

RAFAŁ DMOWSKI

## FUNKCJONOWANIE KOLEI NA POŁUDNIOWYM PODLASIU W PRZEDEDNIU WOJNY I JEJ ROLA W KAMPANII WRZEŚNIOWO-PAŹDZIERNIKOWEJ 1939 ROKU NA PRZYKŁADZIE SIEDLECKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO (Zarys problematyki)

Historia powiązań Siedlec z koleją datuje się od roku 1866, kiedy to uruchomiono drugie szerokotorowe połączenie kolejowe łączące Królestwo Polskie z Cesarstwem<sup>1</sup> zwane Drogą Żelazną Warszawsko - Terespolską. W 1887 r. otwarto linię Siedlce - Małkinia przez Sokołów Podlaski<sup>2</sup>. W latach 1903-1906 wybudowano trzecią z kolei linię kolejową na tym obszarze<sup>3</sup>, była nią nazywana połocką lub też bołogojską linia Siedlce - Czeremcha - Hajnówka - Wołkowysk - Lida - Mołodeczno - Zahacie - Połock - Bologoje<sup>4</sup>.

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

Budowa wyżej wymienionych linii kolejowych na Podlasiu spowodowała powstanie w Siedlcach ważnego, z punktu widzenia planów wojennych, węzła kolejowego<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Pierwszym połączeniem Królestwa z Cesarstwem była kolej Warszawsko-Petersburska, którą otwarto w grudniu 1862 r.

<sup>2</sup> T. Lijewski, S. M. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 66.

<sup>3</sup> Rok 1906 jako datę ukończenia prac i oddania linii do użytku publicznego podają T. Lijewski, S. M. Koziarski, op. cit., s. 84.

<sup>4</sup> Linię tę już podczas budowy podzielono na dwa odcinki: Siedlce - Połock i Połock - Bologoje, dlatego poszczególni autorzy podają różną nazwę stacji końcowej.

<sup>5</sup> A. Winter, *Dzieje Siedlec 1448-1918*, Warszawa 1969, s. 173; J. Wojtasik, *Siedlce w latach zaborów (1795-1914)*, [w:] *Siedlce 1448-1995*, pr. zbior. 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>6</sup>. Z tego w granicach przedwojennego województwa lubelskiego było 1.045 km linii, tj. 3,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni województwa<sup>7</sup>, w 1939 r. było 329 km linii kolejowych<sup>8</sup>, tj. 3,8 km na 100 km<sup>2</sup>, gdy np. w województwie poznańskim 10,1 km. Stan dróg kołowych o twardej nawierzchni również pozostawiał wiele do życzenia. Łączna ich długość w 1938 r. wynosiła 63.169 km, czyli średnio na 100 km<sup>2</sup> powierzchni kraju przypadało 16,3 km dróg<sup>9</sup>. Zaplecze samochodowe kraju było również niewystarczające. W 1939 r. Polska dysponowała 8.609 samochodów ciężarowych, z której to ilości podczas mobilizacji wojsko mogło liczyć na najwyżej 1.500 sztuk samochodów, różnej marki, pojemności i stanie technicznym. 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 symbolem majątności, dlatego też zazwyczaj nadawał się on jedynie do reprezentacyjnych funkcji<sup>10</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>11</sup>. Problem powyższy sygnalizował w swoim opracowaniu gen. Tadeusz Kutrzeba pisząc: „ponieważ sieć kolejowa może być zawsze zagrożona przez silne lotnictwo niemieckie, kwestia podniesienia naszej motoryzacji (zwłaszcza zwiększenia stanu samochodów ciężarowych) nabiera tym większego znaczenia”<sup>12</sup>.

W wyniku takiego stanu rzeczy to właśnie na kolej spadły najwięk-

---

<sup>6</sup> Wyliczenia własne na podstawie *Małego Rocznika Statystycznego Polski [wrzesień 1939 - czerwiec 1941]*, Londyn 1941, s. 2, 82 (wyd. krajowe w języku polskim Warszawa 1990). Pod uwagę wzięto linie kolejowe: normalno i wąskotorowe, jak też ziemię zaolziańskocieszzyńską przyłączoną w 1938 r.

<sup>7</sup> M. Łopuszyński, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939, s. 83.

<sup>8</sup> T. Lijewski, S. M. Koziarski, op. cit., s. 9.

<sup>9</sup> Ibidem, s. 2, 86.

<sup>10</sup> *Polskie Siły Zbrojne na zachodzie*, t. I, cz. 3, *Kampania Wrześniowa*, Londyn 1959, s. 203; *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 90.

<sup>11</sup> Autobusów było 2.038, za: *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 90.

<sup>12</sup> T. Kutrzeba, *Wojna bez walnej bitwy*, Warszawa 1998, s. 155.

sze obowiązki 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 przyszłych walk. Ogółem z 54 wielkich jednostek objętym wojennym Ordre de Bataille, aż 32 związki taktyczne tj. 26 dywizji piechoty i 6 brygad kawalerii, trzeba było, w całości lub częściowo przewieźć koleją<sup>13</sup>. Reszta miała osiągnąć rejon koncentracji pieszo lub też za pomocą innych rodzajów transportu. W sumie około  $\frac{3}{5}$  wszystkich oddziałów wojskowych miało być przetransportowanych za pośrednictwem kolei<sup>14</sup>. Ponadto kolej miała zapewnić przewiezienie około 700.000 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 ww. 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>.

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. Niestety prac nad planem transportowym nie zdołano ukończyć do ostatnich dni sierpnia 1939 r., co spowodowało konieczność rozpoczęcia przewozów wojsk w trybie alarmowym. Przedsta-

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

<sup>14</sup> L. Korwin-Nowosiłki, *Koncentracja polska 1939 (Przewozy kolejowe)*, „Bellona” 1942 z. 1, s. 4.

<sup>15</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, *Spoleczeństwo polskie w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa 1988, s. 50. Szerzej, na temat planów mobilizacyjnych w: *Plan mobilizacyjny „W”*, wstęp i oprac. P. Zarzycki, Pruszków 1995.

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

wiciele 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 srodcze na nich zemścić. Koleje nie dysponowały, bowiem odpowiednią ilością pociągów do wykonania zadań postawionych przez władze wojskowe, wcześniejszy brak informacji o potrzebach armii dodatkowo utrudniał rozwiązanie tego problemu. Rejonów koncentracji nie osiągnęły w ogóle lub do miejsc przeznaczenia dotarły tylko częściowo następujące związki taktyczne: 3, 5, 12, 22, 24 DP oraz 35, 36, 38, 44 i 45 DP rez.<sup>17</sup>

Ze wspomnień wynika, że całość planu transportowego znana była jedynie Szefowi Sztabu Naczelnego Wodza gen. Wacławowi Stachiewiczowi, jego II zastępcy płk. dypl. Józefowi Jakliczowi, gen. Aleksandrowi Henrykowi Szychowskiemu szefowi komunikacji Sztabu Naczelnego Wodza i mjr. dypl. Leonowi Korwin-Nowosilskiemu z szefa wydziału planów Szefostwa Komunikacji Sztabu NW. Gen. Tadeusz Malinowski od kwietnia 1936 r. zastępca szefa Sztabu Głównego i sekretarz Komitetu Obrony Rzeczypospolitej, we wrześniu 1939 r. zastępca szefa Sztabu NW twierdzi, że oprócz ww. osób nikt nie znał całości planów transportowych, nawet on sam mimo wysokiego przecież stanowiska, jakie piastował miał o nich jedynie mgliste pojęcie<sup>18</sup>.

Według planu mobilizacyjnego „W”<sup>19</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. W ramach planu mobilizacyjnego „W” 75% jednostek wojskowych mobilizowało się niejawnie, w ramach tzw.

---

<sup>17</sup> 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 t. XXXVIII, z. 2, s. 81. T. Malinowski, *Kampania wrześniowa i nasze przygotowania do wojny. Dziennik z września-listopada 1939 r.*, [w:] *Wrzesień 1939 w relacjach i wspomnieniach*, wybór i oprac. M. Ciepiewicz, E. Kozłowski, Warszawa 1989, s. 123.

<sup>18</sup> T. Malinowski, op. cit., s. 123. Podobnie twierdzi w swych wspomnieniach gen. Kazimierz Sosnkowski. K. Sosnkowski, *Cieniom września*, Warszawa 1988, s. 94-95.

<sup>19</sup> M. Zgórnjak, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938-1939*, Kraków 1993, s. 250.

mobilizacji alarmowej. W tym celu jednostki przydzielono do grup oznaczonych kolorami. I tak grupa „brązowa” obejmowała: lotnictwo, obronę przeciwlotniczą, 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. Pozostałe 25 % jednostek miało być mobilizowanych po ogłoszeniu mobilizacji powszechnej.

Dalszym etapem była mobilizacja alarmowa obejmująca jednostki z tzw. grup „czerwonej”, „niebieskiej”, „żółtej” i „czarnej”, a kolejnym mobilizacja powszechna<sup>20</sup>. Wiosną 1939 r. plan mobilizacyjny „W” uległ ponownym korektom (powstał plan W-2a)<sup>21</sup> nie zmieniło to jednak zasad mobilizacji jednostek kolejowych.

Ministerstwo Komunikacji miało w czasie wojny pełnić funkcję Szefostwa Komunikacji Naczelnego Wodza, być równocześnie organem kierowniczym i wykonawczym w zakresie wszelkich przewozów wojskowych. W zakresie transportów zaopatrzeniowych i ewakuacyjnych miało wykonywać zadania Generalnego Kwatermistrzostwa. Sieć kolejową kraju podzielono, pod względem transportów, na sieć szefa komunikacji Naczelnego Wodza i sieci poszczególnych dowódców armii<sup>22</sup>. Kierownictwo przewozów miało w wypadku wojny być powierzone jednoosobowym placówkom komunikacji wojskowej rozmieszczonym na wszystkich ważniejszych węzłach i stacjach kolejowych<sup>23</sup>.

Mobilizacja Kolei nastąpić miała już w pierwszym odczuwalnym okresie zagrożenia, Ministerstwo Komunikacji miało zmobilizować we własnym zakresie (6 kompanii drogowo-kolejowych, 8 kompanii ruchowo-kolejowych, 16 kompanii roboczych drogowo-kolejowych, 3 plutonów kolei wąskotorowych i 2 składnic sprzętu kolejowego)<sup>24</sup>. Jednostki te były rozmieszczone w rejonach stacji kolejowych i wzdłuż linii kolejowych, ich

<sup>20</sup> *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, nr 38, Warszawa 1968, s. 163-164; *Plan mobilizacyjny „W” ...*, s. 15-16; M. Zgórniak, op. cit., s. 413.

<sup>21</sup> M. Zgórniak, op. cit., s. 414-417.

<sup>22</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo II Rzeczypospolitej Polskiej (przygotowania do wojny 1918-1939)* (sic!), „Dzieje Najnowsze” 1998 t. 4, s. 81.

<sup>23</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 81.

<sup>24</sup> Idem, *Kolejnictwo II Rzeczypospolitej...*, s. 81.

zadaniem miała być ochrona obiektów kolejowych, a także reperacja wszelkich szkód spowodowanych działaniami nieprzyjaciela, naprawa mostów, torów i urządzeń stacyjnych. Do ich zadań należało także utrzymywanie stacji w pełnej sprawności użytkowej.

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

- Kompanię ochrony linii kolejowych nr 41 w Łukowie;
- Komenda Placu (KP) Łuków - dowództwo i 1 pluton Łuków, KP Radzyń - 2 pluton, KP Biała Podlaska - 3 pluton, KP Siedlce - 4 pluton, KP Siedlec 5 pluton (Sarnaki)<sup>25</sup>;
- Kompanię ochrony linii kolejowych nr 44 w Siedlcach. 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<sup>26</sup>;
- KP w Siedlcach - dowództwo i 1 pluton, 2 pluton (Mordy), 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>. Planowano również obsadzenie ważnych obiektów kolejowych 81 kompaniami ckm i plutonami 40 mm dział plot.<sup>29</sup>. Przewidywano, że cała sieć kolejowa państwa będzie obsadzona przez jednostki policyjne w ciągu 48 godzin od zarządzenia mobilizacji. W historiografii istnieje również wersja, iż wszystkie kolk miały być mobilizowane przez Policję Państwową, w trybie alarmowym z czasem gotowości 24-48 godzin, nie wydaje się ona prawdziwa gdyż PP miała zbyt mało funkcjonariuszy, aby wykonać powyższe zadanie<sup>30</sup>. 10 września premier podpisał dekret o militaryzacji PP. Na jego mocy policja została włączona do sił zbrojnych i otrzymała kompetencje Żandarmerii Wojskowej<sup>31</sup>. Plan mobilizacyjny objął prócz Ministerstwa Komuni-

<sup>25</sup> *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 169.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> M. Zgórniak, op. cit., s. 417; T. Malinowski, op. cit., s. 129.

<sup>29</sup> T. Malinowski, op. cit., s. 129.

<sup>30</sup> *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 174.

<sup>31</sup> R. Litwiński, *Policja Państwowa w województwie lubelskim w latach 1919-1939*, Warszawa 2001, s. 283-284.

kacji również Ministerstwo Poczty i Telegrafów<sup>32</sup>.

Niemcy świetnie zdawali sobie sprawę z sytuacji w polskim kolejnictwie. 1 lipca 1939 r. ukazała się w Berlinie publikacja pt. *Wojskowo-geograficzny opis Polski*, sporządzony przez Wydział 9 niemieckiego Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych, która zawierała m.in. dokładne dane dotyczące linii kolejowych w Polsce, ich możliwości przelotowych itp.<sup>33</sup>.

Jak już wspomniano, w pierwszej fazie działań którą był 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 stronę państwowe, zapasy materiałowe, personel urzędów i ludność, w tym rezerwiści, ze strefy nadgranicznej<sup>34</sup>. Wszystkie składy pociągów miały być pełne nie można było sobie pozwolić na puste przebiegi. Każdy parowóz i każdy wagon był ważny i musiał być dobrze wykorzystany. Niestety planując maksymalne wykorzystanie przelotowości linii transportowych zapomniano o wymaganiach związanych z porządkiem organizacyjnym i celowości operacyjną. Transporty koncentracyjne, zamiast obejmować zwarte zespoły taktyczne w ramach poszczególnych wielkich jednostek czy też pododdziałów wojskowych, stanowiły „pstrą i chaotyczną mieszaninę najrozmaitszych rodzajów wojsk, służb, formacji itd. Poza Szefostwem Komunikacji Naczelnego Dowództwa - pisze w swych wspomnieniach gen K. Sosnkowski - nikt nie był w stanie stwierdzić, co kryje się pod numerami transportów, względnie ich kryptonimami. Nie wiedzieli tego nawet oficerowie regulujący, a komendanci transportów pozostawali w zupełnej nieświadomości, dokąd jadą. W wypadku zakłócenia biegu transportów wkroczyć skutecznie mogła tylko instancja władz najwyższych, a wszelkie próby rozplątania powstających <<korków>> przez niższe instancje transportowo-kolejowe lub przez dowództwa armii doprowadzały jedynie do jeszcze większych powikłań”<sup>35</sup>.

W przededniu wojny dokonano kolejnej modernizacji Siedleckiego Węzła Kolejowego, która miała związek z planami przygotowania kolei w Polsce do wojny. Personel PKP starał się w miarę swoich możliwości

<sup>32</sup> Szerzej w: J. Giera, A. Cz. Żak, *Państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon” 1928-1991*, Warszawa 1993, s. 119-127.

<sup>33</sup> J. Piekalkiewicz, *Polski wrzesień. Hitler i Stalin rozdierają Rzeczypospolitą*, Warszawa 1999, s. 10, 16.

<sup>34</sup> S. M. Koziarski, *Wojna obronna...*, s. 316; M. Pisarski, op. cit., s. 81.

<sup>35</sup> K. Sosnkowski, *Ze wspomnień o kampanii wrześniowej*, [w:] *Wrzesień 1939...*, s. 632; idem, *Cieniom września...*, s. 94-95.

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>36</sup>. Postulowano zwiększenie przelotowości poszczególnych linii kolejowych, np. na linii Warszawa - Siedlce - Łuków - Brześć z 48 do 72 par pociągów na dobę<sup>37</sup>. Na niektórych liniach o znaczeniu strategicznym zastosowano doraźne wzmocnienia polegające m.in. na zgęszczeniu podkładów w łukach i pojedynczej wymianie nadmiernie zużytych szyn. Prace takie przeprowadzono m. in. na linii Siedlce - Małkinia i Siedlce - Wołkowysk<sup>38</sup>. Gromadzono zapasy węgla i drewna<sup>39</sup>, utrzymywano w pogotowiu i szkolono ekipy techniczne do naprawy uszkodzonych czy też zniszczonych torów, organizowano drużyny awaryjne<sup>40</sup>. Na terenie węzła siedleckiego planowano rozmieszczenie ewakuowanych w wyniku działań wojennych pracowników z DOKP Warszawa i mienia DOKP Toruń<sup>41</sup>.

Z powodu niedostatecznej ilości artylerii przeciwlotniczej, zapadła decyzja o obronie tylko ważniejszych węzłów oraz obiektów kolejowych ważnych ze strategicznego punktu widzenia: mostów, wiaduktów kolejowych, stacji pomp itp.<sup>42</sup>. Na wypadek wojny tworzono w ramach struktur tzw. Dywersji pozafrontowej również sieć grup dywersyjnych mających za zadanie paraliżowanie linii komunikacyjnych i innego rodzaju dywersji kolejowej<sup>43</sup>.

W Siedlcach utworzono wówczas na bazie IX Oddziału Drogowego 113 kompanię roboczą drogowo-kolejową<sup>44</sup> pod dowództwem por. rez. inż. Adolfa Ballesteda będącego w cywilu kontrolerem drogowym PKP. Jego zastępcą był podporucznik Czesław Witkowski. Miała ona za zadanie utrzymanie linii kolejowej Siedlce - Wołkowysk. Kompania miała być mobilizowana w pierwszym rzucie, gotowość bojową miała osiągnąć po 4

<sup>36</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 82.

<sup>37</sup> I. Bujniewicz, op. cit., s. 48-50, załącznik nr 3, s. 2, zał. nr 6

<sup>38</sup> Idem, op. cit., s. 55.

<sup>39</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo II Rzeczypospolitej...*, s. 81.

<sup>40</sup> Idem, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 82.

<sup>41</sup> I. Bujniewicz, op. cit., s. 256.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> M. Starczewski, *Dywersja pozafrontowa*, „Wrocławskie Studia z Dziejów Najnowszych” Historia XC, 1992, s. 174-176.

<sup>44</sup> Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW): O.I. SG 303.3.385 L.dz. 6320/mob.37. za: *Plan mobilizacyjny „W”...*, s. 120.



dniach od ogłoszenia mobilizacji. 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 a w cywilu pracownikami służby drogowej. 1 pluton miał m.p. w Czeremsze, 2 w Nurcu, a 3 w Platerowie<sup>45</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 w Siedlcach<sup>46</sup>. Wg. J. Izdebskiego w sumie do IX Oddziału Drogowego wcielono 220 rezerwistów mających karty powołania do PKP<sup>47</sup>.

Teren Podlasia stanowił pewnego rodzaju pole doświadczalne dla Szefostwa Komunikacji Sztabu Głównego WP, gdyż to stąd na trzy miesiące przed ogłoszeniem mobilizacji powszechnej wyjechały do miejsc planowanej walki pierwsze kolejowe transporty wojskowe. Mobilizację alarmową w jednostkach DOK IX tj. 9, 20, 30 DP oraz Nowogródzkiej Brygadzie Kawalerii zarządzono, bowiem już 23 marca 1939 r. Telegram z rozkazem o zarządzaniu mobilizacji dowódca 9 DP płk Werobej otrzymał 23 marca o godz. 13.22<sup>48</sup>. Po zmobilizowaniu dywizji rozpoczęto szkolenie poszczególnych oddziałów, zwracając szczególną uwagę na zgranie pododdziałów i szkolenie ogniowe<sup>49</sup>. Pogotowie marszowe zarządzono 5 czerwca. Odwołano wszystkie urlopy, a poszczególne oddziały skierowano do wcześniej wyznaczonych stacji załadowniczych. Jako pierwsze odjechały w dniu 8 czerwca 1939 r. transporty 34 pp z Białej Podlaskiej. Ostatni transport

---

<sup>45</sup> A. Ballenstadt, *Wrześniowe dni*, [w:] *Żołnierze żelaznych szlaków. Wspomnienia polskich kolejarzy 1939-1945*, wybór i oprac. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, Warszawa 1988, s. 244; J. Joński, *Wrzesień i konspiracja*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 431-432.

<sup>46</sup> W okresie okupacji pierwszy dowódca VI Rejonu Kolejowego TAP a następnie VI Rejonu Kolejowego AK „Podlasie” z siedzibą dowództwa w Siedlcach.

<sup>47</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*. pr. zbior. pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996, s. 114.

<sup>48</sup> E. Piwowarski, *Przebieg i wyniki częściowej mobilizacji marcowej z 23 marca 1939 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1995 nr 1-2, s. 100; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze” 1939*, Warszawa 1983, s. 49.

<sup>49</sup> K. Ciechanowski, op. cit.

z żołnierzami tej jednostki odszedł 11 czerwca<sup>50</sup>. Zmobilizowane transporty z Białej pojechały trasą Siedlce - Warszawa - Nasielsk - Toruń, gdzie zostały wyładowane, i wraz z innymi jednostkami wchodzącymi w skład 9 DP weszły w skład formowanej tam armii „Pomorze”. Również w czerwcu odjechały z Siedlec transporty 22 pp i 9 pal<sup>51</sup>. W Siedlcach zostały jedynie oddziały zapasowe 22 pp. i 9 pal, łącznie około 1.300 żołnierzy. 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 na Nowych Siedlcach.

W dniu 23 sierpnia 1939 r. komenda garnizonu siedleckiego otrzymała rozkaz zmobilizowania jednostek obrony przeciwlotniczej. Na bazie pozostałości po 22 pp sformowano w Siedlcach kompanię przeciwlotniczą karabinów maszynowych nr 94 typu „B”, tj. typu stałego bez możliwości zmiany lokalizacji, niedysponujące własnym transportem<sup>52</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>53</sup>. Punkt ten obsługiwało dwie pielęgniarki PCK: Eugenia Abraham i NN oraz trzech sanitariuszy wojskowych<sup>54</sup>.

23 sierpnia 1939 r. zarządzono mobilizację alarmową (wszystkich kolorów) w sześciu okręgach wojskowych (I DOK Warszawa, III DOK Grodno, IV DOK Łódź, V DOK Kraków, VII DOK Poznań i VIII DOK Toruń). Mobilizacją alarmową objęto 20 dywizji piechoty i 7 brygad kawalerii. Wszystkie wielkie jednostki przeznaczone dla poszczególnych armii (z wyjątkiem armii „Prusy”) miały zostać przetransportowane w rejon swych przyszłych działań. 27 sierpnia ogłoszono mobilizację alarmową w pozosta-

<sup>50</sup> J. Izdebski, *Garnizon Biała Podlaska w latach 1918-1939 i w czasie wojny obronnej 1939 r.*, [w:] *Z nieznannej przeszłości Białej i Podlasia*, pr. zbior. pod red. T. Wasilewskiego i T. Krawczaka, Biała Podlaska 1990, s. 513.

<sup>51</sup> Ibidem. por. też. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 5.

<sup>52</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 6; J. Geresz, *Z dziejów wojny obronnej 1939 r. na południowym Podlasiu cz. I*, „Rocznik Międzyrzeczki” 1976 t. VIII, s. 66.

<sup>53</sup> J. Izdebski, op. cit., s. 7; P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 114.

<sup>54</sup> Relacja Eugenii Isajew z d. Abraham z dnia 8 września 1996 r. w posiadaniu autora.

łych okręgach korpusów: VI DOK Lwów i X DOK Przemysł<sup>55</sup>. Naczelnemu Wodzowi pozostało już tylko ogłoszenie mobilizacji powszechnej.

Stroną transportową zajęły się PKP, pojawiły się niestety trudności komunikacyjne i opóźnienia w transporcie spowodowane niedomaganiem mobilizacyjnymi kolejnictwa<sup>56</sup>. Aby usprawnić działania transportowe kolei 28 sierpnia 1939 r. ogłoszono stan gotowości wojennej w PKP. 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<sup>57</sup>. Podjęto wówczas decyzję o militaryzacji kolei i w związku z tym powołano Wojenną Dyрекcję Kolejową (na bazie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie), na której czele stanął ppłk inż. Otto Grosser był dyrektorem Lwowskiej Dyrekcji PKP<sup>58</sup>.

Dnia 29 sierpnia 1939 r. ogłoszono mobilizację powszechną. Pierwszym dniem mobilizacji miał być 30 sierpnia<sup>59</sup>. Natychmiast należało przestawić kolej do nowych zadań. Gdy wcześniejsze ustalenia teoretyczne zaczęto realizować w praktyce, mobilizację odwołano. Na skutek działań dyplomatycznych ambasadorów Anglii i Francji mobilizację odwołano, ogłaszając ją ponownie dzień później.

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 wyznaczając jej początek na dzień 31 sierpnia. Mimo tych komplikacji przestoje notowano tylko na liniach pasażerskich, w tym dniu ruszyły, bowiem pociągi ewakuacyjne z ludnością opuszczającą tereny nadgraniczne, gdyż pierwszeństwo miały składy wojskowe<sup>60</sup>. Jednak jak słusznie zauważył gen. T. Kutrzeba, „transporty kolejowe wojsk pochodzących z tej mobilizacji byłyby zakoń-

<sup>55</sup> M. Zgórnjak, op. cit., s. 449-450.

<sup>56</sup> Ibidem, s. 449.

<sup>57</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 87.

<sup>58</sup> P. Matusak, *Wstęp*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 5; W. Grabowski, *Delegatura Rządu Rzeczypospolitej Polskiej na Kraj*, Warszawa 1995, s. 100.

<sup>59</sup> M. Zgórnjak, op. cit., s. 450.

<sup>60</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 85.

czony dopiero 10 września<sup>61</sup> i to niezależnie od zniszczeń wywołanych poprzez bombardowania poszczególnych linii kolejowych przez Luftwaffe.

Aby usprawnić działanie PKP w całym kraju w nocy z 31 sierpnia na 1 września 1939 r. wprowadzono wojenny rozkład jazdy pociągów<sup>62</sup>. Podporządkowano Kolej (zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami) władzom wojskowym. Komendantem wyładowniczym stacji Siedlce mianowano mjr. Tadeusza Jacka Grzeszkiewicza. Miał on za zadanie zorganizować wyładunek i rozlokować jednostki specjalne wchodzące w skład Kwatery Głównej Naczelnego Wodza. Oficer ten przybył do Siedlec 3 września 1939 r., a już 7 września ewakuował się do Brześcia<sup>63</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>64</sup>.

## 2. Kolej na Podlasiu południowym i Mazowszu wschodnim w trakcie kampanii wrześniowej 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. Dworce kolejowe w całym kraju oblegane były przez rezerwistów, którzy starali się dotrzeć do swoich jednostek. Kolejarze w całym kraju znaleźli się na pierw-

<sup>61</sup> T. Kutrzeba, op. cit., s. 247.

<sup>62</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 85; Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 88.

<sup>63</sup> Wojskowy Instytut Historyczny AON (dalej WIH AON): 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>64</sup> *Kronika DOKP, Cz. II (1918-1944)*, t. 1 oprac. M. Chlewski, Warszawa 1973, Okręgowy Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej CDOKP w Warszawie, sygn III 11343/II/2, s. 203.

szej linii frontu. Lotnicy niemieccy atakowali stacje i pociągi w ruchu. Obrona obiektów kolejowych okazała się niewystarczająca<sup>65</sup>. Cofające się wojska i uchodząca na wschód ludność z terenów ogarniętych walkami dezorganizowały pracę kolei. Tłumy ludzi zatłoczyły pierwszych dniach wojny wszystkie biegnące na wschód i południe linie kolejowe, drogi i szosy<sup>66</sup>. Władze próbowały temu przeciwdziałać na różne sposoby. Urzędowy rozkład jazdy pociągów ważny pierwotnie do 7 października przestał obowiązywać z dniem 1 września, równocześnie wprowadzono nowe przepisy dla pasażerów. Nikt nie mógł kupić biletu, jeśli nie otrzymał wcześniej ze starostwa powiatowego odpowiedniego zaświadczenia upoważniającego do podróży. W prasie zamieszczono ogłoszenia, o tym, że pierwszeństwo w otrzymaniu ww. zaświadczeń przysługuje podróżującym „w sprawach wojskowych, publicznych, ponadto osoby prywatne zmuszone do podróży w nagłych sprawach, o ile przedstawią dowody stwierdzające ważność wyjazdu”<sup>67</sup>.

Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych okazało się, że oddalenie od linii frontu nie chroni terenu południowego Podlasia przed atakami lotnictwa niemieckiego. Niemcy bombardowali linie kolejowe, oraz miasta: Siedlce, Sokołów Podlaski, Białą Podlaską, Mordy, Łosice i wiele innych miejscowości<sup>68</sup>.

1 września około godziny piątej rano niemieckie bombowce zaatakowały bazę zaopatrzeniową lotnictwa i lotnisko w Małaszewiczach koło Białej Podlaskiej. Poległo dwunastu żołnierzy, trzydziestu pięciu zostało rannych, spłonęło kilkanaście samolotów i cztery samochody, uszkodzonych zostało kilka budynków<sup>69</sup>. Tego dnia zbombardowano również Białą Podlaskę i Brześć<sup>70</sup>. Stacja Siedlce w tym dniu nie była bombardowana<sup>71</sup>.

Siedlce zostały zbombardowane 2 września około godz. 8.00 rano,

<sup>65</sup> A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 44.

<sup>66</sup> M. Golik, *Przed zamkniętym semaforem*, Warszawa 1983, s. 7-16; Z. Mańkowski, *Między Wisłą a Bugiem 1939-1944*, Lublin 1982, s. 38.

<sup>67</sup> Cyt. za: *Ruch osobowy na kolejach*, „Dobry Wieczór Kurier Czerwony”, Ilustrowane pismo codzienne, z 1 września 1939, s. 5.

<sup>68</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>69</sup> Z. Wasilewski, *Obyś żył w ciekawszych czasach*, Warszawa 1958, s. 14.

<sup>70</sup> J. Zajac, *Wojna pòlsko-niemiecka we wrześniu 1939 roku*, [w:] *Wrzesień 1939...*, s. 214.

<sup>71</sup> M. Pisarski, op. cit., s. 85-86; L. Sikorski, *Kampania wrześniowa na Lubelszczyźnie. Zarys ogólny*, Lublin 1966, s. 61; E. Kwaśniewski, „Skrzydłata Polska” 1969 nr 39, s. 29.

przez 4 bombowce typu Heinkel 111 zrzucające bomby na urzędy, szkoły, wieżę ciśnień, stację kolejową, dzielnicę żydowską i koszary 22 pp<sup>72</sup>. Zniszczenia linii kolejowej, spowodowane przez nalot zostały szybko usunięte przez kolejarzy, co pozwoliło na wznowienie ruchu pociągów<sup>73</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>74</sup>. W tym dniu przybyły do Łukowa transportem kolejowym z Prużan, Baranowicz i Nieświeża pozostałości 25, 26 i 27 pułków ułanów. Przybyłe oddziały użyto do formowania szwadronów zapasowych<sup>75</sup>.

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.)<sup>76</sup>. Siedlce przeżyły w tym dniu kolejny nalot niemieckich bombowców<sup>77</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. Trasą kolejową wiodącą przez Warszawę Pragę - Legionowo - Tłuszcz - Małkinię - Siedlce - Łuków - Brześć ewakuowano magazyny amunicyjne z Palmir. Transportom ewakuacyjnym ww. magazynów nadano kryptonim „Anioł”. Po 7 września z powodu zniszczenia przez Niemców mostu „siedleckiego” w Małkini część tych transportów kierowano linią bezpośrednią: Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki - Siedlce - Łuków - Brześć, a część przez Warszawę Wileńską - Małkinię - Tłuszcz - Mińsk Mazowiecki i dalej przez Siedlce<sup>78</sup>.

4 września wzmogła się aktywność hitlerowskiego lotnictwa. Te same punkty i obiekty bombardowane były po kilka razy, w związku, z czym naprawa uszkodzeń stawała się coraz trudniejsza. Należy zaznaczyć, że bombardowania te nie były przeprowadzane w sposób chaotyczny, lecz planowo wg. wytycznych celów zawartych w wydanej w lecie 1939 r. publika-

<sup>72</sup> Archiwum Państwowe w Siedlcach: Akta Miasta Siedlce, sygn. 236.

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

<sup>74</sup> Archiwum Oddziału Drogowego w Siedlcach: Akta osobowe Józefa Maraska, teczk. 36. s. 9.

<sup>75</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 9.

<sup>76</sup> *Kronika DOKP...*, s. 210.

<sup>77</sup> J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 74.

<sup>78</sup> *Kronika DOKP*, s. 212.

cji Sztabu Generalnego Niemieckich Wojsk Lądowych<sup>79</sup>.

Trudniej było kierować ruchem pociągów, gdyż na skutek ciągłej zmiany potrzeb operacyjnych zmieniały się 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>80</sup>.

Zbombardowano wówczas m.in. stacje kolejowe w Siedlcach (dwukrotnie) i Łukowie. Podczas nalotu 24 bombowców na Siedlce, który miał miejsce między 17.00 a 17.25 zbombardowano koszary 22 pp i 9 pal oraz tory kolejowe i wieżę ciśnień<sup>81</sup>. Samoloty wroga, które nadleciały z zachodu w godzinach popołudniowych obrzuciły bombami łukowski węzeł kolejowy i stację kolejową Łuków i stację kolejową Łapiguz. 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<sup>82</sup>, oraz niektóre odcinki linii Warszawa - Siedlce - Terespol. Nie atakowano wówczas linii Siedlce-Wołkowysk<sup>83</sup>.

W dniach od 4 do 7 września wyładowało się w rejonie Siedlec 6 transportów specjalnych, głównie jednostek łączności i żandarmerii<sup>84</sup>. Przeznaczone były one do obsługi Kwatery Naczelnego Wodza, którą planowano początkowo umieścić w Siedlcach. Niemcy znali dobrze powyższe plany. Siedlce zostały silnie zbombardowane wkrótce po tym, gdy powstał projekt przeniesienia tu Naczelnego Dowództwa<sup>85</sup>, dlatego też, ze względu na zniszczenie miasta, 6 września postanowiono Kwaterę Główną NW umieścić w Brześciu, a w Siedlcach pozostawić wysunięty posterunek dowództwa z łącznością. W tym też celu skierowano do Siedlec kwatermistrza Kwatery NW mjr. Jana Wawrzkievicza<sup>86</sup>.

<sup>79</sup> Zob. np.: reprodukcja jednej ze stron ww. publikacji z podaniem szczegółowej lokalizacji mostu kolejowego na rzece Kostrzyn pod Oleksinem na linii Warszawa-Siedlce w pracy J. Piekalkiewicz, op. cit., s. 133.

<sup>80</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 56; *Kronika DOKP*, s. 210.

<sup>81</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>82</sup> Np. szpital pw. św. Tadeusza przy kościele pw. Przemienienia Pańskiego w Łukowie zappełnił się rannymi. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10. R. Grafik, *Łuków w 1939 r. i w pierwszym okresie okupacji*, „Zeszyty Łukowskie” z. 4, s. 9.

<sup>83</sup> J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 75.

<sup>84</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>85</sup> L. Gondek, *Działalność Abwehry na terenie Polski 1933-1939*, Warszawa 1971, s. 256.

<sup>86</sup> T. Malinowski, op. cit., s. 110.

5 września zarządzono ewakuację ministerstw, urzędów i przedsiębiorstw przemysłowych z Warszawy i okolic. Ewakuacja rządu, zasobów złota i dewiz Banku Polskiego oraz majątek Funduszu Obrony Narodowej rozpoczęła się w nocy z 4 na 5 września na wschód. Część złota do 8 września przechowywano w Siedlcach skąd zabrał je ppłk dypl. Kazimierz Stafiej oficer sztabu DOK IX i przewiózł do Łucka<sup>87</sup>. 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 nieodpowiadające nawet podstawowym wymogom bezpieczeństwa. Powodowało to liczne usterki na trasie ewakuacji<sup>88</sup>. Około godziny 8.00 rano nastąpił kolejny nalot bombowy na stację w Siedlcach. Nieprzyjaciel 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>89</sup>. Przed wieczorem zbombardowano stację Platerów na linii Siedlce - Czeremcha<sup>90</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. Chcąc wykonać rozkaz zgłoszono żądanie wykorzystywania dróg okrężnych: od Łukowa przez Dęblin do Warszawy Pragi i od Siedlec przez Małkinię - Tłuszcz 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 wspomniałem w nocy z 7 na 8 września zniszczono most „siedlecki” na Bugu w Małkini, przerywając tym samym jedną z dróg okrężnych. Transporty z kierunku bezpośredniego dotarły do Warszawy bez przeszkód. Były to transporty: 40 pp., 5 pal, 5 dac<sup>91</sup>.

6 września na wschód i południe zmierzała ciągle ludność cywilna.

<sup>87</sup> H. Batowski, *Z dziejów dyplomacji polskiej na obczyźnie (wrzesień 1939-lipiec 1941)*, Kraków-Wrocław 1984, s. 9; T. Malinowski, op. cit., s. 111.

<sup>88</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 59.; *Kronika DOKP...*, s. 213.

<sup>89</sup> T. J. Grzeszkiewicz, op. cit., s. 23; J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 76.

<sup>90</sup> J. Joński, *Wrzesień i konspiracja*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 431.

<sup>91</sup> P. Matusak, *Wstęp*, [w:] *Żołnierze żelaznych...*, s. 6; *Kronika DOKP...*, s. 213.



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 wielokilometrycznych zatorów<sup>92</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 tórów przez kolejarzy<sup>93</sup>. Z ww. 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>94</sup>. Podobnie utknął transport 6 baterii II dywizjonu 3 pac z Wilna dowodzony przez kpt. Januarego Pastuszewskiego (stacjonujący od 15 maja w Brześciu nad Bugiem)<sup>95</sup>.

Dowódca 25 kompanii mostów kolejowych (dalej kmk) 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. Do Mińska Mazowiecki ww. pociąg dotarł dopiero 8 września rano. Świadczy to o tragicznej wręcz sytuacji na linii kolejowej Warszawa - Mińsk Mazowiecki; na przejechanie 50 km potrzebowano 2 doby. Do odległego o 40 km Broszkowa 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 Broszkowie była zniszczona, przejazd nawet po lewym torze nie wchodził w rachubę. Po naprawie torów, dopiero 10 września rano pociąg dojechał wciąż lewym torem do Siedlec. Tam szczęśliwie uniknął zmasowanego ataku lotniczego na stację i miasto<sup>96</sup>.

W tym czasie w Ośrodku Zapasowym 9 DP w Siedlcach znajdował się batalion marszowy 22 pp i pozostałości 22 pp, zgodnie z planem spodziewano się przybycia pozostałości 34 pp z Białej Podlaskiej oraz 35 pp

<sup>92</sup> J. Odziemkowski, *Podlasie w...*, s. 496; S. Lewandowska, *Ruch oporu...*, s. 35.

<sup>93</sup> T. Malinowski, op. cit., s. 109; WIH AON: Rel. T. J. Grzeszkiewicza, op. cit., s. 24.

<sup>94</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 9.

<sup>95</sup> A. Monastyrską, *Ostatnie salwy z Łazienek*, Warszawa 1986, s. 37.

<sup>96</sup> Z. Lewandowski, *Wierni przysiędze*, [w:] H. Nakielski, *Biret i rogatywka*, Warszawa 1985, s. 46-48.

z Brześcia. Pozostałości 9 pal oraz 61 pal (po mobilizacji - około 1.000 żołnierzy) odeszły z Siedlec do Brześcia, gdzie weszły w skład tworzonego tam Ośrodka Zapasowego Artylerii Lekkiej nr 9<sup>97</sup>.

W dniu 7 września znacznie nasiliły się ataki lotnictwa niemieckiego na linii Siedlce - Łuków i Białystok - Czeremcha. Bombardowano stację w Siedlcach, Mińsku Mazowiecki i Pilawie<sup>98</sup>. Zwiększyła się również liczba zatorów na drogach. Wszystkie szosy na wschód od Warszawy zapełniły się tego dnia tłumami młodych mężczyzn, którzy w wyniku nieprzemyślanego apelu płk. Umiastowskiego szefa propagandy Sztabu Naczelnego Wodza udali się w tym kierunku, aby wstąpić tu do nowo formujących się armii. Apel ten spowodował m.in. olbrzymie zatory na drogach.

W nocy z 6 na 7 września Naczelny Wódz podjął decyzję przeniesienia swej Kwatery Głównej z Warszawy do Brześcia. Jej część wysłano transportami kolejowymi, które utknęły w drodze. Koleją wysłano 1 kompanię batalionu sztabowego, 1 kompanię łączności, oddział żandarmerii oraz II eszelon Kwatery Głównej<sup>99</sup>. W transporcie kolejowym na linii Warszawa - Siedlce - Brześć utknęły m.in. szyfry krótkofalowej radiostacji rzutu krajowego Oddziału II<sup>100</sup>. O trudnej sytuacji na drogach i zniszczeniach stacji w Siedlcach wspomina Stanisław Kopański: „Szosa Warszawa-Siedlce była zapełniona samochodami, wozami konnymi, a nawet uchodźcami pieszymi. Łatwo było dostrzec, że ludność uciekająca <<byle dalej na wschód>> doświadczyła już na sobie grozy nalotów. Przy każdym, choćby chwilowym zapaleniu świateł samochodu powstawał krzyk i padały złorzeczenia. Bez światła można jednak było zderzyć się z innym wozem lub przejechać pieszego. Z trudnością dojechaliśmy, już za dnia (7 września - przyp. R.D.) do Siedlec. Przykre wrażenie robiły tuż przy wjeździe ślady świeżych zniszczeń na stacji kolejowej, bombardowanej kilkakrotnie w dniach poprzednich”<sup>101</sup>.

Stacji kolejowej w Łukowie broniły dwa plutony fabryczne obrony przeciwlotniczej z Warszawy obsługujące 4 działka plot. 40 mm, dlatego też, obiekty kolejowe prawie nie ucierpiały w wyniku nalotu. Olbrzymie

<sup>97</sup> J. Izdebski, *Podlasie w drugiej...*, s. 11.

<sup>98</sup> *Kronika DOKP...*, s. 215; WIH AON: Rel. T. J. Grzeszkiewicza, op. cit., s. 24; *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, nr 281, Warszawa 1968, s. 628.

<sup>99</sup> T. Malinowski, op. cit., s. 110.

<sup>100</sup> A. Peptoński, *Wywiad Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939-1945*, Warszawa 1995, s. 22-23; R. Mironowicz, *Edward Rydz-Śmigły*, Warszawa 1988, s. 197.

<sup>101</sup> S. Kopański, *Wspomnienia wojenne*, Londyn 1972, s. 42.

straty poniosła wówczas reszta miasta<sup>102</sup>. W wyniku nalotów zginęło wówczas około 260 osób<sup>103</sup>. Około godz. 11.00 7 września do Siedlec dotarł czołowy transport 5 pal ze Lwowa. Krótco po jego przyjeździe nieprzyjaciel ponownie 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. Czołowy transport 5 pal osiągnął stację kolejową Mrozy przed świtem 8 września<sup>104</sup>. Po południu bomby spadły również na stację kolejową w Mordach, nie wyrządzając jednak większych szkód<sup>105</sup>. Zostały też zbombardowane liczne linie na Lubelszczyźnie. Wobec znacznej ilości różnych pociągów wojskowych, ewakuacyjnych itp. pociągi amunicyjne jako najważniejsze przeprowadzano po torze niewłaściwym, wykorzystując przerwy w ruchu pociągów idących naprzeciwko<sup>106</sup>.

8 września zbombardowano ponownie stację kolejową w Siedlcach. Bombardowanie to spowodowało zablokowanie siedleckiego węzła kolejowego na wiele godzin<sup>107</sup>. Z powodu zniszczeń na kolei wiele oddziałów wojskowych zostało zmuszonych do wyładowania się, uczynił tak m.in. 1 batalion 40 pp strzelców lwowskich<sup>108</sup>. Podczas nalotu zginął dyżurny ruchu stacji Siedlce Marian Jakubowicz z Międzyrzecza Podlaskiego<sup>109</sup>. W wyniku nalotów niemieckich niszczących sieć łączności, od 6 września garnizon siedlecki nie miał łączności z DOK IX, nie było również bezpośredniej łączności drutowej pomiędzy Naczelnym Dowództwem a armiami: „Modlin”, „Poznań”, „Pomorze” i „Łódź”, gdyż uzależniona ona była od sprawności ośrodków łączności w Siedlcach i Radomiu. Praktycznie nie działała również łączność radiowa, gdyż radiostacje Naczelnego Dowództwa znajdujące się w Siedlcach również uległy uszkodzeniu<sup>110</sup>.

Wskutek zniszczeń wywołanych bombardowaniem pozostała część 2 dywizjonu wraz z dowództwem 5 pal, która w tym czasie dotarła do Siedlec

<sup>102</sup> R. Grafik, op. cit., s. 10.

<sup>103</sup> Z. Mańkowski, op. cit., s. 49.

<sup>104</sup> *5 Lwowski Pułk Artylerii Lekkiej Pruszków* 1994, s. 25-26.

<sup>105</sup> J. Zdanowski, *Miasto Mordy w okresie okupacji hitlerowskiej 1939-1944*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem prof. dr hab. W. Ważniewskiego, Siedlce 1996, s. 5.

<sup>106</sup> *Kronika DOKP...*, s. 213.

<sup>107</sup> Relacja T. J. Grzeszkiewicza, op. cit., s. 24.

<sup>108</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>109</sup> J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 80-81.

<sup>110</sup> T. Jurga, W. Karbowski, *Armia „Modlin” 1939*, Warszawa 1987, s. 229.

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 powodu braku jakiejkolwiek rampy czy progów. W związku z tym działa dosłownie znoszono 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>111</sup>.

Na stacji kolejowej w Mrozach 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>112</sup>.

W wyniku zniszczeń na linii Czeremcha - Siedlce, w okolicach Mordów zatrzymały się trzy pociągi z żołnierzami polskimi. Około godz. 7.30 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>113</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 - Tłuszcz - Pilawa - Dęblin - Łuków lub Warszawa Praga - Tłuszcz - Kołbiel - Mińsk Mazowiecki - Siedlce i dalej na wschód.<sup>114</sup>

9 września do transportów ewakuacyjnych jadących w kierunku wschodnim dołączył pociąg ewakuacyjny Bazy 1 Dywizjonu pociągów pancernych z Legionowa. Jak piszą T. Krawczak i J. Odziemkowski: „tego dnia Luftwaffe była bardzo aktywna. Niemcy próbowali przerwać komunikację kolejową między Brześciem a Warszawą i przeszkodzić w ewakuacji...”<sup>115</sup>. Według L. Głowackiego, samoloty 3 niemieckiego pułku bombowego z Elbląga zbombardowały wówczas na linii Warszawa - Siedlce 14 pociąg-

<sup>111</sup> 5 Lwowski Pułk..., s. 26.

<sup>112</sup> L. Głowacki, *Obrona Warszawy i Modlina 1939*, Warszawa 1985, s. 28; J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 10.

<sup>113</sup> J. Zdanowski, op. cit., s. 5-6.

<sup>114</sup> *Kronika DOKP...*, s. 213.

<sup>115</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939 r.*, Warszawa 1987, s. 186.

gów ewakuacyjnych<sup>116</sup>. Dlatego też, trudno się dziwić, że wszystkie stacje na tej linii były zbombardowane, perony przepełnione rannymi. Obok nasy-pu kolejowego leżały wraki wagonów zniszczonych w wyniku nalotów. Późnym popołudniem tego dnia ww. transport ewakuacyjny stanął na bocz-nicy w Mińsku Mazowieckim. Przed zapadnięciem zmroku samoloty nie-mieckie obrzuciły bombami zatłoczoną przez pociągi ewakuacyjne stację. Niemieckie bomby zniszczyły m. in. tory wylotowe w kierunku Siedlec<sup>117</sup>. W tym dniu z Warszawy odjechał ostatni pociąg ewakuacyjny (cywilny) Warsztatów Mechanicznych z Warszawy Pragi. Pociąg ten pojechał trasą Warszawa Praga - Tuszcz - Kołbiel - Mińsk Mazowiecki. 10 września o godz. 10.00 zatrzymał się przed stacją Mińsk Mazowiecki od strony łącz-nicy z Kołbieli. Dalsza jazda pociągu z powodu zatarasowania torów przez wykolejony pociąg osobowy, nastąpić mogła dopiero po jego usunięciu. Akcją podniesienia i ściągnięcia wagonów do Mińska Mazowieckiego kie-rował pracownik DOKP Edward Brygiewicz, który również w zastępstwie wyczerpanego 54 godzinną ciągłą służbą dyżurnego ruchu stacji Mińsk Ma-zowiecki 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 ww. pociągi pancerne, które wyje-chały z Warszawy po transporcie warsztatowym, znalazły się w Siedlcach na długo przed nim. - przyp. R.D.

10 września stacja Mińsk Mazowiecki została przejęta przez oddział saperów kolejowych WP. Pod koniec 11 września ewakuacyjny pociąg warsztatowy dotarł do stacji Broszków. Na stacji tej z personelu kolejowego pozostało jedynie dwóch starszych wiekiem zwrotniczych. Do Siedlec ww. pociąg przybył 12 września rano<sup>118</sup>. W okolicy Łukowa zbombardowane zostały jadące w kierunku Siedlec eszelony 111, 112 i 113 kompanii czoł-gów wolnobieżnych z 2 batalionu pancernego z Żurawicy k/Przemysła. 111 kompania czołgów wyładowała się z transportu i pozostała w terenie. Roz-lokowano ją w lasach kryńszczackich, 112 i 113 zawróciły i w dniu 11 września weszły w skład załogi Brześcia.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> L. Głowacki, *17 Wielkopolska Dywizja Piechoty w kampanii 1939 roku*, Lublin 1969, s. 126.

<sup>117</sup> Ibidem.

<sup>118</sup> *Kronika DOKP...*, s. 218-219.

<sup>119</sup> L. Głowacki, *Kampania wrześniowa na Lubelszczyźnie. Działania wojenne*, Lublin 1966, s. 135-136; R. Grafik, op. cit., s. 13.

10 września kilkakrotnie bombardowano magistralę Warszawa - Siedlce - Brześć. Kolejarze wspólnie z wojskami kolejowymi nocami uruchamiali linię, która w dzień ponownie była uszkodzana<sup>120</sup>. W trakcie jednego z nalotów niemieckich na stację kolejową w Siedlcach w pociągu ewakuacyjnym został ranny Prymas Polski August Hlond<sup>121</sup>. W efekcie tych nalotów 491 budynków mieszkalnych i 512 gospodarczych w mieście zostało spalonych i zniszczonych<sup>122</sup>. Prawdopodobnie przyczyną zaciekłych nalotów wroga, 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>123</sup>, który nakazał ppłk. Adamusowi wysłać zwiad w kierunku Sokołowa Podlaskiego, skąd spodziewał się nadejścia oddziałów wroga. Poleciał również rozstawić na najważniejszych trasach zapór wojskowych, w celu zatrzymania grup żołnierzy, którzy zgubili własne jednostki, oraz wyładowanie wojska i sprzętu z zablokowanych transportów kolejowych stojących między Siedlcami a Kotuniem. Z powodu ciągłych nalotów część żołnierzy 22 pp w tym 1 batalion pod dowództwem kpt. Kulbickiego i 2 mjr. Chrzanowskiego opuściła koszary i ukrywała się do 11 września w rejonie wsi Myrcha, kiedy to zdecydowano się na odwrót w kierunku Domanic<sup>124</sup>.

9 września pociągi pancerne „Śmiały” nr 53 i „Bartosz Głowacki” nr 55 otrzymały rozkaz dowódcy broni pancernej armii „Modlin” płk. Michała Piwoščzuka, udania się z Warszawy Pragi na wschód do Mińska Mazowieckiego<sup>125</sup>. Ponieważ przejazd linią kolejową Warszawa - Mińsk Mazowiecki był utrudniony, ze względu na duże zniszczenia torów i poszczególnych urządzeń stacyjnych, wybrano drogę przez Legionowo - Tuszcz - Mińsk Mazowiecki. W Mińsku oczekiwał już na oba pociągi rozkaz odjazdu do Siedlec. Zdążające do Siedlec pociągi pancerne niedaleko miasta napotkały potężny zator na torach. Tory zatarasowane były uszkodzonymi na skutek nalotów transportami ewakuacyjnymi. Załogi pociągów pancernych

<sup>120</sup> A. Bernaś-Kostynowicz, op. cit., s. 60-61.

<sup>121</sup> P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 113.

<sup>122</sup> APS: Akta Miasta Siedlce, sygn. 236.

<sup>123</sup> Gen. M. Trojanowski, w latach 1921-1926 dowodził 9 DP.

<sup>124</sup> J. Giewartowski, *Wspomnienia żołnierza „Oddziału Zenona”*, Siedlce b.d.w. mps. wspomnień w zbiorach Instytutu Historii Akademii Podlaskiej w Siedlcach, s. 41-42.

<sup>125</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.

niezwłocznie przystąpiły do usuwania wraków zniszczonych pociągów, naprawy uszkodzonych torów i rozjazdów<sup>126</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, zwały 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>127</sup>. Linie Warszawa - Siedlce bombardowało w tym dniu (10 września) aż dziewięć dywizjonów bombowych Luftwaffe, dlatego też zniszczenia były tak ogromne<sup>128</sup>. 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>129</sup>. Dowódca 25 kmk ustawił swój skład pod budynek stacji, tak, że końcowymi wagonami tarasował szosę warszawską. Skład musiał być wyjątkowo długi, gdyż przecięcie linii kolejowej z szosą warszawską znajdowało się w miejscu dzisiejszego wiaduktu ul. Warszawskiej nad torami kolejowymi, w odległości 0,8 km od stacji. Wówczas szosa przechodziła bezpośrednio przez tory kolejowe, znajdowała się tam rogatka. Jak podaje autor relacji: „Wraz z martwymi pociągami stojącymi na sąsiednim torze tworzył teraz naturalną barykadę nie do sforsowania przez czołgi”<sup>130</sup>. Skoncentrowano się wówczas na odbudowie torów w kierunku Łukowa. Po zachodzie słońca na szosie warszawskiej pojawiły się pierwsze, rozpoznawcze czołgi niemieckie. 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. 21.30 załoga pociągu otrzymała ogień z północy.

<sup>126</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 157-158; J. Magnuski, op. cit., s. 42.

<sup>127</sup> Z. Lewandowski, op. cit., s. 48.

<sup>128</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 96.

<sup>129</sup> Ibidem.

<sup>130</sup> Z. Lewandowski, op. cit., s. 49; por. też P. Zarzycki, *2 batalion mostów kolejowych*, Pruszków 1994, s. 38.

Z powodu zagrożenia stacji przez nieprzyjaciela, zabrano lekki sprzęt do naprawy toru i ruszono na piechotę w kierunku Łukowa<sup>131</sup>. Późnym wieczorem dotarły do Siedlec pociągi pancerne nr „53” i „55”<sup>132</sup>. Tadeusz Krawczak i Janusz Odziemkowski piszą: „Pobyt (pociągów pancernych - przyp. R.D.) w Siedlcach nie należał do przyjemnych. Palily się składy węgla, zasnuwając dworzec kłębami ciemnego dymu. Ogień zagrażał stłoczonym (na stacji przyp. R.D.) wagonom towarowym. Jeden z transporterów zaczął już płonąć i trzeba było go odciągnąć w bezpieczne miejsce”<sup>133</sup>. Na stacji Siedlice widać było skutki wielodniowych nalotów wroga: „między torami widniały głębokie leje, ku niebu sterczały powykręcane wybuchami szyny. Na boczniczy 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>134</sup>. Wobec zagrożenia Siedlec przez podjazd zmotoryzowany wroga jeszcze tej samej nocy, pociągi odjechały do Łukowa, gdzie dotarły rano 11 września. Z Łukowa ww. pociągi odjechały w dniu 12 września około południa kierując się do Międzyrzecza Podlaskiego. Z Międzyrzecza udały się do Brześcia nad Bugiem gdzie dotarły 13 września<sup>135</sup>.

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>136</sup>. Prawdopodobnie chodzi o stację Broszków (obecnie Kotuń) gdyż stacja Iganie nigdy nie istniała a bliższa Siedlcom Sabinka była tylko poste-

<sup>131</sup> Z. Lewandowski, op. cit., s. 49-50; P. Zarzycki, op. cit., s. 38.

<sup>132</sup> Ponieważ Z. Lewandowski nic nie wspomina o dwóch polskich pociągach pancernych, które również tego dnia dotarły do Siedlec, przyjęto hipotezę, że pojawiły się one w mieście już po odejściu kompanii por. Lewandowskiego - przyp. R.D.

<sup>133</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie obronnej Polski 1939 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” (dalej „WPH”) 1982, nr 2, s. 168. Błędna datę odjazdu ww. pociągów pancernych z Siedlec podaje J. Geresz. wg. niego pociągi te wyjechały z Siedlec w kierunku Łukowa dzień później, 11 września 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>134</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 189.

<sup>135</sup> Ibidem, s. 158, 159-161; bardzo ogólnie o losach ww. pociągów pisze J. Magnuski, op. cit., s. 42.

<sup>136</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 186-187.



runkiem 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<sup>137</sup>. Do Siedlec ww. transport dotarł tego samego dnia po zmroku. Stację Siedlce opuszczono jeszcze tej samej nocy. Po naprawieniu torów pociąg udał się w kierunku Łukowa. Na nocleg zatrzymano się w lesie około 7 km za Siedlcami. Transport ewakuacyjny 1 Dywizjonu dotarł do Łukowa 11 września 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 uniemożliwiało 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 września 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 września nieuszkodzony parowóz i wagony ze sprzętem wpadły w ręce Niemców<sup>138</sup>.

10 września dotarły również do Siedlec baterie II dywizjonu 9 pac z Włodawy, jednak wobec zniszczeń stacji i zablokowania drogi do Warszawy, baterie na rozkaz z Brześcia wyładowały się i pomaszerowały na południe<sup>139</sup>.

Postępy nieprzyjaciela zagrażające miastu zmusiły ppłk Adamusa do wydania rozkazu o opuszczeniu Siedlec przez jednostki zapasowe 9 DP.

<sup>137</sup> Ibidem.

<sup>138</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, op. cit., s. 187-189; T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi...*, „WPH” 1982 nr 2, s. 177.

<sup>139</sup> L. Głowacki, *Działania wojenne...*, s. 173; J. Geresz, *Z dziejów...*, s. 88.

Zdażył 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>140</sup>.

11 września tego dnia Luftwaffe atakowała wielokrotnie 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>141</sup>. Przed północą w nocy z 11 na 12 września wkroczył do Siedlec batalion rozpoznawczy dywizji pancerniej „Kempf”<sup>142</sup> następnie wkroczyły do miasta siły główne dywizji - około 7,5 tys. żołnierzy oraz 140 czołgów<sup>143</sup>.

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 dykcji Edwardowi Brygiewiczowi, który już wieczorem tego samego dnia ewakuował się wraz z innymi pracownikami PKP w kierunku Łukowa, gdzie planowano utworzenie tymczasowej Dykcji Kolejowej. Stacja kolejowa w Łukowie doświadczyła wówczas skutków kilku wcześniejszych nalotów bombowych. W jednej z relacji czytamy „Zbombardowany świeżo Łuków ogarnięty jest paniką, wyludniony, ogołocoony z żywności. Ruiny dworca, na peronach pokiereszowane szczątki wagonów i wielkie, nieobeschle jeszcze kałuże krwi”<sup>144</sup>. Pociąg ten do Łukowa poprowadził maszyni-

<sup>140</sup> R. Grafik, op. cit., s. 14.

<sup>141</sup> E. R. Understadt, *18 Tage Weltgeschehen. Der Feldzug gegen Polen*, Berlin 1940, s. 59.

<sup>142</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 ppanc. 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. J. Ledwoch, *Waffen SS*, Warszawa 1993, s. 5; M. Bryja, J. Ledwoch, *Jednostki Waffen SS 1939-1945*, Warszawa 1996, s. 10-11. O tym, iż była to improwizowana dywizja pancerna pisze również M. Zgórniak, wg. niego jej skład przedstawiał się następująco: wzmocniony sztab 4 Brygady Pancernej, 7 ppanc., pułk SS „Deutschland” (zmot.), pułk artylerii SS (zmot.), baon łączności SS „Unna” (zmot.), baon rozpoznawczy SS (zmot.), 1 kompania karabinów maszynowych SS. M. Zgórniak, op. cit., s. 378.

<sup>143</sup> L. Głowacki, *Obrońca Warszawy...*, s. 113; J. Ledwoch, op. cit., s. 5.

<sup>144</sup> S. M. Saliński, *Wędrowni dziennikarzy... w nieznanie*, [w:] *Wspomnienia dziennikarzy o wrześniu 1939 roku*, oprac. E. Rudziński, Warszawa 1965, s. 168.

sta Paweł Jeryna. Z powodu zniszczeń wywołanych nalotami, na trasie Siedlce - Łuków czynny był tylko jeden tor<sup>145</sup>. Powyższa informacja jest bardzo intrygująca, gdyż Siedlce zostały opanowane przez armię niemiecką, już w nocy z 11/12 września. Istnieją dwa wytłumaczenia tej sytuacji, albo miała ona miejsce wcześniej przed 12 września, albo całkowite opanowanie Siedlec przez Niemców połączone z przejściem kolei miało miejsce dopiero 13 września. O 13 września jako dacie całkowitego zajęcia miasta przez Niemców pisze J. Izdebski, który opierając się na tzw. mikrofilmach aleksandryjskich podaje: „Wieczorem 11 września o godz. 19.10 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”<sup>146</sup>.

13 września ulokował się w Siedlcach 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>147</sup>.

Już po zajęciu Siedlec, 13 września niemieckie bombowce zaatakowały transport kolejowy w okolicach Małaszewicz (linia Warszawa - Brześć)<sup>148</sup>.

Na zasygnalizowanie zasługują walki oddziałów pod dowództwem płk. Mikołaja Prus-Więckowskiego, w zatorze kolejowym między Mrozami a Sosnowem<sup>149</sup> w dniach 11-29 września 1939 r. W rejonie stacji kolejowych Mrozy - Sosnowe, który pozostawał nieobsadzony przez wroga; mimo zajęcia Siedlec i Mińska Mazowieckiego przez armię niemiecką, zbierały się grupy rozbitków różnych rodzajów broni, m.in. z transportów ewakuacyj-

<sup>145</sup> *Kronika DOKP...*, s. 219.

<sup>146</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 13. Wygląda na to, że 12 września 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>147</sup> J. Izdebski, *Podlasie w drugiej...*, s. 14.

<sup>148</sup> Relacja ppor. obserwatora A. Zamora z 51 eskadry rozpoznawczej SGO „Narew” za: J. Pawlak, *Samotne załogi*, Warszawa 1992, s. 386.

<sup>149</sup> Działania tej grupy zostały szerzej omówione w artykule R. Dmowski, *Walki grupy WP płk. Mikołaja Prus-Więckowskiego w rejonie Mrozów w dniach 11-29 IX 1939 r.*, ss. 30. „Rocznik Mińskomazowiecki” [w druku].

nych unieruchomionych w drodze na wschód przez utratę węzła kolejowego w Siedlcach. Łącznie w kotle pomiędzy Mińskiem Mazowieckim a Siedlcami znalazło się 17 transportów ewakuacyjnych, a sam zator na linii kolejowej Warszawa - Siedlce na tym odcinku osiągnął wielkość 14 km.<sup>150</sup> Utknęły tam m.in.: pociąg pancerny nr „52”, ośrodek kolejowy nr 2 z Legionowa (do 31 sierpnia 1939 r. nosił on nazwę Batalion Mostów Kolejowych nr 2)<sup>151</sup>, 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. 12.00 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-Więckowski zniszczono uszkodzony pociąg pancerny. Grupa walczyła jednak do 29 września. Niemcy w oficjalnym meldunku 3 armii zniszczenie polskiego pociągu pancernego przypisali sobie<sup>152</sup>. W komunikatach naczelnego dowództwa Wehrmachtu pod datą 22 września czytamy: „na linii kolejowej Warszawa - Siedlce, koło Kałuszyna wzięto po krótkotrwałym boju nieprzyjacielski pociąg pancerny”<sup>153</sup>.

#### a. Siedlecki Węzeł Kolejowy po wkroczeniu wojsk radzieckich

Po 17 września, wobec wkroczenia wojsk radzieckich na teren Polski, zmniejszyła się ilość transportów ewakuacyjnych, po prostu nie było ich

<sup>150</sup> T. Krawczak, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi...*, s. 135.

<sup>151</sup> *Saperzy w Kampanii Wrześniowej 1939 r.* opracowanie Klubu Oficerów Rezerwy przy Szefostwie Wojsk Inżynieryjnych MON, materiał powielony, [Warszawa 1976?] s. 72, 74.

<sup>152</sup> J. Odziemkowski, *Podlasie w przygotowaniach...*, s. 97.

<sup>153</sup> E. R. Understadt, *18 Tage Weltgeschehen. Der Feldzug gegen Polen*, Berlin 1940, s. 88-89.

gdzie, ani jak ewakuować. 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>154</sup>.

Zgodnie z tajnym protokołem z 23 sierpnia 1939 r. Niemcy mieli przekazać obszar Siedlec ZSRR. Z tego też powodu prowadzili pospieszną ewakuację zdobyczy wojennej z tego obszaru; m.in. materiałów wojennych pozostawionych w koszarach przez 22 pp, 9 pal. oraz w składnicach pod Dęblinem oraz z pociągów ewakuacyjnych, które stały na linii kolejowej Warszawa - Siedlce - Łuków.<sup>155</sup> Duże problemy stwarzała Niemcom sytuacja w rejonie Mrozów, gdzie jak wspomniano, istniał ośrodek oporu grupy płk. M. Prus-Więckowskiego.

Ewakuację zdobyczy wojennych prowadzono linią kolejową Siedlce - Małkinia, oraz przy pomocy transportu samochodowego<sup>156</sup>. Całością kierował rtm. Kleppe, któremu podlegało specjalnie utworzone zgrupowanie złożone z jednostek roboczych, transportowych i wartowniczych (m.in. batalion Landschutzu)<sup>157</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<sup>158</sup>. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że część z nich pochodziła z transportów przejętych w okolicach Siedlec.

Po przejęciu z rąk niemieckich miasta i twierdzy Brześć, jednostki RKKa przekroczyły linię Bugu i rozpoczęły marsz na zachód ku Wiśle.

<sup>154</sup> A. Bernas-Kostynowicz, op. cit., s. 63.

<sup>155</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>156</sup> Ewakuacja ww. linią nie jest jednak do końca wyjaśniona, gdyż jak już wspomniano w niniejszej pracy, most kolejowy na linii Siedlce - Małkinia został zniszczony 7 września 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 września ma związek z powyższą sprawą. Wymaga to jednak dalszych badań. W innej swojej pracy J. Izdebski nie pisze nic o ewakuacji transportów kolejją, mówi jedynie o udziale w tej akcji transportu samochodowego. J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 16.

<sup>157</sup> Idem, *Sytuacja militarna...*, s. 57.

<sup>158</sup> T. Cyprian, *Wehrmacht. Zbrodnia i kara*, Warszawa 1971, s. 407.

Walki z oddziałami wojsk polskich m.in. Samodzielną Grupą Operacyjną „Polesie” gen. Franciszka Kleeberga, oraz zgrupowaniem batalionów Korpusu Ochrony Pogranicza gen. Wilhelma Orlika Rückemanna, opóźniły tempo marszu Armii Czerwonej, m.in. w dniu 25 września miała miejsce potyczka koło stacji kolejowej i wsi Dubeczno. Rosjanie ze swego pociągu stojącego na ww. stacji ostrzelali jadących samochodem: mjr. Tadeusza Grzeszkiewicza, dwu sierżantów i szofera. Rannych zostało dwóch Polaków. Po otrzymaniu posiłków w postaci kompanii wysłanej przez mjr. Franciszka Pajaka z dywizji „Brzoza” sytuacja odwróciła się na korzyść Polaków. Zginęło kilkudziesięciu żołnierzy sowieckich, przy zerowych stratach własnych. Sowiecki skład wycofał się ze stacji<sup>159</sup>.

W jednej z monografii kolei niemieckich w czasie II wojny światowej autor natrafił na interesujący fragment sprawozdania dowódcy niemieckiej kolumny kolejowej z dn. 23 września 1939 r., czytamy w nim: „23 września przejście przez kolumnę Siedlec. Dworzec w Siedlcach zastaliśmy w stanie nie do opisania. 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 porzucane, 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. Stanki z wodą pitną i węglem nie nadają się do użytku”<sup>160</sup>.

24 września zgodnie układem podpisanym 20 września między ZSRR i III Rzeszą oddziały armii niemieckiej rozpoczęły wycofywanie się na zachód od ustalonej linii demarkacyjnej. W ww. dokumencie czytamy: „Dla uniknięcia ewentualnych prowokacji i aktów sabotażu ze strony polskich band i im podobnych, dowództwo niemieckie podejmie niezbędne działania dla ubezpieczenia miast i miejscowości, które mają być przekazane Armii Czerwonej, szczególną zaś uwagę zwróci się na to, by miasta i miejscowości oraz ważne urządzenia obronne i gospodarcze (mosty, lotniska, koszary, składy, węzły kolejowe, dworce, telegraf, telefon, elektrownie,

<sup>159</sup> K. Liszewski, *Wojna Polsko-Sowiecka 1939*, Warszawa 1987, s. 112.

<sup>160</sup> Tłumaczenie własne na podstawie: H. Pottgiesser, *Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944*, Neckargemünd 1960, s. 17.

ruchomy tabor kolejowy i temu podobne) zarówno w samych miejscowościach, jak też pomiędzy nimi były chronione przed uszkodzeniem bądź zniszczeniem aż do chwili przekazania przedstawicielom Armii Czerwonej” (podkreślenie R.D)<sup>161</sup>.

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 rozpoczęły ewakuację z Siedlec rozlokowanych tu jednostek. Już 21 września przeniesiono do Pułtuska 508 szpital polowy zaś do Mińska Mazowieckiego jednostki intendenckie i jenieckie. Do Siedlec skierowano armijny batalion rozpoznawczy z zadaniem ubezpieczania szosy Kałuszyn - Siedlce - Sokołów Podlaski i utrzymywaniem 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 bolszewickich m.in. 121 DS do dnia 2 października miała się skoncentrować w rejonie Sokołowa Podlaskiego, 32 Bryg.Panc. 1 października w rejonie Siedlec, a 29 Bryg.Panc. w rejonie Łukowa.

Dowództwo RKKK doceniało znaczenie stacji kolejowych w Brześciu Litewskim i Siedlcach. Do 29 września dowództwo 4 armii otrzymało rozkaz zorganizowania naziemnej obrony przeciwlotniczej na ww. stacjach. Miały ją zapewnić 217 dywizjon artylerii przeciwlotniczej oraz 10 batalion służby obserwacyjno-meldunkowej na stacji w Siedlce i 230 dywizjon artylerii przeciwlotniczej na stacji Brześć Litewski<sup>162</sup>.

28 września o godz. 12.00 z 8 DS do Siedlec i ze 143 DS do Łukowa mieli zostać wysłani parlamentariusze w celu omówienia sposobu przejścia ww. miast z rąk niemieckich. Niezależnie od wyników ww. rozmów oddziały RKKK miały zająć te miejscowości w dniu 29 września<sup>163</sup>.

Wojska sowieckie zajęły Siedlce 29 września 1939 r. Miasto przejął z rąk niemieckich o godz. 7.00 dowódca 8 DS płk Fursin, w asyście batalio-

<sup>161</sup> Pełny tekst tajnego protokołu ustaleń między ludowym komisarzem obrony ZSRR a przedstawicielami niemieckiego Naczelnego Dowództwa w: *Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939*, t. I. *Geneza i skutki agresji*, pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1994, s. 199-201.

<sup>162</sup> *Dziennik działań bojowych Frontu Białoruskiego we wrześniu 1939 roku*, wstęp i oprac. Cz. Grzelak, Warszawa 1998, s. 157.

<sup>163</sup> *Ibidem*, s. 187.

nu rozpoznawczego 313 pułku (batalionu?) czołgów, baterii przeciwlotniczych karabinów maszynowych oraz 1 batalionu 310 ps. W godzinach późniejszych weszły do Siedlec oddziały 310 oraz 151 ps i rozlokowały się na zachodnim skraju miasta<sup>164</sup>. Do godz. 9.00 dnia 30 września Niemcy mieli zakończyć ewakuację zdobyczy wojennych i opuścić rejon Siedlec. Duże miasta oraz obiekty o znaczeniu strategicznym (dworce kolejowe, mosty, elektrownie) miały być przekazywane bezpośrednio, poprzez jednostki niemieckie jednostkom radzieckim<sup>165</sup>.

W Siedlcach sowieci rozmieścili jeden batalion 151 ps, batalion rozpoznawczy i batalion czołgów z 8 DS<sup>166</sup>. Łuków zajęli żołnierze batalionu strzeleckiego z 229 ps wspólnie artylerią dywizyjną<sup>167</sup>. Po osiągnięciu pod koniec września linii Sokołów Podlaski - Siedlce - Łuków jednostki sowieckie nie zamierzały przekraczać tej linii.

Tym bardziej, że 28 września został zawarty nowy traktat między Rzeszą a ZSRR na mocy, którego nowa granica została ustalona na linii Bugu<sup>168</sup>. Od 5 października zamierzano rozpocząć wycofywanie jednostki. Odnośnie taboru kolejowego w ww. rozkazie czytamy: „Nieodzowne jest przetrzucenie 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>169</sup>.

W związku z wycofywaniem jednostek sowieckich na linię Bugu, wywożono z Siedlec i okolic cały zagrabiony majątek państwowy i prywat-

---

<sup>164</sup> Cz. K. Grzelak, *Kresy w Czerwieni, Agresja Związku Sowieckiego na Polskę w 1939 r.*, Warszawa 1998, s. 426.

<sup>165</sup> J. Izdebski, *Sytuacja na...*, s. 58.

<sup>166</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>167</sup> Ibidem, s. 299, zob. też: *Dziennik działań bojowych...*, s. 204.

<sup>168</sup> M. Bloch, *Ribbentrop*, Warszawa 1995, s. 224; Tekst ww. dokumentu oraz mapa podziału Polski z podpisami Stalina i Ribbentropa w: *Białe Plamy. ZSRR-Niemcy 1939-1941. Dokumenty i materiały dotyczące stosunków radziecko-niemieckich w okresie od kwietnia 1939 r. do lipca 1941 r.*, Wilno 1990, s. 104-110.

<sup>169</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.



ny. 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.) nieodzowne środki ochronne w miastach i miejscowościach, które przechodzą (pod kontrolę) oddziałów armii niemieckiej. Szczególne 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>170</sup> (podkreślenie - R.D.). 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 3.000 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>171</sup>. Hitlerowcy nie zdołali wywieźć tego taboru ze względu na uszkodzenia torów. 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>172</sup>.

Władze niemieckie przejęły Siedlce z rąk radzieckich 9 października 1939 r.<sup>173</sup>. Armia Czerwona miała wycofać się z całego zajmowanego dotychczas obszaru na drugi brzeg Bugu do 12 tego miesiąca<sup>174</sup>.

---

<sup>170</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. Jaczyńskiego, Warszawa 1996, s. 237.

<sup>171</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>172</sup> Ibidem, s. 279 - 280.

<sup>173</sup> J. Izdebski, *Sytuacja militarna...*, s. 61.

<sup>174</sup> Ibidem, s. 59.

Podsumowując należy stwierdzić, iż PKP we wrześniu 1939 r. wykonywały powierzone jej przez władze wojskowe zadania do końca, mimo, iż jak zaznaczono w niniejszym artykule nie były one dostatecznie przygotowane do ich realizacji. Dlatego też, podawana w literaturze liczba 88% wykonanych przewozów mobilizacyjnych imponuje<sup>175</sup>. Na zachodnie rubieże kraju biegł jeden transport za drugim z zmobilizowanymi jednostkami WP z powrotem zaś te same wagony wracały jako pociągi ewakuacyjne. Było to możliwe dzięki świetnej organizacji oraz 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 często z służbą frontową żołnierzy regularnych jednostek Wojska Polskiego<sup>176</sup>.

Warto zauważyć, że problem udziału kolejarzy w wojnie obronnej 1939 r. nie doczekał się jeszcze monografii.

---

<sup>175</sup> Cz. Bakunowicz, *Kolejnictwo polskie i niemieckie...*, s. 91.

<sup>176</sup> Por. M. Pisarski, op. cit., s. 86; L. Korwin-Nowosiłski, *Koncentracja Polska 1939. (Przewozy kolejowe)*, „Bellona” 1942 z. 1; J. Larysza, *Koncentracja Polska 1939 a koleje*, „Bellona” 1942 z. 4 i w wielu innych pozycjach.