup>70</sup>, przeznaczonych do obsługi Kwatery Naczelnego Wodza, którą planowano umieścić w Siedlcach.

5 września zarządzono ewakuację ministerstw, urzędów i przedsiębiorstw przemysłowych z Warszawy i okolic. Przyczyniło się to do wzrostu zamieszania na szlakach kolejowych kraju i utrudniło ruch transportów wojskowych. Szczególnie dał się we znaki brak dostatecznej ilości taboru. Ludzi i sprzęt ładowano na wagony zastępcze, najczęściej nie odpowiadające nawet podstawowym wymogom bezpieczeństwa. Powodowało to liczne usterki na trasie ewakuacji<sup>71</sup>. Około

<sup>62</sup> *Kronika DOKP*, op. cit., s. 210.

<sup>63</sup> J. Geresz, *Z dziejów...* s. 74.

<sup>64</sup> Szersze informacje o zadaniach tego oficera w przypisie 52.

<sup>65</sup> *Kronika DOKP*, op. cit., s. 212. Po 7 IX z powodu zniszczenia przez Niemców mostu "siedleckiego" w Małkini część tych transportów kierowano linią bezpośrednią: Warszawa Rembertów - Mińsk Maz. - Siedlce - Łuków - Brześć, a część przez Warszawę Wileńską - Małkinię - Tuszcz - Mińsk Maz. i dalej przez Siedlce.

<sup>66</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 56. *Kronika DOKP*, op. cit., s. 210.

<sup>67</sup> Podczas nalotu 24 bombowców na Siedlce, który miał miejsce między 17<sup>00</sup> a 17<sup>25</sup> zbombardowano koszary 22 pp. i 9 pal oraz tory kolejowe i wieżę ciśnień. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>68</sup> Samoloty wroga które nadleciały z zachodu w godzinach popołudniowych obrzuciły bombami łukowski węzeł kolejowy, stację kolejową Łuków i stację kolejową Łapiguz. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10. Na stacji kolejowej w Łukowie zbombardowano pociąg osobowy z ludnością cywilną ewakuowaną z Ciechanowa, wypełniony przeważnie kobietami, dziećmi i starcami oraz pociąg sanitarny z rannymi żołnierzami polskimi. Szpital pod wezwaniem św. Tadeusza przy kościele Przemienienia Pańskiego zapelniał się rannymi. R. Grafik, *Łuków w 1939 r. i w pierwszym okresie okupacji*, "Zeszyty Łukowskie", z. 4, Łuków b.d.w., s. 9.

<sup>69</sup> Nie atakowano wówczas linii Siedlce-Wołkowysk. J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 75.

<sup>70</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>71</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 59.; *Kronika DOKP*, op. cit., s. 213.

godziny 8 rano nastąpił kolejny nalot bombowy na stację w Siedlcach. Nieprzyjaciół atakował głównie tory i rozjazdy stacyjne. Bomby spowodowały zniszczenie wszystkich szyb w budynku stacji. Uszkodzone tory naprawiono przed wieczorem. Tego dnia dojechał do Siedlec transport jednostki łączności, dwukrotnie atakowany przez lotnictwo nieprzyjaciela na trasie, oraz ostrzelany pociąg z Czeremchy<sup>72</sup>. Przed wieczorem zbombardowano stację Platerów na linii Siedlce - Czeremcha<sup>73</sup>.

Przed placówką transportową w Siedlcach i w Warszawie postawiono bardzo trudne zadanie: należało przeprowadzić z Brześcia do Warszawy 108 transportów, przewożących 3 duże jednostki wojskowe<sup>74</sup>.

6 września na wschód i południe zmierzała ciągle ludność cywilna, uciekająca przed frontem. Pojawiły się także pociągi ewakuacyjne z Poznańskiego. Dotarła na Podlasie fala ewakuacyjna z Warszawy. Wraz ze zbliżaniem się frontu wzrosła intensywność nalotów niemieckiego lotnictwa. Rozległe uszkodzenia linii kolejowych powodowały powstanie wielokilometrowych zatorów<sup>75</sup>. Zbombardowano ponownie stację w Siedlcach oraz okolice wiaduktu "garwolińskiego", przerywając w ten sposób na kilkanaście godzin łączność kolejową z Warszawą. Ruch w tym kierunku został całkowicie zablokowany, do czasu naprawienia torów przez kolejarzy<sup>76</sup>. Z tego powodu 6 bateria II dywizjonu 61 pal ppor. Stanisława Walczaka sformowana w rejonie Stoku Lackiego została zatrzymana w rejonie węzła siedleckiego, do czasu ponownego uruchomienia linii<sup>77</sup>.

Dowódca 25 kompanii mostów kolejowych (dalej kmk - przyp. R.D.) z Legionowa por. inż. Zbigniew Lewandowski otrzymał tego dnia rozkaz jazdy na zachód przez Sochaczew - Kutno do Wrześni. Wykonanie rozkazu okazało się niemożliwe wobec zniszczenia torów węzła warszawskiego. Transport 25 kmk odjechał niezwłocznie w jedynym możliwym już wówczas kierunku jazdy, na wschód do Mińska Mazowieckiego<sup>78</sup>.

<sup>72</sup> WIH, *Relacja T. J. Grzeszkiewicza*, op. cit., s. 23; J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 76.

<sup>73</sup> J. Joński, *Wrzesień i konspiracja*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 431.

<sup>74</sup> Były to transporty: 40 pp., 5 pal, 5 dac. P. Matusak, *Wstęp*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 6. Chcąc wykonać rozkaz zgłoszono żądanie wykorzystywania dróg okrężnych: od Łukowa przez Dęblin do Warszawy Pragi i od Siedlec przez Małkinię - Thuszcz do Warszawy Głównej Towarowej. Z powodu systematycznych nalotów nieprzyjaciela, podjęto decyzję przeprowadzania pociągów nocą kiedy nie było nalotów. Pociągi jechały jeden za drugim, w odstępie widzialności sygnałów końcowych. W ciągu dnia pociągi zatrzymywano na stacji, na której znalazły się o świcie. Jak już wspomniano w przyp. 42 w nocy z 7 na 8 IX zniszczono most "siedlecki" na Bugu w Małkini, przerywając tym samym jedną z dróg okrężnych. Transporty z kierunku bezpośredniego dotarły do Warszawy bez przeszkód. *Kronika DOKP*, op. cit., s. 213.

<sup>75</sup> J. Odziemkowski, *Podlasie w...*, s. 496, S. Lewandowska, *Ruch oporu...*, s. 35.

<sup>76</sup> WIH, *Rel. T. J. Grzeszkiewicza*, op. cit., s. 24.

<sup>77</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 9.

<sup>78</sup> Do Mińska Maz. pociąg ten dotarł dopiero 8 września rano. Świadczy to o tragicznej wręcz sytuacji na linii kolejowej Warszawa - Mińsk Maz. na przejechanie 50 km potrzebowano 2 doby. Do odległego o 40 km Brozskowa jechano już krócej, tylko 1 dobę, wielokrotnie naprawiając uszkodzone tory. Od Mrozów transport jechał lewym torem, gdyż prawy był już całkowicie wyłączony z ruchu pociągów z powodu zniszczeń i stojących na nim opuszczonych i rozbitych pociągów. Stacja w Brozskowie była zniszczona, przejazd nawet po lewym torze nie wchodził w rachubę. Po naprawie torów, rano 10 września pociąg dojechał lewym torem do Siedlec. Tam szczęśliwie uniknął zmasowanego ataku lotniczego na stację i miasto. Z. Lewandowski, *Wierni przysiędze*, [w:] H. Nakielski, *Biret i rogatywka*, Warszawa 1985, s. 46-48.

Z powodu ciągłych nalotów niemieckich niszczących sieć łączności, od 6 września garnizon siedlecki nie miał łączności z DOK IX w Brześciu. W tym czasie w Ośrodku Zapasowym 9 DP znajdował się batalion marszowy 22 pp i oddziały zapasowe 22 pp, zgodnie z planem spodziewano się przybycia pozostałości 34 pp z Białej Podlaskiej oraz 35 pp z Brześcia. Pozostałości 9 pal oraz 61 pal (po mobilizacji - ok. 1000 żołnierzy) odeszły z Siedlec do Brześcia, gdzie weszły w skład tworzonego tam Ośrodka Zapasowego Artylerii Lekkiej nr 9<sup>79</sup>.

W dniu 7 września znacznie nasiliły się ataki lotnictwa niemieckiego na linie Siedlce - Łuków i Białystok - Czeremcha. Bombardowano stację w Siedlcach, Mińsku Maz. i Pilawie<sup>80</sup>. Ponieważ stacji w Łukowie broniły dwa plutony fabryczne obrony przeciwlotniczej z Warszawy obsługujące cztery działka plot 40 mm, obiekty kolejowe prawie nie ucierpiały w wyniku nalotu. Olbrzymie straty poniosła wówczas zabudowa miasta<sup>81</sup>.

Ok. godz. 11<sup>00</sup> do Siedlec dotarł czołowy transport 5 pal ze Lwowa. Krótco po jego przyjeździe nieprzyjaciel zbombardował stację kolejową. Sam transport uniknął strat, jednak z powodu zniszczeń torów dalsza jazda okazała się niemożliwa. Dopiero dzięki kolejarzom siedleckim udało się naprawić uszkodzenia<sup>82</sup>. Po południu bomby spadły również na stację kolejową w Mordach, nie wyrządzając jednak większych szkód<sup>83</sup>. Zostały też zbombardowane liczne linie na Lubelszczyźnie. Wobec znacznej liczby różnych pociągów wojskowych, ewakuacyjnych itp., pociągi amunicyjne jako najważniejsze przeprowadzono po torze niewłaściwym, wykorzystując przerwy w ruchu pociągów idących naprzeciwko<sup>84</sup>.

8 września zbombardowano ponownie stację kolejową w Siedlcach. Bombardowanie to spowodowało zablokowanie siedleckiego węzła kolejowego na wiele godzin<sup>85</sup>. Podczas nalotu zginął dyżurny ruchu stacji Siedlce Marian Jakubowicz z Międzyrzecza Podlaskiego<sup>86</sup>.

Wskutek zniszczeń wywołanych bombardowaniem pozostała część 2 dywizjonu wraz z dowództwem 5 pal, która w tym czasie dotarła do Siedlec wyładowała się na rozkaz dowódcy ppłk. Popławskiego z transportu i udała się na dzienny postój do lasów u wylotu szosy z Siedlec do Warszawy. Tego samego dnia w Siedlcach nastąpił wyładunek 3 dywizjonu i 9 baterii 5 pal. 7 i 8 bateria wyładowały się na polach pod Siedlcami. Wyładunek 7 baterii był bardzo trudny z po-

<sup>79</sup> J. Izdebski, *Podlasie w drugiej połowie września 1939 r.*, [w:] *Podlasie w czasie II wojny światowej*, pod red. W. Ważniewskiego, Siedlce 1997, s. 11.

<sup>80</sup> *Kronika DOKP*, op. cit., s. 215; WIH, *Relacja T. J. Grzeszkiewicza*, op. cit., s. 24.

<sup>81</sup> R. Grafik, op. cit., s. 10.

<sup>82</sup> Czołowy transport 5 pal osiągnął stację kolejową Mrozy przed świtem 8 września. *5 Lwowski Pułk Artylerii Lekkiej Pruszków* 1994, s. 25-26.

<sup>83</sup> J. Zdanowski, *Miasto Mordy w okresie okupacji hitlerowskiej 1939-1944*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem W. Ważniewskiego w Podyplomowym Studium Historii WSRP w Siedlcach, Siedlce 1996, s. 5.

<sup>84</sup> *Kronika DOKP*, op. cit., s. 213.

<sup>85</sup> WIH, *Relacja T. J. Grzeszkiewicza*, op. cit., s. 24; Z powodu zniszczeń na kolei wiele oddziałów wojskowych zostało zmuszonych do wyładowania się, uczynił tak m.in. 1 bat. 40 pp. strzelców lwowskich J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>86</sup> J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 80-81.

wodu braku jakiegokolwiek rampy czy progów. W związku z tym działa dosłownie znoszą na rękach. Po zakończeniu wyładunku nastąpił kolejny nalot nieprzyjaciela, w jego wyniku zginął dowódca drużyny lkm pchor. Jerzy Jakubowski. Zabici i ranni byli także w kolumnie amunicyjnej, poniesiono również straty w koniach<sup>87</sup>.

Na stacji kolejowej w Mrozach (linia Siedlce - Mińsk Maz.) lotnictwo niemieckie zbombardowało transport 2 dywizjonu 5 pal z 5 DP. Poległ wówczas dowódca dywizjonu mjr Feliks Deskur i dowódca 4 baterii 5 pal por. Eugeniusz Łoziński<sup>88</sup>.

W wyniku zniszczeń na linii Czeremcha - Siedlce, w okolicach Mordów zatrzymały się trzy pociągi z żołnierzami polskimi. Około godz. 7<sup>30</sup> nadleciały samoloty niemieckie zrzucając bomby i ostrzeliwując stojące pociągi. Żołnierze ukryli się w polu i w pobliskim lesie. W wyniku nalotu zginęło 7 żołnierzy i jeden z mieszkańców miasta, chłopiec o nazwisku Kowalczyk<sup>89</sup>.

Po zniszczeniach spowodowanych nalotami samolotów wroga, dla pociągów ewakuacyjnych z Warszawy wykorzystywane były tylko dwie (ciągle atakowane - przyp. R.D.) linie kolejowe: Warszawa Praga - Tuszcz - Piława - Dęblin lub Warszawa Praga - Tuszcz - Kolbiel - Mińsk Maz. - Siedlce i dalej na wschód<sup>90</sup>.

9 września do transportów ewakuacyjnych jadących w kierunku wschodnim dołączył pociąg ewakuacyjny Bazy 1 Dywizjonu pociągów pancernych z Legionowa. Jak piszą Tadeusz Krawczak i Janusz Odziemkowski: *tego dnia Luftwaffe była bardzo aktywna. Niemcy próbowali przerwać komunikację kolejową między Brześciem a Warszawą i przeszkodzić w ewakuacji...*<sup>91</sup>. W tym dniu z Warszawy odjechał ostatni pociąg ewakuacyjny (cywilny) Warsztatów Mechanicznych z Warszawy Pragi<sup>92</sup>. W okolicy Łukowa zbombardowane zostały jadące w kierunku Siedlec eszelony

<sup>87</sup> 5 Lwowski Pułk..., s. 26.

<sup>88</sup> L. Głowacki, *Obrona Warszawy i Modlina 1939*, Warszawa 1985, s. 28; J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>89</sup> J. Zdanowski, op. cit., s. 5-6.

<sup>90</sup> *Kronika DOKP*, op. cit., s. 213.

<sup>91</sup> Mijane po drodze do Mińska Maz. stacje były zbombardowane, perony przepelnione rannymi. Obok nasypu kolejowego leżały wraki wagonów zniszczonych w wyniku nalotów. Późnym popołudniem tego dnia transport ewakuacyjny stanął na bocznicy w Mińsku Maz. Przed zapadnięciem zmroku samoloty niemieckie obrzuciły bombami zatłoczoną przez pociągi ewakuacyjne stację. Niemieckie bomby zniszczyły m. in. tory wylotowe w kierunku Siedlec. T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 r.*, Warszawa 1987, s. 186; jak podaje L. Głowacki, niemiecki 3 pułk bombowy z Elbląga zbombardował na linii Warszawa - Siedlce 14 pociągów ewakuacyjnych. L. Głowacki, *17 Wielkopolska Dywizja Piechoty w kampanii 1939 roku*, Lublin 1969, s. 126.

<sup>92</sup> Pociąg ten pojechał trasą Warszawa Praga - Tuszcz - Kolbiel - Mińsk Maz. 10 IX o godz. 10<sup>00</sup> zatrzymał się przed stacją Mińsk Maz. od strony łącznicy z Kolbieli. Dalsza jazda pociągu z powodu zatarasowania torów przez wykojony pociąg osobowy, nastąpić mogła dopiero po jego usunięciu. Akcją podniesienia i ściągnięcia wagonów do Mińska Maz. pokierował pracownik DOKP Edward Brygiewicz, który również w zastępstwie wyczerpanego 54-godziną ciągłą służbą dyżurnego ruchu st. Mińsk Maz. Gańko przejął jego obowiązki. (Ponieważ pierwszeństwo przejazdu miały składy wojskowe, przed pociągiem warsztatowym puszczono pociągi pancerne Nr 53 i 55, które w tym dniu nadjechały z Tuszcz. Tylko w ten sposób można tłumaczyć fakt, iż te pociągi pancerne, które wyjechały z W-wy po transporcie warsztatowym, znalazły się w Siedlcach na długo przed nim - przyp. R.D.). 10 IX stacja Mińsk Maz. została przejeżdżana przez oddział saperów kolejowych WP. Pod koniec 11 IX ewakuacyjny pociąg warsztatowy dotarł do stacji Broszków. Na stacji tej z personelu kolejowego pozostało jedynie dwóch starszych wiekiem zwrotniczych. Do Siedlec pociąg ten przybył 12 IX rano. *Kronika DOKP*, op. cit., s. 218-219.

111, 112 i 113 kompanii czołgów wolnobieżnych z 2 batalionu pancernego z Żurawicy k/Przemyśla<sup>93</sup>.

10 września kilkakrotnie bombardowano magistralę Warszawa - Siedlce - Brześć. Kolejarze wspólnie z wojskami kolejowymi nocami uruchamiali linię, która w dzień ponownie była uszkodzana<sup>94</sup>. W trakcie jednego z nalotów niemieckich na stację kolejową w Siedlcach w pociągu ewakuacyjnym został ranny Prymas Polski August Hlond<sup>95</sup>. W efekcie tych nalotów 491 budynków mieszkalnych i 512 gospodarczych zostało spalonych i zniszczonych<sup>96</sup>.

Jak wspomniano prawdopodobną przyczyną zaciekłych nalotów był przedwojenny projekt umieszczenia w Siedlcach (w budynku Nadleśnictwa) Sztabu Naczelnego Wodza. W tym dniu przybył do Siedlec dowódca DOK I gen. bryg. Mieczysław Trojanowski<sup>97</sup>, który nakazał ppłk. Adamusowi wysłać zwiad w kierunku Sokołowa, skąd spodziewał się nadejścia oddziałów wroga. Polecił również rozstawić na najważniejszych trasach zapory wojskowe, w celu zatrzymania grup żołnierzy, którzy zgubili własne jednostki, oraz wyładowanie wojska i sprzętu z zablokowanych transportów kolejowych stojących między Siedlcami a Kutuńmi.

Również 9 września na rozkaz dowódcy broni pancernej Armii „Modlin” płk. Michała Piwoszczuka, pociągi pancerne „Śmiały” Nr 53 i „Bartosz Głowacki” Nr 55 otrzymały rozkaz udania się z Warszawy Pragi na wschód do Mińska Mazowieckiego<sup>98</sup>. Do Siedlec dotarł też transport 25 kmk. Dowódca kompanii por. Z. Lewandowski tak opisuje sytuację na stacji w Siedlcach: *Z zalesionego pagórka obserwowaliśmy stację - zatłoczoną transportami, opuszczoną przez ludzi, całkowicie bezbronną. Wybuchające bomby wyrzucały w powietrze szczątki urządzeń, całe wagony, pióropusze ziemi. Gdy weszliśmy tam [na teren stacji - przyp. R.D.] po skończonym nalocie, widok był wstrząsający. Ogromne leje po bombach, zwąły złomu i wszędzie pełno jeszcze, ociekających krwią, kawałów zwierzęcego mięsa. Nad tym wszystkim unosił się kwik poranionych koni, ryczenie krów i bek owiec. Na całym terenie stacji nie było ani jednego człowieka*<sup>99</sup>.

<sup>93</sup> 111 kompania czołgów wyładowała się z transportu i pozostała w terenie. Rozłokowano ją w lasach kryńszczackich. 112 i 113 zawróciły i w dniu 11 IX weszły w skład załogi Brześcia. L. Głowacki, *Kampania wrześniowa na Lubelszczyźnie. Działania wojenne*, Lublin 1966, s. 135-136; R. Grafik, op. cit., s. 13.

<sup>94</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 60-61.

<sup>95</sup> P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 113.

<sup>96</sup> Archiwum Państwowe w Siedlcach, Akta Miasta Siedlce, sygn. 236.

<sup>97</sup> Gen. Trojanowski, w latach 1921-1926 jako pułkownik dowodził 9 DP.

<sup>98</sup> Janusz Magnuski przypisuje wydanie tego rozkazu płk. Stanisławowi Roli-Arciszewskiemu, dowódcy broni pancernej Armii „Łódź”. J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Śmiały” w trzech wojnach*, Warszawa 1996, s. 42. Ponieważ przejazd linią kolejową Warszawa - Mińsk Mazowiecki był utrudniony. Ze względu na duże zniszczenia torów i poszczególnych urządzeń stacyjnych wybrano drogę przez Legionowo - Tłuszcz - Mińsk Maz. W Mińsku oczekiwał już na oba pociągi rozkaz odjazdu do Siedlec. Zbliżające do Siedlec pociągi pancerne niedaleko miasta napotkały potężny zator na torach. Tory zatrasowane były uszkodzonymi na skutek nalotów transportami ewakuacyjnymi. Załogi pociągów panc. niezwłocznie przystąpiły do usuwania wraków zniszczonych pociągów, naprawy uszkodzonych torów i rozjazdów. T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 157-158; J. Magnuski, op. cit., s. 42.

<sup>99</sup> Z. Lewandowski, op. cit., s. 48. Por. też przypis 78.

Przez cały dzień plutony techniczne kompanii naprawiały zniszczone tory kolejowe: na wschód w kierunku stacji Mordy i na południe w kierunku Łukowa. Jak wspomina autor relacji: *Zadanie okazało się niezwykle trudne, tory były poprzerywane w wielu miejscach, w głębokich lejach leżały resztki wagonów, które trzeba było ciąć palnikami*<sup>100</sup>.

Dowódca 25 kmk ustawił swój skład pod budynkiem stacji, tak, że końcowymi wagonami tarasował szosę warszawską<sup>101</sup>. Skoncentrowano się wówczas na odbudowie torów w kierunku Łukowa. Po zachodzie słońca na szosie warszawskiej pojawiły się pierwsze, rozpoznawcze czołgi niemieckie<sup>102</sup>.

Późnym wieczorem dotarły do Siedlec pociągi pancerne Nr 53 i 55<sup>103</sup>. Jak piszą w swojej pracy T. Krawczak i J. Odziemkowski: *Pobył [pociągów pancernych - przyp. R.D.] w Siedlcach nie należał do przyjemnych. Palily się składy węgla, zasnuwając dworzec kłębamii ciemnego dymu. Ogień zagrażał stłoczonym [na stacji przyp. R.D.] wagonom towarowym. Jeden z transporterów zaczął już ptonąć i trzeba było go odciągnąć w bezpieczne miejsce*<sup>104</sup>.

Na stacji Siedlce widać było skutki wielodniowych nalotów wroga: *między torami widniały głębokie leje, ku niebu sterczały powykręcane wybuchami szyny. Na bocznicę stało wiele wagonów towarowych załadowanych różnorodnym sprzętem wojskowym. Pośród wielu innych znajdowały się tam także wagony pocztowe pełne ewakuowanych ze stolicy pieniędzy. Ponieważ niektóre worki do przewożenia banknotów i bilonu były zniszczone; rozsypane monety leżały pomiędzy podkładami*<sup>105</sup>.

Wobec zagrożenia Siedlec przez podjazd zmotoryzowany wroga jeszcze tej samej nocy pociągi odjechały do Łukowa, gdzie dotarły rano 11 września<sup>106</sup>.

<sup>100</sup> Ibidem.

<sup>101</sup> Skład był wyjątkowo długi, gdyż przecięcie linii kolejowej z szosą warszawską znajdowało się w miejscu dzisiejszego wiaduktu ul. Warszawskiej nad torami kolejowymi, w odległości 0,5 km od stacji. [Wówczas szosa przechodziła bezpośrednio przez tory kolejowe, znajdowała się tam rogatka - przyp. R.D.]. Jak podaje autor relacji: *Wraz z martwymi po-ciągami stojącymi na sąsiednim torze tworzył teraz naturalną barykadę nie do sforsowania przez czołgi*. Z. Lewandowski, op. cit., s. 49; por. też P. Zarzycki, *2 batalion mostów kolejowych*, Pruszków 1994, s. 38.

<sup>102</sup> Na wieść o zbliżaniu się Niemców pojawiły się pierwsze przypadki dezercji. Czołgi widząc zablokowaną szosę i powitane przez por. rez. Jana Jakubowskiego ogniem z cekaemów, zawróciły i z oddalenia otworzyły ogień w kierunku stacji. Około godz. 21<sup>30</sup> załoga pociągu otrzymała ogień z północy. Z powodu zagrożenia stacji przez nieprzyjaciela, zabrano lekki sprzęt do naprawy toru i ruszono na piechotę w kierunku Łukowa. Z. Lewandowski, op. cit., s. 49-50; P. Zarzycki, op. cit., s. 38.

<sup>103</sup> Ponieważ Z. Lewandowski nic nie wspomina o 2 polskich pociągach pancernych, które również tego dnia dotarły do Siedlec, przyjęto hipotezę, że pojawiły się one w mieście już pó odejściu kompanii por. Lewandowskiego.

<sup>104</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie obronnej Polski 1939 r.*, "WPH" 1982, nr 2, s. 168. Błędna datę odjazdu w/w pociągów pancernych z Siedlec podaje J. Geresz. Wg niego pociągi te wyjechały z Siedlec w kierunku Łukowa dzień później, 11 IX wieczorem. J. Geresz, *Działania wojenne na Podlasiu we wrześniu 1939 r.*, [w:] *Rok 1939 na Podlasiu*, pod red. E. Jasińskiego i H. Mierzwińskiego, Siedlce 1996, s. 35.

<sup>105</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 189.

<sup>106</sup> Z Łukowa pociągi te odjechały w dniu 12 IX około południa kierując się do Międzyrzecza Podlaskiego. Z Międzyrzecza udały się do Brześcia nad Bugiem, gdzie dotarły 13 IX. T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 158, 159-161; bardzo ogólnie o losach tych pociągów pisze J. Magnuski, op. cit., s. 42. Por. też przypis 104.

Trudności z dotarciem do Siedlec miał również transport ewakuacyjny Bazy 1 Dywizjonu pociągów pancernych z Legionowa, który rankiem 10 września dojechał do oddalonej o 12 km od Siedlec małej stacji Iganie (sic!)<sup>107</sup>. Do Siedlec transport dotarł tego samego dnia po zmroku. Stację Siedlce opuszczono jeszcze tej nocy<sup>108</sup>.

10 września dotarły również do Siedlec baterie II dyjonu 9 pac z Włodawy, jednak wobec zniszczeń stacji i zablokowania drogi do Warszawy, baterie na rozkaz z Brześcia wyładowały się i pomaszzerowały na południe<sup>109</sup>.

Postępy nieprzyjaciela zagrażające miastu zmusiły ppłk. Adamusa do wydania rozkazu opuszczenia Siedlec przez jednostki zapasowe 9 DP. Zdążył się ewakuować szpital wojenny płk. dr. Bolesława Szareckiego.

W Łukowie już od kilku dni na stacji kolejowej czynna była kuchnia dla uchodźców z terenów ogarniętych walkami<sup>110</sup>.

11 września dnia Luftwaffe atakowała wielokrotnie skutecznie szosy i linie kolejowe na wschód i północny wschód od Warszawy, jak również w rejonie Lwowa oraz Lublina - Chełma rozbijając maszerujące kolumny a także kolejowe transporty wojskowe<sup>111</sup>. Przed północą w nocy z 11 na 12 września niemiecka dywizja pancerna „Kempf”<sup>112</sup> zajęła Siedlce<sup>113</sup>. Najpierw zajął Siedlce batalion rozpoznawczy dywizji „Kempf”, następnie wkroczyły do miasta siły główne dywizji - około 7,5 tys. żołnierzy oraz 140 czołgów.

<sup>107</sup> Por. przyp. 91. Prawdopodobnie autorom chodzi o stację Broszków (obecnie Kotuń) gdyż stacja Iganie nigdy nie istniała a bliższa Siedlcom Sabinka była tylko posterunkiem blokowym i nigdy nie posiadała ani składu węgla, ani pomp do nawadniania parowozów - przyp. R.D. Z powodu uszkodzenia urządzeń stacyjnych i braku węgla paliwo i wodę do parowozu wzięto z pobliskiego lasu. Około południa stację na której się zatrzymano zaatakowały Junkersy. Nalot spowodował eksplozję stojących na bocznicy cystern z benzyną, zerwany został również tor w kierunku Siedlec, co uniemożliwiło szybkie opuszczenie płonącej stacji. Dopiero o zmroku po opanowaniu pożaru i naprawieniu torów transport odjechał do Siedlec. T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 186-187.

<sup>108</sup> Po naprawieniu torów pociąg udał się w kierunku Łukowa. Na nocleg zatrzymano się w lesie ok. 7 km za Siedlcami. Transport ewakuacyjny 1 Dywizjonu dotarł do Łukowa 11 IX przed południem. W celu dozbrojenia się zabrano ze stojącego na stacji w Łukowie transportu artylerii przeciwlotniczej działko przeciwlotnicze 40 mm wraz z pociskami. Działko to okazało się bardzo przydatne w dniach następnych, skutecznie zwalczając samoloty wroga. Przez cały dzień pociąg ewakuacyjny był atakowany przez lotnictwo niemieckie co uniemożliwiała ruszenie w dalszą drogę. Najprawdopodobniej lotnicy niemieccy sugerując się znajdującym się w składzie pociągu ewakuacyjnego opancerzonym wagonem uważali, iż jest to polski pociąg pancerny. Późniejsze wzmianki w dokumentach niemieckich, o zbombardowanym przez lotnictwo i opuszczonym przez załogę pociągu pancernym w okolicach Siedlec prawdopodobnie dotyczą tego transportu. Nocą z 11 na 12 IX transport rozpadł się. Część żołnierzy z dowódcą chcąc dołączyć do pierwszego napotkanego oddziału wojskowego wpadła w ręce Niemców, a część udała się w stronę Łukowa i dalej ku granicy rumuńskiej. Dnia 12 IX nie uszkodzony parowóz i wagony ze sprzętem wpadły w ręce Niemców. T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 187-189; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi...*, "WPH" 1982, nr 2, s. 177.

<sup>109</sup> L. Głowacki, *Działania wojenne...*, s. 173; J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 88.

<sup>110</sup> R. Grafik, op. cit., s. 14.

<sup>111</sup> E.R. Understädt, *18 Tage Weltgeschehen. Der Feldzug gegen Polen*, Berlin 1940, s. 59.

<sup>112</sup> Właściwa nazwa dywizji brzmiała: *Panzer Verband Ostpreussen* nazwa „Kempf”, została utworzona od nazwiska jej dowódcy. Była to improwizowana dywizja pancerna złożona z jednostek Wehrmachtu i SS (m.in. czołgi DPanc. "Kempf" pochodziły z 7 Pułku Pancernego Wehrmachtu). Podczas kampanii w Polsce jednostki SS zostały rozdzielone pomiędzy poszczególne armie Wehrmachtu, dlatego często zapomina się o ich udziale w walkach września 1939 r. Por. J. Ledwoch, *Waffen SS*, Warszawa 1993, s. 5; M. Bryja, J. Ledwoch, *Jednostki Waffen SS 1939-1945*, Warszawa 1996, s. 10-11.

<sup>113</sup> L. Głowacki, *Obrona Warszawy...*, s. 113; J. Ledwoch, op. cit., s. 5.



12 września w Siedlcach znajdowała się jeszcze część ewakuowanego z Warszawy kierownictwa DOKP: Wicedyrektor inż. Widawski, Naczelnik Służby Ruchu Aleksander Dziewulski, płk Stępniewski i dyspozytor dyrekcyjny Edward Szczepański. Wobec braku miejscowej administracji kolejowej czynności zawiadowcy Stacji w Siedlcach powierzono pracownikowi dyirekcji Edwardowi Brygiewiczowi, który już wieczorem tego samego dnia ewakuował się wraz z innymi pracownikami PKP w kierunku Łukowa<sup>114</sup>.

13 września ulokował się w mieście sztab 3 armii gen. Kachlera. Przez tydzień Niemcy przetrzymywali jeńców polskich w katedrze i na stadionie sportowym. W szpitalu wojskowym znajdowało się około 130 rannych żołnierzy. Dalszych 100 znajdowało się w pociągu sanitarnym stojącym w zatorze około 8 km od Siedlec<sup>115</sup>.

13 września niemieckie bombowce zaatakowały transport kolejowy w okolicach Małaszewicz (linia Warszawa-Brześć)<sup>116</sup>.

\* \* \*

Na odrębne potraktowanie zasługują walki oddziałów pod dowództwem płk. Mikołaja Prus-Więckowskiego, w zatorze kolejowym między Mrozami a Sosnowem w dniach 11-17 września 1939 r.<sup>117</sup>

W rejonie stacji kolejowych Mrozy - Sosnowe, który pozostawał nie obsadzony przez wroga; mimo zajęcia Siedlec i Mińska Maz. przez armię niemiecką, zbierały się grupy rozbitków różnych rodzajów broni, m.in. z transportów ewakuacyjnych unieruchomionych w drodze na wschód przez utratę węzła kolejowego w Siedlcach.

Łącznie w kotle pomiędzy Mińskiem Maz. a Siedlcami znalazło się 17 transportów ewakuacyjnych, a sam zator na linii kolejowej Warszawa - Siedlce na tym odcinku osiągnął wielkość 14 km<sup>118</sup>.

<sup>114</sup> Por. przypis 92. Następnie przedstawiciele DOKP odjechali pociągiem ewakuacyjnym warsztatowym do Łukowa, gdzie planowano utworzenie tymczasowej Dyirekcji Kolejowej. Pociąg ten do Łukowa poprowadził maszynista Paweł Jeryna. Z powodu zniszczeń wywołanych nalotami, na trasie Siedlce - Łuków czynny był tylko jeden tor. *Kronika DOKP*, op. cit., s. 219. Powyższa informacja jest bardzo intrygująca, gdyż Siedlce zostały opanowane przez armię niemiecką, już w nocy z 11/12 IX. Istnieją dwa wytłumaczenia tej sytuacji, albo miała ona miejsce wcześniej przed 12 IX, albo całkowite opanowanie Siedlec przez Niemców połączone z przejściem kolei miało miejsce dopiero 13 IX. O 13 IX jako dacie całkowitego zajęcia miasta przez Niemców pisze J. Izdebski, który opierając się na tzw. mikrofilmach aleksandryjskich podaje: *Wieczorem 11 września o godz. 19<sup>00</sup> sztab Dpanc "Kempf" zameldował, że wysunięte oddziały dywizji osiągnęły północny skraj Siedlec. Sztab dywizji zatrzymał się w Suchożebrach [...] 12 września 1 DP z korpusu "Wodrig" dotarła do Broszkowa, z kolei 12 DP po przekroczeniu Bugu posuwała się w ślad za Dpanc. "Kempf" i 13 września zajęła Siedlce*. J. Izdebski. *Sytuacja na...*, s. 13. Wygląda na to, że 12 IX Siedlce były miastem, w którym nie istniała już kolejowa administracja polska, a niemieckie władze wojskowe nie przejęły jeszcze władzy na stacji - przyp. R.D.

<sup>115</sup> J. Izdebski, *Podlasie w drugiej...*, op. cit., s. 14.

<sup>116</sup> Relacja ppor. obs. A. Zamora z 51 eskadry rozpoznawczej SGO „Narew” za: J. Pawlak, *Samotne zatoki*, Warszawa 1992, s. 386.

<sup>117</sup> Ponieważ działania tej grupy posiadają już swoje opracowania, autor zasygnalizował tylko powyższy fakt.

<sup>118</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi...*, s. 135.

Utknęły tam m.in.: pociąg pancerny Nr 52, ośrodek zapasowy saperów kolejowych, ewakuowana z Warszawy Baza Lotnicza, kompania kolejowa Nr 17, bateria artylerii, część załogi rozbitego pod Łochowem pociągu pancernego Nr 13 "Generał Sosnkowski" pod dowództwem kpt. Stanisława Młodzianowskiego, grupy piechoty z rozbitych jednostek lub oderwane od macierzystych oddziałów na szlakach odwrotu. Nocą z 14/15 września Baza Lotnicza oraz Ośrodek zapasowy saperów opuściły wagony i przebiły się przez słaby jeszcze pierścień niemiecki w kierunku na Topory. Nad pozostałymi oddziałami dowództwo objął płk Mikołaj Prus-Więckowski. Dnia 16 września Niemcy ostrzelali teren ogniem artyleryjskim i około godz. 12<sup>00</sup> uderzyli na Mrozy. Atak odparli saperzy mjr. Stanisława Burego-Burzymyskiego, wspierani przez załogę pociągu pancernego Nr 52.

Polacy wzięli jeńców. Dnia 17 września rozpoczęły się ponowne walki o Mrozy. Mimo, iż Polacy mieli coraz mniej amunicji i walczyli na bagnety, Niemcy ponieśli duże straty opanowując Mrozy dopiero wieczorem. Dnia 19 września na rozkaz dowódcy tej improwizowanej jednostki płk. M. Prus-Więckowskiego zniszczono uszkodzony pociąg pancerny. Grupa walczyła jednak do 29 września. Niemcy w oficjalnym meldunku 3 armii zniszczenie polskiego pociągu pancernego przypisali sobie<sup>119</sup>. W komunikatach naczelnego dowództwa Wehrmachtu pod datą 22 września czytamy: *na linii kolejowej Warszawa - Siedlce, koło Kałuszy na wzięto po krótkotrwałym boju nieprzyjacielski pociąg pancerny*<sup>120</sup>.

W jednej z monografii kolei niemieckich w czasie II wojny światowej natrafiłem na interesujący fragment sprawozdania dowódcy niemieckiej kolumny kolejowej z 23 września 1939 r., czytamy w nim: *23 września przejście przez kolumnę Siedlec. Dworzec w Siedlcach zastaliśmy w stanie nie do opisanego. Wypalone składy węgla, wszystkie budynki zniszczone i splądrowane, tylko dwie jezdnie od biedy nadawały się do ruchu kołowego. W wyniku bombardowań zniszczono 17 rozjazdów i torów kolejowych w 41 miejscach.*

*W pobliżu dworca zatłoczonego pociągami wszystkich rodzajów eksplodował pociąg wypełniony amunicją, liczne wagony wykolejone i porozrzucane, kilka wagonów węgla całkowicie wypalonych, na dworcu stoją trzy wagony z bydłem na ogół z padliną, zabezpieczenie kolejowe zniszczone i niezdatne do użycia. Dworcowe i telefoniczne linie zniszczone. Stanowiska z wodą pitną i węglem nie nadają się do użytku*<sup>121</sup>.

Po 17 września, wobec wkroczenia wojsk radzieckich na teren Polski, zmniejszyła się ilość transportów ewakuacyjnych (po prostu nie było ich gdzie, ani jak ewakuować - przyp. R.D.) Zmniejszyła się także liczba nalotów nieprzyjaciela na linie i obiekty komunikacyjne, były one obecnie bombardowane jedynie sporadycznie. Nie miało to już jednak większego znaczenia dla transportu kolejowego, który poza drugorzędnymi liniami przestał funkcjonować<sup>122</sup>.

<sup>119</sup> J. Odziemkowski, *Podlasie w przygotowaniach...*, s. 97.

<sup>120</sup> E. R. Understädt, *18 Tage Weltgeschehen. Der Feldzug gegen Polen*, Berlin 1940, s. 88-89.

<sup>121</sup> Tłumaczenie własne na podstawie: H. Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944*, Neckargemünd 1960, s. 17.

<sup>122</sup> A. Bernas-Kostynowicz, op. cit., s. 63.

Zgodnie z tajnym protokołem z 23 sierpnia 1939 r. Niemcy mieli przekazać obszar Siedlec ZSRR. Z tego też powodu prowadzili pospieszną ewakuację zdobytcy wojennej z tego obszaru; m.in. materiałów wojennych pozostawionych w koszarach przez 22 pp, 9 pal, w składnicach pod Dęblinem oraz z pociągów ewakuacyjnych stojących na linii kolejowej Warszawa - Siedlce - Łuków<sup>123</sup>. Duże problemy stwarzała Niemcom sytuacja w rejonie Mrozów, gdzie jak wspomniano, istniał ośrodek oporu grupy płk. M. Prus-Więckowskiego.

Ewakuację zdobytcy wojennych prowadzono linią kolejową Siedlce - Małkinia, oraz przy pomocy transportu samochodowego<sup>124</sup>. Całością kierował rtm. Kleppe, któremu podlegało specjalnie utworzone zgrupowanie złożone z jednostek roboczych, transportowych i wartowniczych (m.in. batalion Landschutzu)<sup>125</sup>.

Meldunki pełnomocnika OKW przy armiach niemieckich działających na terenie Polski wymieniają wśród innych transportów wysyłanych we wrześniu 1939 r. do Rzeszy 166 wagonów zawierających wyroby żelazne, 58 wagonów różnych metali, 106 wagonów ze zbożem i paszą. Nie był to na pewno „zdobytcy sprzęt wojenny”, lecz zwyczajny rabunek gospodarczy<sup>126</sup>.

Po przejściu z rąk niemieckich miasta i twierdzy Brześć, jednostki Armii Czerwonej przekroczyły linię Bugu i rozpoczęły marsz na zachód ku Wiśle. Walki z oddziałami wojsk polskich, m.in. Samodzielną Grupą Operacyjną „Polesie” gen. Franciszka Kleberga, oraz zgrupowaniem batalionów Korpusu Ochrony Pogranicza gen. Wilhelma Orlika Rűckemanna, opóźniły tempo marszu oddziałów radzieckich, m.in. 25 września miała miejsce potyczka koło stacji kolejowej i wsi Dubeczno. Rosjanie ze swego pociągu stojącego na stacji ostrzelali jadących samochodem: majora Tadeusza Grzeszkiewicza, dwu sierżantów i szofera. Rannych zostało dwóch Polaków. Po otrzymaniu posiłków w postaci kompanii wysłanej przez mjr. Franciszka Pająka z dywizji „Brzoza” sytuacja odwróciła się na korzyść Polaków. Zginęło kilkudziesięciu żołnierzy sowieckich, przy zerowych stratach własnych. Sowiecki skład wycofał się ze stacji<sup>127</sup>.

24 września zgodnie układem podpisanym między ZSRR i III Rzeszą oddziały armii niemieckiej rozpoczęły wycofywanie się na zachód od ustalonej linii demarkacyjnej. W pasie natarcia radzieckiej 4 Armii Niemcy wycofywali się z prędkością około 20 km na dobę. Nad całością operacji mieli czuwać oficerowie łącznikowi. Zgodnie z tym rozkazem Niemcy rozpoczęli ewakuację z Siedlec

<sup>123</sup> J. Izdebski, *Sytuacja militarna między Wisłą a Bugiem po 15 września 1939 r.* [w:] *17 września 1939 r na Podlasiu*, pod red. J. Flisińskiego, Biała Podlaska 1990, s. 56.

<sup>124</sup> Tę informację zaczerpnąłem z powyższej pracy J. Izdebskiego. Ewakuacja tą linią nie jest jednak do końca wyjaśniona, gdyż jak już wspomniano w niniejszej pracy, most kolejowy na linii Siedlce - Małkinia został zniszczony 7 IX 1939 r., wątpliwe jest tak szybkie jego odbudowanie. Być może meldunek 3 armii niemieckiej, mówiący o tym, że odjazd pociągów z węzła siedleckiego do Małkini może nastąpić dopiero około 25 IX ma związek z powyższą sprawą. Wymaga to jednak dalszych badań - przyp. R.D. W innej swojej pracy J. Izdebski nie pisze nic o ewakuacji transportów koleją, mówi jedynie o udziale w tej akcji transportu samochodowego. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 16.

<sup>125</sup> J. Izdebski, *Sytuacja militarna...*, s. 57.

<sup>126</sup> T. Cyprian, *Wehrmacht. Zbrodnia i kara*, Warszawa 1971, s. 407.

<sup>127</sup> K. Liszewski [R. Szawłowski], *Wojna Polsko-Sowiecka 1939* (wyd. Myśl Państwowa), Warszawa 1987, s. 112.

rozłokowanych tu jednostek. W dniu 21 września został przeniesiony do Pułtyska 508 szpital polowy; jednostki intendenckie i jenieckie przeniesione zostały do Mińska Mazowieckiego. Do Siedlec skierowano armijny batalion rozpoznawczy z zadaniem ubezpieczania szosy Kałuszyn - Siedlce - Sokołów Podlaski i utrzymywaniem w związku z podchodzeniem Sowietów, łączności za sztabem 3 Armii. Według informacji dowództwa 3 Armii odjazd z siedleckiego węzła, ze względu na zniszczenia mógł nastąpić dopiero 25 września.

Na przełomie września i października w okolicach Siedlec, Sokołowa Podlaskiego i Łukowa miało nastąpić znaczne zgrupowanie wojsk radzieckich m.in. 121 Dywizja Strzelecka do dnia 2 października miała się skoncentrować w rejonie Sokołowa Podlaskiego, 32 Brygada Pancerna 1 października w rejonie Siedlec, a 29 Brygada Pancerna w rejonie Łukowa<sup>128</sup>.

Dowództwo radzieckie doceniało znaczenie stacji kolejowych w Brześciu Litewskim i Siedlcach. Do 29 września dowództwo 4 Armii otrzymało rozkaz zorganizowania naziemnej obrony przeciwlotniczej na tych stacjach. Miały ją zapewnić 217 dywizjon artylerii przeciwlotniczej oraz 10 batalion służby obserwacyjno-meldunkowej na stacji Siedlce i 230 dywizjon artylerii przeciwlotniczej na stacji Brześć Litewski.

28 września o godz. 12<sup>00</sup> z 8 Dywizji Strzeleckiej do Siedlec i ze 143 DS do Łukowa mieli zostać wysłani parlamentariusze w celu omówienia sposobu przejęcia tych miast z rąk niemieckich. Niezależnie od wyników rozmów oddziały radzieckie winny zająć te miejscowości w dniu 29 września<sup>129</sup>.

Wojska sowieckie zajęły Siedlce 29 września 1939 r. Miasto przejął z rąk niemieckich o godz. 7<sup>00</sup> dowódca 8 DS płk Fursin. W asyście batalionu rozpoznawczego 313 pułku (batalionu?) czołgów, baterii przeciwlotniczych karabinów maszynowych oraz 1 batalionu 310 pułku strzeleckiego przejął miasto. W godzinach późniejszych weszły do Siedlec oddziały 310 oraz 151 pułku strzeleckiego i rozłokowały się na zachodnim skraju miasta<sup>130</sup>. Do godz. 9<sup>00</sup> dnia 30 września Niemcy mieli zakończyć ewakuację zdobyczy wojennych i opuścić rejon Siedlec<sup>131</sup>.

W Siedlcach Sowietci rozmieścili jeden batalion 151 ps, batalion rozpoznawczy i batalion czołgów z 8 Dywizji Strzeleckiej<sup>132</sup>. Łuków zajęli żołnierze batalionu strzeleckiego z 229 ps wspólnie z artylerią dywizyjną<sup>133</sup>. Po osiągnięciu pod koniec września linii Sokołów Podlaski - Siedlce - Łuków jednostki sowieckie nie zamierzały przekraczać tej linii.

<sup>128</sup> *Dziennik działań bojowych Frontu Białoruskiego we wrześniu 1939 roku*. Wstęp i opracowanie Cz. Grzelak, Warszawa 1998, s. 157.

<sup>129</sup> *Ibidem*, s. 187.

<sup>130</sup> Cz.K. Grzelak, *Kresy w Czerwieni. Agresja Związku Sowieckiego na Polskę w 1939 r.*, Warszawa 1998, s. 426.

<sup>131</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 58. Wielkie miasta oraz obiekty o znaczeniu strategicznym (dworce kolejowe, mosty, elektrownie) miały być przekazywane bezpośrednio, przez jednostki niemieckie jednostkom radzieckim.

<sup>132</sup> 1939 r., październik, miejsce postoju. - Krótki referat o działaniach bojowych 4 Armii w Polsce w okresie od 17 września do 30 września 1939 r., [w:] *Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939*, t. III, *Działania wojsk Frontu Białoruskiego*, pod red. Cz. Grzelaka, Warszawa 1995, s. 299.

<sup>133</sup> *Ibidem*, s. 299, zob. też: *Dziennik działań bojowych...*, s. 204.

W sprawozdaniu sztabu 8 DS na temat wkroczenia do Siedlec znajdujemy tendencyjną wersję przejęcia miasta: *Z wizerunkiem towarzysza Stalina w sercu i z imieniem Stalina na ustach szli obsypani kwiatami żołnierze i oficerowie. Ze łzami radości w oczach, wyzwoleni spod polskiego ucisku ludzie pracy obejmowali i całowali swoich wyzwolicieli. By spotkać się z nimi, szli 6-7 km. Ludność nie zapomni uprzejmości naszych żołnierzy, potężnej i groźnej techniki Armii Czerwonej*<sup>134</sup>. Rzeczywiście na powitanie najeźdźców wybudowano przy ul. Brzeskiej, drewnianą bramę triumfalną. Przystrojono ją czerwonymi chorągwiami, emblematami sierpa i młota oraz dwujęzycznym, polsko - rosyjskim napisem *Pozdrawiamy Armię Czerwoną*<sup>135</sup>. Powitanie organizowała mała grupa osób, miejscowych komunistów. Brali w nim udział m.in. Waclaw Tomaszewski, właściciel restauracji przy ulicy Floriańskiej, cieśla Piotr Hok, Paweł Szulc<sup>136</sup>. Ciekawe były dalsze losy tej bramy, naoczny świadek wydarzeń wspomina: *Sowieckie jednostki zmotoryzowane i pancerne wjeżdżały do miasta szosą Brzeską i nie mogąc zmieścić się w triumfalnej bramie zbudowanej przez żydów i komunistów, po prostu przewracając rozjechały ją*<sup>137</sup>. Z techniką reprezentowaną przez ACz również nie było tak świetnie jak sugeruje sprawozdanie. Czesław Bugajski wspomina: *Karabiny przeważnie jednostrzałowe wiszące na sznurkach, bo parciane pasy służyły im do spodni. Samochody których używali komisarze ze składaną budą i drewnianymi sprychami to jedne z pierwszych modeli Forda. [...] Najgroźniejszą ich bronią jaką widziałem były cztery sprzężone karabiny maszynowe na platformie starego samochodu*<sup>138</sup>. Przejawy sympatii dla bolszewików nie były jednak tak powszechne jak sugeruje sprawozdanie. Komuniści nie reprezentowali w Siedlcach żadnej siły społecznej<sup>139</sup>.

W niecałe dwa dni po zajęciu miasta rozpoczęły się aresztowania. Aresztowano m.in. administratora diecezji siedleckiej biskupa Czesława Sokołowskiego (wrócił po kilku tygodniach), burmistrza Łagunę (zmarł w więzieniu białostockim), wiceburmistrza Stanisława Zdanowskiego (wrócił w 1941 r.), Stanisława Gulińskiego, Mariana Grabowskiego, przywódcę PPS (zbiegł z transportu), ppłk. Antoniego Korzeniowskiego, zastępcę dowódcy 9 pułku artylerii lekkiej (zamordowany w Starobielsku). Zatrzymano też urzędników zarządu miejskiego - Bitternera, Piotrowskiego, Głuchowskiego, Krasnodębskiego, właściciela cukierni Fałdowskiego oraz kilku działaczy żydowskich. Aresztowano około 300 osób<sup>140</sup>.

Dnia 28 września został zawarty nowy traktat między Rzeszą a ZSRR, na mocy którego nowa granica została ustalona na linii Bugu. 28 września 1939 r., w dniu kapitulacji Warszawy, obaj agresorzy zawarli traktat, określający granicę wpły-

<sup>134</sup> Cz.K. Grzelak, *Kresy w czerwieni...*, s. 426.

<sup>135</sup> T. Trautsolt, *Czas pierwszych Sowietów*, „Nowe Echo Podlasia” 1992 nr 51-52, s. 11.

<sup>136</sup> P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 115; J. Pawlak, *Powstanie i działalność Komendy Obwodu AK Siedlce „Sowa” - „Jesion”*, [w:] *Armia Krajowa na środkowej i południowej Lubelszczyźnie i Podlasiu*, pod red. T. Strzembosza, Warszawa 1993, s. 439.

<sup>137</sup> Cz. Bugajski „Kret”, *Skrócone fragmenty wspomnień z lat okupacji 1939-1944*, Warszawa bd., s. 1. mps.. Muzeum Okręgowe w Siedlcach].

<sup>138</sup> Ibidem.

<sup>139</sup> T. Trautsolt, op. cit.

<sup>140</sup> Ibidem; P. Matusak, op. cit., s. 115.

wów na linii Bugu. Rozkaz nr 15 z dnia 30 września dowódcy Frontu Białoruskiego, omawiał przebieg nowej linii demarkacyjnej. Od 5 października zamierzano rozpocząć wycofywanie jednostki. Odnośnie taboru kolejowego w rozkazie czytamy: *Nieodzwonne jest przerzucenie na wschód od granicy całego taboru kolejowego; w tym celu należy pospiesznie załadować wagony mieniem wojskowym, podkreślam - mieniem wojskowym i niezwłocznie skierować na nasze terytorium*<sup>141</sup>.

W związku z wycofywaniem jednostek sowieckich na linię Bugu, wywożono z Siedlec i okolic cały zagrabiony majątek państwowy i prywatny. W armii sowieckiej brakowało wszystkiego, a więc wszystko nadawało się do wywiezienia.

3 października dowódca Frontu Ukraińskiego Komandarm I rangi S. Timoszenko pisał w telegramie do dowódcy 5 Armii: *Wprowadzić [należy - przyp. R.D.] nieodzwonne środki ochronne w miastach i miejscowościach, które przechodzą [pod kontrolę] oddziałów armii niemieckiej. Szczególną uwagę zwraca się na to, aby miasta, miasteczka oraz ważniejsze wojskowe, obronne i gospodarcze budowle: mosty, lotniska, koszary, magazyny, węzły kolejowe, dworce, telegraf, telefon, elektrownie, ruchome zestawy kolejowe itp., uchronić od zepsucia i zniszczenia [aż] do [momentu] przekazania ich przedstawicielom jednostek armii niemieckiej*<sup>142</sup>. Praktyka wyglądała jednak zupełnie inaczej, co ukazuje inny z zachowanych dokumentów sowieckich. 4 października dowódca Frontu Białoruskiego Komandarm II rangi M. Kowalow meldował Ludowemu Komisarzowi Obrony Marszałkowi K. Woroszyłowowi: *Opuszczając m. Siedlce i Łuków wywozimy 3000 wagonów i 150 parowozów. Tę możliwość mamy dzięki temu, że zdążyliśmy naprawić linię kolejową od st. kol. Czeremcha do Siedlec, od st. kol. Siedlce do Łukowa i od st. kol. Łuków do Brześcia Litewskiego. Niemcy nie byli w stanie wywieźć ruchomego taboru z powodu uszkodzenia torów*<sup>143</sup>. Sowietci mieli wycofywać się w tempie powyżej 20 kilometrów na dobę, z dziennym odpoczynkiem po 40 kilometrach marszu w ciągu dwóch dób. Maszerowano w tym tempie, by móc wszystko wywieźć<sup>144</sup>.

Władze niemieckie przejęły Siedlce z rąk radzieckich 9 października 1939 r.<sup>145</sup> Armia Czerwona miała wycofać się z całego zajmowanego dotychczas obszaru na drugi brzeg Bugu do 12 października<sup>146</sup>.

<sup>141</sup> 1939 r., wrzesień 30, godz. 11.30, Wołkowysk. - Rozkaz nr 15 dowódcy Frontu Białoruskiego, komandarma II rangi M. Kowalowa, omawiający przebieg nowej linii granicznej między Niemcami a ZSRR [w:] *Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939*, t. III, *Działania wojsk Frontu Białoruskiego*, pod red. Cz. Grzelaka, Warszawa 1995, s. 145 - 146.

<sup>142</sup> 1939 r., październik 3, miejsce postoju. - Telegram dowódcy Frontu Ukraińskiego do dowódcy 5 Armii zawierający dyrektywę w sprawie wymiany polskich terenów z armią niemiecką [w:] *Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939*, t. II, *Działania wojsk Frontu ukraińskiego*, pod red. S. Jacyńskiego, Warszawa 1996, s. 237.

<sup>143</sup> 1939 r., październik 4, [Wołkowysk] Meldunek dowódcy Frontu Białoruskiego komandarma II rangi M. Kowalowa do ludowego komisarza obrony, marszałka K. Woroszyłowa [w:] *Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939*, t. I, *Geneza i skutki agresji*, pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1994, s. 279.

<sup>144</sup> Ibidem, s. 279 - 280.

<sup>145</sup> J. Izdebski, *Sytuacja militarna...*, s. 61.

<sup>146</sup> Ibidem, s. 59.

Podsumowując należy stwierdzić, iż PKP we wrześniu 1939 r. wykonywały powierzone jej przez władze wojskowe zadania do końca. Było to możliwe dzięki olbrzymiej ofiarności i poświęceniu setek bezimiennych pracowników PKP, którzy z narażeniem własnego życia odbudowywali zniszczone w wyniku nalotów tory i przeprowadzali kolejne transporty do punktów docelowych. W historiografii dotyczącej walk we wrześniu 1939 r., służba kolejarzy porównywana jest ze służbą frontową żołnierzy regularnych jednostek Wojska Polskiego<sup>147</sup>. Problem udziału kolejarzy w wojnie obronnej 1939 r. nie doczekał się, niestety, do dnia dzisiejszego swojej monografii, brakuje również prac dotyczących udziału kolejarzy w walkach z jednostkami Armii Sowieckiej.

---

<sup>147</sup> Por. M. Pisarski, op. cit., s. 86; L. Korwin-Nowosiński, *Koncentracja Polska 1939. (Przewozy kolejowe)*, „Bellona”, z. 1, Londyn, styczeń 1942; J. Larysza, *Koncentracja Polska 1939 a koleje „Bellona”* z. 4, Londyn, kwiecień 1942; T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit. i w wielu innych pozycjach.