

Kolej w służbie narodu - II wojna światowa

Historia kolei

18 grudnia 2020, Bydgoszcz

W 1939 roku PKP zatrudniało 220 tys. pracowników. Była to dobrze zorganizowana grupa zawodowa, 85% kolejarzy należało do związków zawodowych. Większość z nich była również członkami Kolejowego Przystosobienia Wojskowego i odbyła zasadniczą służbę wojskową.

W ramach mobilizacji część kolejarzy dostała karty powołania do armii. W ostatnich tygodniach przed wybuchem wojny odnotowano liczne przypadki dywersji niemieckiej prowadzonej przeciw obiektom kolejowym. Niektórym akcjom dywersantów udało się zapobiec dzięki czujności pracowników kolei. Najtragiczniejszym aktem terroru był wybuch bomby zegarowej 28 sierpnia o godz. 23.18 w poczekalni na dworcu kolejowym w Tarnowie. Śmiercionośny ładunek podłożył Antoni Guz z Bielska. Pod gruzami zniszczonego dworca zginęło 20 osób, a 35 zostało rannych.

Transporty ewakuacyjne i wojskowe

Wybuch wojny zastał koleje w trakcie wykonywania przewozów mobilizacji alarmowej i pierwszych transportów w mobilizacji powszechnej. Wyprawiono także pierwsze pociągi ewakuacyjne. Niemcy prowadzili bombardowania i ostrzał lotniczy stacji kolejowych, transportów wojskowych, ale również pociągów ewakuacyjnych z ludnością cywilną i oznakowanych pociągów sanitarnych.

Zbombardowane zostały - niektóre kilkakrotnie - duże stacje kolejowe, m.in.: w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławiu, Toruniu, Łowiczu, Piotrkowie Trybunalskim, Skierniewicach, Krakowie, Lublinie oraz stacje węzła warszawskiego. Mimo to, w ciągu 3-4 godzin kolejarze i saperzy byli w stanie przywrócić ruch na uszkodzonych liniach.

Pierwsze transporty wojskowe wyruszyły jeszcze przed ogłoszeniem mobilizacji. Przerzucono wtedy pięć dużych oddziałów wojska. Kolejne eszelony jechały już w ramach planu mobilizacyjnego, który przewidywał, że z 56 wielkich jednostek 32 zostaną w całości albo częściowo przetransportowane koleją do miejsc koncentracji. Łącznie miało to być 3/5 sił polskich. Potrzebnych było do tego 3 tys. pociągów. Ponadto kolej miała obowiązek dowiezienia 700 tys. rezerwistów z mobilizacji alarmowej i 400 tys. z mobilizacji powszechnej oraz 100 tys. żołnierzy wycofanych z zachodu na wschód do ośrodków zapasowych. Usuwaniem zniszczeń na kolejach miały zajmować się wojska kolejowe.

Kolejowa wojna - o nalotach i partyzantce

Atak hitlerowskich Niemiec na Polskę 1 września 1939 roku skierowany był również na główne stacje węzłowe i linie kolejowe. Od świtu trwały naloty na stacje kolejowe w Tczewie i Kutnie, zbombardowany został most na Bugu-Narwi w Modlinie. Aby utrudnić posuwanie się wojskom niemieckim, polscy saperzy wysadzili niektóre obiekty kolejowe, m.in. wiadukty, tunele w Żegiestowie (na linii Muszyna-granica państwa) i w Łupkowie (na linii Łupków-Medzilaborce), mosty w Tczewie, Grudziądzu, Bydgoszczy-Fordonie, na Kanale Bydgoskim, w Toruniu i w Płocku.



Żołnierze na stanowisku bojowym na warszawskim dworcu - 1939 r.

Symbolem bohaterstwa kolejarzy stały się wydarzenia na stacji w Szymankowie. Kolejarze polscy uniemożliwili tam Niemcom podstępne opanowanie mostu w Tczewie. W ślad za planowym pociągiem tranzytowym podążał pociąg pancerny, który udało się skierować na boczny tor, gdzie uległ wykolejeniu. W odwecie za skuteczną akcję kolejarze z Szymankowa zostali zamordowani przez Niemców. W Chojnicach zamiast pociągu planowego wjechała niemiecka drezyna pancerna, a za nią pociąg pancerny. Polskim kolejarzom i żołnierzom udało się opanować drezynę i zniszczyć most pod pociągiem pancernym. W obronie Warszawy walczyły dwie kompanie kolejowe.

Pociągi wykorzystane w czasie walk obronnych

W wojnie obronnej uczestniczyły pociągi pancerne „Danuta” (nr 11) oraz „Poznańczyk” (nr 12), które brały udział w bitwie nad Bzurą i uległy zniszczeniu w walce. „Generał Sosnkowski”(nr 13) został wykolejony i uszkodzony po bombardowaniu pod Łochowem, „Paderewskiego” (nr 14) zniszczono pod Łowiczem, „Śmierć” (nr 15) uszkodzony był w walkach pod Modlinem. „Pierwszy Marszałek” (nr 51) walczył zarówno z Niemcami, jak i Armią Czerwoną i uszkodzony został w walce z sowieckimi samolotami. „Piłsudczyka” (nr 52), „Śmiałego” (nr 53) i „Bartosza Głowackiego” (nr 55) przejęli Sowieci we Lwowie-Podzamczu, natomiast „Groźnego” (nr 54), który walczył na Śląsku, zniszczyła załoga po dotarciu do wysadzonego mostu na Dunajcu.

Nowy porządek okupowanych terenów

W następstwie działań wojennych zerwanych zostało 11 dużych mostów, zniszczonych 8 tys.

mniejszych obiektów, naliczono 25 tys. uszkodzeń stacji i torów. Trudna do ustalenia liczba pociągów i ewakuowanego taboru dotarła na wschodnie tereny Rzeczypospolitej, które 17 września zostały zajęte przez Armię Czerwoną. Obaj okupanci wprowadzili własne porządki. Niemcy dokonali podziału podbitego terytorium. Na obszarze Generalnego Gubernatorstwa (95 tys. km²) utworzyli 19 listopada 1939 roku Dyрекcję Generalną Kolei Wschodniej (Ostbahn) (GEDOB) z siedzibą w Krakowie. Cała kadra kierownicza i nadzorcza Kolei Wschodniej składała się z 8,3 tys. Niemców, którzy mieli pełną kontrolę nad 150 tys. polskich pracowników. Dyrekcje okręgowe urzędowano w Krakowie, Warszawie, Radomiu i Lublinie. Zasadnicza organizacja pionów w nowej dyrekcji generalnej pozostała niezmienną w stosunku do tej sprzed wojny. Tabor kolejowy przemianowano na niemieckie oznakowania. Na początku 1940 roku została powołana niemiecka policja kolejowa Bahnschutz, która stanowiła kolejne ogniwo aparatu represji. Polacy mogli jeździć wszystkimi pociągami, za wyjątkiem pociągów ekspresowych. Nie mogli też zajmować miejsc w wagonach dla Niemców. Natomiast Żydom zabroniono podróżować bez przepustek. Na terenach włączonych do Rzeszy Polacy mogli korzystać z pociągów tylko na podstawie przepustek. Kolejarzy polskich, a zwłaszcza powstańców śląskich i wielkopolskich, działaczy plebiscytowych, działaczy społecznych sprzed wojny, dotknęły represje łącznie z rozstrzeliwaniem i zamykaniem w obozach. Stanowiska kierownicze i funkcyjne objęli Niemcy.



Jeńcy polscy ładują działo artyleryjskie na wagon kolejowy - 1939 r.

Transport kolejowy stanowił niezwykle ważny element niemieckiej maszyny wojennej, dlatego po ustaniu działań wojennych we wrześniu 1939 roku okupant przystąpił do odbudowy zniszczeń na sieci kolejowej. Kolejarzy wezwano do stawienia się w pracy. Zatrudnienie na kolei chroniło przed wywózką na roboty do Niemiec, a przepustki kolejowe umożliwiały poruszanie się po godzinie policyjnej. Produkcja wojenna wymagała utrzymania sprawnego zaplecza technicznego. Rozbudowano więc niektóre warsztaty (np. w Nowym Sączu) i zakłady produkcyjne (Chrzanów). Na

parowozach i wagonach pojawiły się butne hasła: „Alles Rädern müssen rollen für den Sieg! (Wszystkie koła muszą toczyć się dla zwycięstwa!)” i znaki „V” malowane na dymnicach parowozów.

Kolejowa konspiracja

Tymczasem polscy kolejarze przystąpili samorzutnie albo w ramach powstających organizacji konspiracyjnych do akcji sabotażowych, w różnym stopniu i zakresie utrudniających sprawne funkcjonowanie kolei. Polegało to m.in. na sypaniu piasku do maźnic wagonów, fałszowaniu dokumentów przewozowych, zamianie nalepek adresowych na wagonach, nadawaniu podwójnych numerów wagonom po naprawach. Dziennik urzędowy Ostbahn z września 1943 roku podawał numery 500 wagonów i 200 cystern, które zaginęły z ładunkiem. Sabotażem zostało objęte 25% stanu cystern na dawnej sieci PKP. W 1942 roku co piąty parowóz był niesprawny. Kolejarze służyli ogromną pomocą w zapewnieniu nielegalnych dostaw żywności do miast, w przewożeniu konspiracyjnych przesyłek i poczty kurierskiej czy ukrywających się osób, a także w ostrzeganiu przed łapankami na dworcach i w pracy wywiadowczej. Groziły za to surowe represje.

Przed atakiem na Związek Sowiecki transport kolejowy w Polsce nabrał dla Rzeszy szczególnego znaczenia. Na obszarze okupowanego kraju Niemcy zgromadzili 102 dywizje Wehrmachtu, tj. prawie 3 mln żołnierzy! Po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej 22 czerwca 1941 roku gen. Stefan Grot-Rowecki, główny komendant Związku Walki Zbrojnej, otrzymał od Władysława Sikorskiego, Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych polecenie nasilenia akcji sabotażowo-dywersyjnych na terenie Rzeszy oraz na bezpośrednim zapleczu armii niemieckiej. Przez Polskę przejeżdżało wtedy po 420 transportów wojskowych na dobę. W ramach akcji sabotażowo-dywersyjnych w drugiej połowie 1941 roku uszkodzonych zostało 1935 i przetrzymanych w remoncie 91 parowozów, wykolejono 91 i podpalono 237 transportów kolejowych oraz uszkodzono 2851 wagonów. Na Ostbahn pracowało wtedy 150 tys. polskich kolejarzy, 60 tys. polskich robotników kolejowych, 8,3 tys. Niemców oraz 3,5 tys. bahnschutzów.



Pociąg wykolejony przez Związek Walki Zbrojnej - 1940 r.

Dalsze nasilenie akcji dywersyjnych na przyfrontowych liniach kolejowych przyniósł 1942 rok. Największym osiągnięciem bojowym Związku Odwetu Okręgu Warszawskiego była przeprowadzona w nocy z 7 na 8 października 1942 roku akcja „Wieniec”, polegająca na równoczesnym wysadzeniu torów wokół Warszawy. W ramach działań pod kryptonimem „Bariera” przecięto linie kolejowe w 92 miejscach równocześnie! W 1943 roku klejarze tak skutecznie podmienili listy przewozowe, że Niemcy nie mogli doliczyć się 200 cystern z benzyną i 500 wagonów z zaopatrzeniem dla wojska. Pamiętajmy jednak o tym, że akcje przeciw transportom niemieckim prowadziły także grupy partyzanckie wszelkich orientacji politycznych, w tym grupy sowieckie.

Planowane zniszczenia ostatnich lat wojny

W drugiej fazie wojny wycofujący się Niemcy dokonywali planowych zniszczeń na liniach kolejowych. W powietrze wyleciały tunele, mosty, wieże ciśnień i pompownie. Okupant palił i burzył budynki stacyjne i parowozownie, saperzy wysadzali słupy linii teletechnicznych. Obrabiarki i narzędzia oraz tabor kolejowy Niemcy wywozili w głąb Rzeszy. Z 11 warsztatów głównych cztery uległy całkowitemu zniszczeniu (Warszawa Chmielna, Warszawa-Praga, Warszawa Wschodnia i Łapy). Po 80-90% strat w maszynach i urządzeniach miały warsztaty w Pruszkowie, Tarnowie i Nowym Sączu, nieco mniejsze odnotowano w Radomiu, Gdańsku, Poznaniu i Bydgoszczy. Na Ziemiach Odzyskanych Niemcy całkowicie ogołocili z urządzeń i obrabiarek warsztaty w Opolu, Oleśnicy, Świdnicy, Ostródzie i Stargardzie Szczecińskim. Wywieźli również większość maszyn z Wrocławia i z dwóch warsztatów parowozowych i wagonowych w Gliwicach. Jedynie w Pile ocalało kompletne wyposażenie. Wycofujące się w 1945 r. oddziały niemieckie zniszczyły 38 proc. polskich linii kolejowych, blisko połowę mostów i tuneli kolejowych, trwale uszkodziły 6 tys. lokomotyw oraz spaliły 60 tys. Wagonów.



Zniszczony podczas wojny Dworzec Główny w Gdańsku - 1945 r.

W czasie sześciu lat działań wojennych polscy kolejarze przyczynili się do znacznego osłabienia niemieckiej logistyki i zaopatrzenia. To dzięki tej grupie zawodowej Polskie Państwo Podziemne przemycało konspiracyjne przesyłki i pocztę kurierską na Zachód, a ludność cywilna zyskiwała pomoc w zaopatrzeniu. Łączne straty kolei polskich, obliczone także z uwzględnieniem terenów przyznanych po 1945 roku, wyniosły 16 mld przedwojennych złotych. Zniszczeniu uległo 38% linii kolejowych, 46% długości mostów (w tym wszystkie większe), 50% tuneli, 37% budynków kolejowych, 6 tys. parowozów i 60 tys. wagonów.



Dane teleadresowe

ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)
www.quixi.pl

Materiał pochodzi z serwisu EURAILWAYS