

Witold Bartnicki

Józef Saski

Akcja pod Czarnocinem

Wysadzenie Mostu na rzece Wolborce¹

Wstęp

Znaczna część publikowanego ostatnio materiału historycznego, przedstawiającego działalność organizacji podziemnych walczących z hitlerowskim okupantem, opiera się nie na dokumentach, lecz na wspomnieniach osobistych, pamiętnikach lub relacjach. Jest to okoliczność zupełnie zrozumiała, gdyż w okresie konspiracji dokumenty sporządzono tylko wyjątkowo. Przemawiały za tym względy bezpieczeństwa i obawa przed dekonspiracją. Informacje więc przekazywano zazwyczaj ustnie, meldunki zaś, rozkazy, czy instrukcje, nawet wtedy gdy były opracowywane na piśmie, sporządzano najczęściej tak, aby po spełnieniu swego zadania mogły być natychmiast zniszczone.

Przechowywano i pozostawiano, z zachowaniem możliwie najlepszych warunków bezpieczeństwa, tylko dokumenty najważniejsze. Zdarzało się jednak, niestety, że archiwa, czy skrytki dostawały się w czasie aresztowań w ręce wroga. Największa jednak ilość materiału archiwalnego, dotyczącego komórek organizacyjnych, działających na terenie Warszawy, zaginęła w czasie powstania warszawskiego, a nieliczne ocalałe dokumenty uległy później rozproszeniu. Z tych powodów wydawało się, że odtworzenie działalności bojowej Grup Szturmowych, podporządkowanych „Oddziałom Dyspozycyjnym Kedywu” Komendy Głównej AK, z okresu przedpowstaniowego, napotka na znaczne trudności, gdyż braku dokumentów nie można będzie zastąpić nawet relacjami uczestników walk, jako że w czasie powstania oddziały te poniosły szczególnie krwawe straty i wielu dowódców oraz świadków poszczególnych akcji bojowych zginęło, a relacje pozostałych przy życiu były niewystarczające.

Jednak wbrew tym przewidywaniom udało się odnaleźć trochę materiału podstawowego, który pozwolił na monograficzne opracowanie niektórych, co ważniejszych, akcji bojowych. Ujawnione zaś później w Zakładzie Historii Partii KC PZPR fotokopie wielu dokumentów „Kedywu”, a wśród nich sprawozdanie kpt. „Mietka” z akcji Celestynów, posłużyło za podstawę do opracowania jej opisu².

¹ Akcja ta oznaczona była w oddziałach „Motor 30” kryptonimem „Madryt”

² J. Saski *Akcja odbicia więźniów pod Celestynowem*, WPH nr 1/1958, s. 77

Wydawało się, że najwięcej trudności sprawi opracowanie czwartej³ z kolei, większej akcji bojowej Grup Szturmowych wchodzących w skład Oddziałów Dyspozycyjnych, wykonanej 6.6.1943 r. pod Czarnocinem przez nieliczny stosunkowo, bo 9-osobowy patrol minerski pod dowództwem ppor. „Zośki” (Tadeusza Zawadzkiego). Z 9-osobowego oddziału w akcji zginęło trzech ludzi, pozostali natomiast, jak się początkowo wydawało, poginęli w okresie walk dywersyjnych i w czasie powstania. W tej sytuacji opis akcji nie mógłby być niczym innym, jak tylko hipotezą opartą na wątpliwych źródłach, za jakie uznać należało relacje ludzi, którzy przebieg akcji znali tylko pośrednio, z opowiadań jej uczestników. Odnalezienie w archiwach „Komisji Głównej Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce” niemieckich dokumentów w postaci raportów gestapo i fotografii dotyczących akcji Czarnocin stworzyło podstawę do niniejszego opracowania⁴. Została ona następnie nieoczekiwanie uzupełniona relacjami - zebranymi przez autorów - od dwóch uczestników akcji. Opracowany na takim materiale opis akcji „Czarnocin” jest chyba pierwszą próbą spojrzenia na bojową akcję dywersyjną oczami obydwu stron – zarówno polskiej, jak i niemieckiej.

Geneza akcji pod Czarnocinem

W listopadzie 1942 r., natychmiast po zawarciu porozumienia między władzami podziemnego harcerstwa a „Kedywem”, Harcerskie Grupy Szturmowe⁵ weszły w skład „Oddziałów Dyspozycyjnych Kedywu”, pozostających pod dowództwem mjr „Kalinowskiego” (Jan Kiwerski). Grupom Szturmowym przekazano do wykonania szereg konkretnych zadań dywersyjnych. Były to przede wszystkim zadania minerskie, które były tak pomyślane, aby ich wykonanie wywołało możliwie największy chaos na liniach komunikacyjnych głębokiego zaplecza frontu wschodniego, jakim była w tym czasie Generalna Gubernia. Plan przewidywał zaatakowanie głównych szlaków kolejowych, intensywnie eksploatowanych przez okupanta w omawianym czasie, tj. zimą 1942/43 r. Był to bowiem okres, kiedy toczyła się największa bitwa minionej wojny - o Stalingrad. Jest rzeczą oczywistą, że wówczas każde najmniejsze nawet zakłócenie ruchu na liniach kolejowych tzw. Ost-Bahn powodowało przestoje pociągów, opóźnienia w dostawach, dezorganizowało transport, pozbawiając rozciągnięty front niezbędnych posiłków ludzkich i materiałowych. Dowództwo „Kedywu” postanowiło wykorzystać tę szczególnie drażliwą sytuację wroga, opracowując i realizując szczegółowy plan zamachów dywersyjnych na kolejach. Część zadań powierzono więc Grupom Szturmowym, które w związku z tym rozpoczęły intensywne szkolenie dywersyjne. Do takich zadań należało m.in. również wysadzenie mostu kolejowego, znajdującego się w pobliżu st. Czarnocin.

³ Trzecia większa akcja po Arsenale i Celestynowie - jeszcze nie opracowana - to akcja „Chloran” - zdobycie kilkunastu ton materiału wybuchowego.

⁴ Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce, sygn. akt 161/Z AR.

⁵ J. Sasaki, op. cit., WPH, s. 77 i nast.

Do realizacji tej akcji przystąpiono już w grudniu 1942 r., lub w styczniu r. 1943. Zadanie było szczególnie zachęcające. Polegało na wysadzeniu mostu na rz. Wolborce, który znajdował się w pobliżu st. kol. Czarnocin, leżącej między Piotrkowem a Koluszkami, na linii kolejowej łączącej Warszawę ze Śląskiem. Przecięcie tej dwutorowej linii, posiadającej znaczenie strategiczne, przerywało automatycznie olbrzymi strumień zaopatrzenia materialnego, płynącego ze Śląska na północno-wschodni odcinek frontu. Zadanie mogło być zrealizowane w kilku punktach omawianej trasy. Niektóre z nich, położone bliżej Warszawy, wydawały się nawet bardziej dogodny z taktycznego punktu widzenia. Istniały jednak jeszcze inne argumenty przemawiające za tym, by Czarnocin był miejscem zamierzonej akcji. Czarnocin mianowicie był jedynym dogodnym miejscem znajdującym się w pobliżu granicy tzw. Reichu. Wysadzenie mostu na tak ważnym szlaku kolejowym nie mogło być przez Niemców zatajone, a wiadomość o tym, przenikając przez kordon graniczny, miała dodatnio wpłynąć na nastroje Polaków mieszkających w Reichu, wywołując jednocześnie zaniepokojenie Niemców. Pod uwagę brano jeszcze inny, może mniej ważny argument, z którym się jednak liczone; chodziło mianowicie o wprowadzenie Niemców w błąd. Znaczna odległość miejsca zamachu od Warszawy mogłaby ugruntować w niemieckich organach śledczych przekonanie, że zamachu dokonały organizacje miejscowe, co odsuwało podejrzenia od stolicy, stwarzając wrażenie, że również na prowincji krzepnie i wzmacnia się ruch oporu⁶.

Zadanie wysadzenia mostu pod Czarnocinem zostało powierzone hufcowi „Wola”, który – jak wiadomo – wchodził w skład chorągwi „Wisła”. Jednak nadzór nad wykonaniem objął hufcowy hufca Praga „Henio” (Henryk Ostrowski), który osobiście przeprowadził rozpoznanie wstępne⁷. Termin wykonania zadania został wyznaczony na jeden z ostatnich dni lutego 1943 r. Dowództwo patrolu minerskiego miał wówczas objąć „Rudy” (Jan Bytnar), a w skład patrolu mieli wejść, między innymi, „Zośka” i „Giewont” (Miłosław Cieplak). Ówczesny plan akcji przewidywał, że część patrolu przyjedzie do Czarnocina samochodem, przywożąc materiały wybuchowe i broń, natomiast „Henio” i „Antek”⁸ mieli skorzystać z pociągu. Zgodnie z tym planem, obydwaj wyjechali do Czarnocina przed południem, na miejscu przede wszystkim przeprowadzili rozpoznanie terminu, po czy udali się do lasu znajdującego się na południowy wschód od m. Czarnocin, gdzie był wyznaczony punkt spotkania z resztą patrolu, która miała przyjechać samochodem. Rozpoznanie ustaliło wówczas, że istniały dogodne warunki do wykonania zadania. Most był nie strzeżony i można było przejść po nim bez zwrócenia czyjejkolwiek uwagi. W wyznaczonym miejscu czekali aż do nocy. Ponieważ było bardzo zimno, zaszyli się w nocy w stojący opodal stogu sadząc, że samochód przyjedzie rano. Na drugi dzień czekali jeszcze jakiś czas i ostatecznie postanowili wrócić do Warszawy. Nie znany jest powód, dla którego akcja wówczas nie doszła do skutku. Można jednak przypuszczać, że reszta patrolu nie przyjechała, gdyż nie otrzymano

⁶ Informacja uzyskana od gen. bryg. rez. Ludwika Bittnera (ps. „Halka”, „Rot”).

⁷ Wg informacji St. Broniewskiego („Orsza”), komendanta chorągwi „Wisła”.

⁸ Nazwisko nie ustalone.

samochodu, który miał być wypożyczony z dowództwa „Motoru-30”. Były to bowiem czasy kiedy Grupy Szturmowe nie posiadały jeszcze własnego transportu samochodowego, jakim dysponowały już w kilka miesięcy później. Dowództwo „Motoru-30” posiadało wprawdzie samochody, miało jednak jeszcze liczne trudności z ich eksploatacją. Z tych to zapewne przyczyn akcja Czarnocin nie doszła do skutku w pierwotnie planowanym terminie.

Tymczasem 17.3.43 r., na skutek donosu konfidenta, został aresztowany „Henio”, hufcowy hufca „Praga”. Przeprowadzona u niego rewizja ujawniła szereg kompromitujących materiałów. Aresztowanie nastąpiło po powrocie „Henia” z terenu po przeprowadzeniu rozpoznania dywersyjnego trasy kolejowej Przeworsk – Jarosław. Znalezione wówczas notes ze szczegółowymi notatkami, zawierającymi również dane i uwagi dotyczące Czarnocina, oraz niektóre adresy osób i lokali należących do organizacji⁹. Na podstawie tych notatek 22.3.1943 r. gestapo aresztowało „Rudego”, cieszącego się wielką sympatią w oddziale. Został on odbity z transportu więźniów w akcji pod Arsenalem dnia 26.3.1943 r. Wraz z „Rudym” odbito również „Henia”. „Rudy”, zmasakrowany w śledztwie, zmarł w kilka dni później pozostawiając szczegółową relację¹⁰, uzupełnioną później przez „Henia”, z której wynikało, że przyznał się on do swej pracy w konspiracji, gdyż wobec dowodów, jakie miało Gestapo w postaci jego notesu, zapieranie się uznał za bezcelowe; ujawnił nadto, że przygotowywano wysadzenie mostu w Czarnocinie.

Gestapo, ostrzeżone zeznaniami „Henia”, natychmiast zarządziło ochronę mostu, stawiając przy nim silny posterunek Bahnschutzu. Z tego powodu wykonanie akcji trzeba było chwilowo odłożyć na stosowniejszą porę, zwłaszcza, że po akcji pod Arsenalem nastąpił dla Grup Szturmowych gorący okres wykonywania szeregu pilniejszych zadań. Były to akcje zlikwidowania oprawców „Rudego” – Schultza (6.5.1943 r.), i Langego (22.5.1943 r.) oraz akcja „Celestynów” (19-20.5.1943 r.) i „Chloran” (27.5.1943 r.). Myśl wysadzenia mostu nie opuszczała jednak dowództwa Grup Szturmowych, toteż kiedy w maju 1943 r. wykonanie akcji Czarnocin stało się znowu aktualne, rozpoczęły się energiczne przygotowania, które jednak wobec zaostrenia czujności okupanta stały się już trudniejsze. Nadzór nad nimi objął ppor. „Maciek” (Maciej Bittner), który natychmiast przystąpił do zebrania materiałów koniecznych do przygotowania akcji, zaszyfrowanej w tym czasie pod kryptonimem „Madryt”.

Przygotowania do akcji

Szczegółowe dane, zebrane przez „Henia”, wpadły w ręce gestapo „Maciek” musiał więc przeprowadzić rozpoznanie od nowa, zwłaszcza, że do Grup Szturmowych został odkomenderowany dopiero w marcu 1943 r. i nie znał szczegółów poprzedniego rozpoznania. W celu zebrania potrzebnych mu informacji, niezbędnych dla skonstruowania planu

⁹ Na podstawie relacji St. Broniewskiego i posiadanego przez niego raportu instruktorów harcerstwa z 17.8.44.

¹⁰ Por. St. Broniewski, *Pod Arsenalem*, Iskry 1957 r., s. 56 i nast.

techniczno-minerskiego oraz planu taktycznego akcji, wysłał na rozpoznanie patrol do Czarnocina. Patrol wrócił jednak nie spełniwszy zadania, most bowiem był bardzo czujnie dozorowany przez posterunek Bahnschutzu. Kiedy drugi, czy trzeci wysłany patrol wrócił z niczym, w połowie maja 1943 r. ppor. „Maciek” postanowił sam wyjechać do Czarnocina. Przekonał się wówczas, że most jest w dalszym ciągu starannie pilnowany, co komplikowało wykonanie akcji. Potrzebne dane zebrał w ten sposób, że zmyliwszy czujność posterunku, wykorzystał przypadkowy moment mijania się na moście dwóch pociągów, dostał się nań i dokonał oględzin oraz koniecznych pomiarów belek nośnych, czyli tzw. dźwigarów mostu. Ustalił wtedy, że każdy dźwigar jest zbudowany z dwóch równolegle ułożonych stalowych belek dwuteowych. Niezależnie od tych danych, „Maciek” zebrał szczegółowe wiadomości dotyczące sieci telekomunikacyjnej łączącej miejscowość z najbliższymi posterunkami żandarmerii, a także z Piotrkowem i Tomaszowem Mazowieckim.

Zebranie tego materiału było brawurowym wyczynem, świadczącym o osobistej odwadze ppor. „Maćka”. Później po wykonaniu rozpoznania, „Maciek” zwierzał się swemu ojcu¹¹, że była to dla niego najtrudniejsza chwila, jaką przeżył w swojej bogatej w wydarzenia działalności dywersyjnej. Huk i dudnienie pociągów na moście, wiry powietrza, ciasnota miejsca sprawiły, że „Maciek” był o krok od śmierci, groziło mu zarówno dostanie się pod koła pędzących pociągów, jak i też upadek z mostu. Sprzyjało mu jednak szczęście; uzyskany materiał przedstawił „Zośce” w formie szczegółowego raportu, który posłużył za podstawę do opracowania bojowego planu akcji.

Z uwagi na brak dokumentów tylko na podstawie przebiegu akcji możemy odtworzyć założenia planu. Można jednak być pewnym, że plan zbytnio nie odbiegał od zasad, które ustalała w tym czasie obowiązująca instrukcja dywersyjna, i składał się najprawdopodobniej, z dwóch elementów: techniczno-minerskiego, czyli planu ogniowego oraz taktycznego.

Elementy techniczno-minerskie planu akcji

Na linii kolejowej Koluszki - Piotrków, mniej więcej na 500 m przed st. Czarnocin, na drodze do Piotrkowa przez rzeczkę Wolborkę został przerzucony most. Most ten długi około 20mb był jednoprzęsłowy o stalowej konstrukcji kratowej, wspartej na kamiennych, masywnych przyczółkach. Przez most biegły dwa niezależne od siebie, równolegle ułożone torowiska. Wspierały się one na dźwigarach wykonanych z podwójnych belek dwuteowych. Koryto rz. Wolborki w chwili rozpoznania było prawie suche. Most wznosił się nad teoretycznym lustrem wody na wysokości kilku metrów. Na północ i na południe od mostu ciągnęła się obok toru kolejowego 12-przewodowa linia telekomunikacyjna.

Ppor. „Zośka” postanowił przeciąć ładunkiem wybuchowym wszystkie belki dźwigarów mostowych (osiem) na ich południowym końcu. Do wykonania tego zadania miały być użyte luźno przyłożone miny z tzw. „plastiku”, czyli ugniatanego, angielskiego

¹¹ Relacja gen. bryg. rez. Ludwika Bittnera.

środką wybuchowego, pochodzącego ze zrzutów spadochronowych. Wielkość min obliczono stosownie do obowiązującego w tym czasie wzoru $L = F/40$, gdzie L oznacza ilość TNT, F – przekrój przecięcia w cm^2 . Niezależnie od ładunków, które miały być przyłożone do dźwigarów, dla całkowitego załamania mostu i obalenia go do wody, zaplanowano również przecięcie wszystkich czterech kratownic. Ładunki te miały być założone na zastrzałach. Założono, że odpalenie min nastąpi w czasie, gdy na moście będzie się znajdował pociąg. Gdyby jednak nie dało się tego urzeczywistnić, postanowiono przyłożyć materiał detonacyjny do poduszek mostowych, w przewidywaniu, że powinno to ułatwić załamanie się mostu pod własnym ciężarem.

W celu skrócenia manipulacji, związanych z zakładaniem min, odpowiednio przygotowane pakiety ładunków postanowiono wykonać w Warszawie, tak aby ich założenie ograniczyło się tylko do przytwierdzenia do belki stalowej i do uzbrojenia w detonator i zapalnik. Przewód ogniowy miał być pociągnięty w kierunku kartofliska, znajdującego się około 100 m na południowy wschód od mostu, skąd miało nastąpić odpalenie miny. Każdy pakiet minerski posiadał elektronicznie detonowaną spłonkę, połączona z kablem elektrycznym prowadzącym do punktu odpalenia. Niezależnie od tego, obok spłonek detonowanych elektrycznie, w minach miały być umieszczone spłonki połączone lontem wybuchowym, zapalonym zapalnikiem pociągowym, którego zwolnienie następowało przez pociągnięcie za kabel elektryczny, który służył jednocześnie jako linka dla sieci odpalania ładunków lontem wybuchowym. Odpalenie miało nastąpić przy pomocy zapalarki elektrycznej, zbudowanej z zespołu baterijek kieszonkowych. Ponieważ w magazynach Grup Szturmowych brakowało koniecznych dla min „plastikowych” detonatorów pośrednich z bawełny strzelniczej, zastąpiono ją korkami z trotylu, wetkniętymi w ugniecioną masę plastikową. Niezależnie od min przeznaczonych do zniszczenia mostu, przewidziane zostało założenie na torach kolejowych z obydwu stron mostu, w odległości mniej więcej po 200 m z każdej strony. Miały one być zmontowane na desce, odpowiednio uzbrojone i wsunięte pod szynę. Odpalenie ich następowało przez wgniecenie pręta metalowego, zamocowanego w wieczku zapalnika wciskowego o specjalnej konstrukcji. Pręt ten wgniatała stopa szyny pod ciężarem jadącego pociągu. Wybuchnąć mogły one również i wówczas, gdyby były usuwane i rozbrajane w nieodpowiedni sposób. Oczekiwano, że nieprzyjaciół nie znając ich zasady działania poniesie dodatkowe straty przy usuwaniu, czy uzbrajaniu min. Po założeniu min, lecz jeszcze przed ich odpaleniem, miały być przecięte druty telefoniczne na najbliższym słupie telegraficznym, łączące Czarnocin z Koluszkami i Piotrkowem Trybunalskim. Do wykonania powyższego planu technicznego akcji potrzebne były materiały minerskie, które zapotrzebowano z magazynu wraz z nożycami do ciecienia drutów i słupolazami.

Elementy taktyczne planu akcji

Z taktycznego punktu widzenia w planie akcji zachodziła konieczność uwzględnienia następujących pięciu podstawowych elementów:

- pory dnia, w której przewidywano odpalenie miny;

- sposobu dojazdu z Warszawy na miejsce, z uwzględnieniem transportu broni i materiałów wybuchowych;
- sposobu likwidacji niemieckich posterunków ochrony mostu;
- sposobu działania podczas akcji oraz ubezpieczenia;
- postępowania po akcji.

Opracowując plan akcji ppor. „Zośka” postanowił przede wszystkim, że wykonanie jej odbędzie się w nocy. Był to już początek czerwca i obowiązywał czas letni; należało spodziewać się że mrok nie zapadnie wcześniej niż po godzinie 22.00. „Zośka” ustalił godzinę odpalenia na 2 w nocy. Wychodząc z założenia, że pakietowanie mostu i uzbrajanie min powinno zająć więcej niż około 15 minut i zakładając znaczna rezerwę czasu na miejscu akcji, patrol minerski winien znaleźć się w bezpośrednim rejonie mostu około godz. 1.00. „Zośka” postanowił wykorzystać dla dojazdu posiadane samochody. Dla przebycia odległości między Warszawą a Czarnocinem, liczącej około 130 km, należało przewidzieć około dwóch godzin jazdy. Wyjazd z Warszawy winien być więc nastąpić około godz. 23.00. Termin ten został przyspieszony jeszcze o dwie godziny i zaplanowany na godz. 21.00 po to, aby opuścić miasto jeszcze przed godziną policyjną, oraz dać możliwość powrotu ludziom z Bojowych Szkół¹² (BS-ów), którzy mieli ubezpieczać przejazd samochodów przez miasto. „Zośka” nie spodziewał się większych trudności w czasie jazdy poza miastem, natomiast przejazd przez miasto w tym okresie czasu był niebezpieczny ze względu na krążące po ulicach liczne motocyklowe patrole żandarmerii niemieckiej, zwłaszcza po arteriach wylotowych.

Ubezpieczenie trasy przejazdu samochodów miała wykonać odpowiednio rozstawiona sztafeta ludzi z BS-ów, sygnalizując w umówiony sposób ewentualne zbliżanie się nieprzyjaciela. Użycie BS-ów do takiego celu miało mieć miejsce po raz pierwszy i poza ubezpieczeniem przejazdu uczestników akcji, miało być formą praktycznego szkolenia. „Zośka” postanowił również powierzyć BS-om rozpoznanie trasy wyjazdu z miasta, w kierunku szosy piotrkowskiej, przy założeniu ominięcia punktu kontrolnego, czyli tzw. Streify, znajdującej się na Okęciu przy końcu ul. Grójeckiej. Do akcji miały być użyte dwa pięcioosobowe samochody, co automatycznie ograniczało ilość uczestników akcji do 10 ludzi. Ilość ta wydawała się wystarczająca. Aby uniknąć w samochodach podejrzanego tłoku, przewidziano, że pojedzie tylko siedmiu ludzi, reszta zaś uda się na miejsce pociągiem. Ludzie ci przeprowadzą jednocześnie rozpoznanie mostu i ustalą najwłaściwszy sposób obezwładnienia, względnie likwidacji niemieckiego posterunku.

Najtrudniejsza do opracowania była sprawa prawidłowego wykonania odskoku. Wydawało się, że najwłaściwszy będzie odskok w innym kierunku niż Warszawa. Powstała wówczas konieczność wyszukania w odpowiedniej odległości stosownego i bezpiecznego schronienia. Sprawy tej „Zośka” nie mógł rozwiązać we własnym zakresie, gdyż brakowało mu odpowiednich kontaktów, których nawiązanie wymagało uzgodnienia na wyższym

¹² Drużyny BS-ów składały się z młodzieży harcerskiej w wieku 15-16 lat.

szczeblu. Ponieważ opracowanie tej sprawy wymagało czasu, „Zośka” przewidywał w swoim planie, że w wypadku gdyby kontakt z terenem nie został nawiązany do pierwszych dni czerwca, odskok odbędzie się najprostszą drogą do Warszawy, z największą, jaka będzie możliwa, szybkością.

Spotkanie ludzi wyznaczonych do akcji miało się odbyć w możliwie najspokojniejszym punkcie miasta, gdzie można było bezpiecznie, bez wzbudzenia czyichkolwiek podejrzeń, poczekać i wsiąść do samochodu.

Rozpoznanie trasy przejazdu poza miastem nie było przewidziane. Wytyczenie zaś jej opierało się tylko na mapie. W związku z tym, że akcja nie miała charakteru szkoleniowego, lecz była konkretnym zadaniem taktycznym, do wykonania jej „Zośka” postanowił użyć tylko ludzi o możliwie największym doświadczeniu bojowym.

Obowiązująca w owym czasie instrukcja taktyki dywersyjnej przewidywała, że patrol minerski powinien być podzielony na cztery zastępy: pakietujący, ogniowy, odpalający i ubezpieczający. Stosunkowo mała ilość ludzi, którzy mogli być użyci do akcji, powodowała, że niemożliwe było obsadzenie wszystkich zastępów zgodnie z zaleceniami instrukcji. Ppor. „Zośka” zrezygnował z zastępu ubezpieczającego i odpalającego, obejmując osobiście ubezpieczenie i nadzór w czasie zakładania ładunków. Plan przewidywał nadto, że samochody pozostawi się w dogodnym miejscu, odległym około 500 m od mostu, pod dozorem jednego z ludzi, którego dodatkowym zadaniem będzie przecięcie linii telefonicznej, łączącej Remiszewice z Piotrkowem. Napotkane przypadkowo patrole nieprzyjaciela miały być sterroryzowane, o ile to tylko możliwe, bez otwarcia ognia.

W zakresie uzbrojenia – w planie przewidywano użycie pistoletów z zapasowymi magazynkami oraz stenów w ilości jeden sten na dwóch ludzi. Przewidywano ponadto zabranie kilku zaczepnych granatów ręcznych oraz tzw. gwoździ przeciwsamochodowych.

Na kolejnej odprawie służbowej ppor. „Zośka” przedstawił swój plan akcji do akceptacji mjr „Kalinowskiemu”. Przeprowadzona dyskusja ujawniła rozbieżność poglądów dowództwa „Motoru-30” na proponowane przez „Zośkę” taktyczne rozwiązanie zadania. Plan taktyczny „Zośki” został oceniony krytycznie przez kpt. „Pługa” (Adam Borys), który okazał się zwolennikiem nawiązania łączności z terenowymi oddziałami AK i szukania ich pomocy po wykonaniu zadania. Jego zdaniem, kierunek odskoku na Warszawę był zbyt oczywisty i należało przypuszczać, że Niemcy na tej właśnie długiej i przez to niebezpiecznej trasie rozpoczną pościg, stawiając telefonicznie w stan pogotowia wszystkie okoliczne posterunki żandarmerii. Odskok należało więc wykonać nie w stronę Warszawy, lecz w innym kierunku i pozostać tam do chwili upewnienia się, że hitlerowcy zaniechali poszukiwań. Kładąc nacisk na konieczność nawiązania współpracy z oddziałami terenowymi, kpt. „Pług” twierdził, że gdyby kontaktowanie się z nimi miało trwać droga służbową kilka dni, należy zgodzić się na taką zwłokę, zwłaszcza że termin wykonania zadania nie ma w tym wypadku istotnego znaczenia, gdyż most jest obiektem stałym i zawsze będzie jednakowo osiągalny i dostępny¹³.

¹³ Ustna relacja kpt. „Pługa”.

Zbliżony pogląd reprezentował również ppor. „Maciek”¹⁴. Ppor. „Zośka” stojąc na gruncie jak najbardziej terminowego wykonania akcji i wiedząc, że nawiązanie kontaktu z oddziałami terenowymi nie następuje zbyt łatwo, co opóźni wykonanie zadania, wyjednał ostatecznie u mjr „Kalinowskiego” akceptację drugiego wariantu opartego na odskoku w kierunku Warszawy.

Ostateczny termin wykonania akcji „Madryt” wyznaczono na dzień 2.6.1943 r.

Do wykonania akcji ppor. „Zośka” wyznaczył następujących ludzi: ppor. „Maćka” (Maciej Bitner), pchor. „Giewonta” (Miłosław Cieplak), pchor. „Grubego” (Andrzej Zawadowski), pchor. „Felka” (Feliksa Pendelskiego), pchor. „Antka”, pchor. „Henryka”¹⁵, pchor. „Dziotka” (Włodzimierz Chrobak), pchor. „Jurka TK” (Jerzy Peplowski), który miał być kierowcą drugiego samochodu; pierwszy – „Zośka” postanowił prowadzić sam.

Mjr „Kalinowski” wyznaczył do akcji jako swojego obserwatora kpt. „Pługa”, któremu podobnie jak w Celestynowie – nie przyznano prawa wydawania rozkazów. Wybrani ludzie uczestniczyli już w wielu akcjach, budzili pełne zaufanie. Szczegółowy podział zadań, jak się wydaje, pozostawiono do omówienia na miejscu. Spotkanie uczestników, zgodnie z planem, odbyło się na skwerku u zbiegu ul. Filtrowej i Łęczyckiej, o wyznaczonej porze. Ogłoszono alarm BS-ów. Chłopcy z tej organizacji rozstawili sztafetę sygnalizacyjną wzdłuż trasy przejazdu samochodów, ubezpieczając przed zaskoczeniem, lub przypadkową kontrolą¹⁶. Tymczasem oczekiwanie na skwerku na przyjazd samochodów przeciągnęło się. Nie rozumiejąc powodu tego opóźnienia, ppor. „Zośka” zdecydował się ostatecznie odłożyć wykonanie akcji i zarządził rozejście się do domów. Rychło wyjaśniła się przyczyna, dla której samochody nie przyjechały na wyznaczone miejsce. W przypadkowej strzelaninie na Bielanych zginęło dwóch ludzi, z których jeden miał wziąć udział w akcji jako kierowca oraz utracono jeden samochód.

WYKONANIE AKCJI

Faza wstępna – przygotowania i dojazd

Gdy ppor. „Zośka” nabrał pewności, że potyczka na Bielanych, o której była mowa, nie doprowadziła do ujawnienia rzeczywistych zamiarów oddziału, postanowił wykonać zadanie bez dalszej zwłoki. Wykonanie akcji zostało więc wyznaczone na noc z 5 na 6.6.1943 r.

¹⁴ Tamże

¹⁵ Nazwiska nie ustalone

¹⁶ Ustna relacja Zbigniewa Tchórzewskiego ps. „Rakoczy”.

Straty powstałe w potyczce przy ul. Zuga na Bielanach stworzyły konieczność poczynienia pewnych zmian personalnych. Przede wszystkim trzeba było wyznaczyć nowego kierowcę. Ppor. „Zośka” wybrał „Ryśka” (Ryszard Wesoły) z hufca „Wola”, znając go jako odważnego żołnierza i dobrego kierowcę. W ten sposób w skład patrolu minerskiego, który 6.6.1943 r. wykonał zadanie wysadzenia mostu w Czarnocinie weszli:

ppor. „Zośka” – Tadeusz Zawadzki – dowódca patrolu

„ „Maciek” – Maciej Bittner – zastępca dowódcy

pchor. „Felek” – Feliks Pendelski

„ „Giewont” – Miłosław Cieplak

„ „Gruby” – Andrzej Zawadowski

„ „Rysiek” – Ryszard Wesoły – kierowca

„ „Dziotek” – Włodzimierz Chrobak

„ „Antek” – nazwisko nie ustalone

kpt. „Pług” – Adam Borys – obserwator z ramienia dowódcy „Motoru-30”

5.6.1943 r., zgodnie z planem, „Antek”, „Gruby” i „Felek” otrzymali rozkaz wyjazdu pociągami, z poleceniem oczekiwania reszty patrolu w lesku na południowy zachód od m. Czarnocin, w miejscu, w którym kiedyś oczekiwali „Antek” z „Heniem” na „Rudego”. „Felek”, który oficjalnie był pracownikiem Zakładów Ostrowieckich w Warszawie, miał odbyć tę podróż z legalnymi dowodami, a na otrzymanym z miejsca pracy dokumencie podróży, wystawionym na prawdziwe nazwisko, postanowiono dopisać jeszcze, już „lewe”, nazwiska jego kolegów. Pozostali uczestnicy akcji czekali na samochody na wyznaczonym skweru koło gimnazjum Słowackiego. Również i tego dnia na wyznaczonej trasie przejazdu postawiono posterunki sygnalizacyjne. Ubezpieczeniem tym dowodził „Sternik” (Michał Glinka). Tym razem samochody przyjechały bez przygód. Oczekujący załadowali się i ruszyli w kierunku ul. Grójeckiej, spotykając na trasie posterunki sygnalizacyjne, wskazujące białą chusteczką, że droga jest wolna. Już o zmierzchu¹⁷ samochody znalazły się na szosie Warszawa – Tomaszów Mazowiecki ominąwszy szczęśliwie punkt kontrolny, znajdujący się na Okęciu. Pierwszy etap drogi odbył się sprawnie i bez żadnych przeszkód. Ppor. „Zośka” prowadził pierwszy samochód, za nim jechał drugi, kierowany przez „Ryśka”. Koło Ujazdu „Zośka” zabłądził i skręcił w niewłaściwym kierunku. Trzeba było zawracać i szukać drogi według mapy. Ostatecznie jednak obydwa samochody zjawiły się późnym wieczorem na wyznaczonym miejscu, gdzie czekali już „Antek”, „Gruby” i „Felek”. Zameldowali oni „Zośce” niezwykle dobrą wiadomość. Po przybyciu do Czarnocina ustalili, że poprzedniego

¹⁷ Relacja „Rakoczego”, który m. in. pełnił służbę wraz z „Karakulem” (Bohdan Saski), „Albertem” (Wojciech Makowski) i „Smokiem” (Zbigniew Wasserberger), znajdująca się w archiwum Komisji Historycznej batalionu „Parasol”.

dnia Niemcy zdjęli stały posterunek z mostu, gdyż zapewne jego utrzymywanie wymagało zbyt wielu ludzi. Ograniczyli się tylko do okresowego patrolowania mostu i trasy kolejowej przez straż cywilną, zorganizowaną z pracowników kolei.

Przebieg akcji

Ppor. „Zośka” zarządził chwilowy odpoczynek, w czasie którego „Antek”, „Gruby” i „Felek” otrzymali broń, a następnie przeprowadził odprawę, udzielając szczegółowych instrukcji wyznaczając zadania bojowe:

- pierwszy zastęp pakietujący utworzyli: „Antek” i „Giewont”. Ich zadaniem było założenie i uzbrojenie min na wszystkich belkach jednego torowiska. „Giewont” po wykonaniu pakietowania, dodatkowo, na rozkaz dowódcy, miał przeciąć przewody telegrafu kolejowego na słupie znajdującym się w pobliżu mostu;

- drugi zastęp pakietujący utworzyli: „Felek” i „Gruby”, których zadaniem było założyć i uzbroić miny na wszystkich belkach drugiego torowiska;

- osłonę samochodu powierzono „Ryśkowi”, który również otrzymał dodatkowe zadanie przecięcia pocztowych przewodów telefonicznych, łączących folw. Remiszewice z Piotrkowem Trybunalskim;

- ubezpieczenie z jednej strony miał zapewnić „Maciek”, z drugiej „Dziotek”, którzy jednocześnie mieli założyć pułapki na torach po obydwu stronach mostu;

- przewód ogniowy miał założyć „Zośka”; on również miał podłączyć zapalniki i odpalić minę.

Ogólny nadzór sprawował kpt. „Pług”.

Po wyznaczeniu zadań wszyscy wsiedli do samochodów, ruszyli w kierunku m. Czarnocin i za przejazdem kolejowym zatrzymali się w pobliżu folw. Remiszewice. Tutaj samochody ukryto w zaroślach, wyładowano środki wybuchowe i niosąc wszystkie potrzebne do wykonania akcji materiały, ruszono pieszo do odległego o około 500 m mostu. Przy moście nie zastano żadnej straży, można więc było przystąpić natychmiast do pracy. W trakcie zakładania min nadjechał pociąg, w związku z czym trzeba było przerwać pakietowanie. Około godz. 1.00 wszystko było gotowe do odpalenia. „Zośka” postanowił poczekać, do czasu nadejścia pierwszego pociągu transportowego, aby go wysadzić w powietrze wraz z mostem. W międzyczasie zjawił się patrol, złożony z dwóch ludzi cywilnej straży kolejowej. Został on sterroryzowany stenem „Dziotka”, który kazał ludziom patrolu położyć się na ziemi¹⁸. Po mniej więcej 20-minutowym oczekiwaniu „Zośka” uznał, że dalsze przeciąganie akcji jest już niebezpieczne i postanowił odpalić minę. Dał więc rozkaz

¹⁸ Ustna relacja kpt. „Pługa”.

wycofania się w kierunku upatrzonego kartofliska, położonego około 100 m od mostu, skąd miał dokonać odpalenia. „Giewont” otrzymał jeszcze rozkaz przecięcia kolejowej linii telegraficzno-telefonicznej, co niezwłocznie uczynił. Sprawdziwszy, czy wszyscy padli na ziemię, około godz. 3.00 „Zośka” dokonał odpalenia miny. Noc była jasna i jakkolwiek widoczność była dobra, bezpośrednio po wybuchu most skrył się w obłokach dymu i kurzu. Po paru chwilach obłok dymu rozwiął się i wtedy okazało się, że most nie zwałił się, lecz stoi na swoim miejscu. Nie było już jednak teraz czasu na poprawienie roboty. Wszyscy otrzymali rozkaz wycofania się do samochodów. Okazało się, że pilnujący samochodów „Rysiek” również natknął się na strażników cywilnych i sterroryzował ich stenem. Nie spuszczać z oczu leżących na ziemi strażników, na odgłos detonacji wlaź na słup i, zgodnie z rozkazem, przeciął linie telefoniczną łączącą folw. Remiszewice i Czarnocin z Piotrkowem Trybunalskim.

Odskok

W kilka minut pod odpalaniem miny wszyscy załadowali się na samochody i ze zgaszonymi światłami ruszyli, rozwijając od razu dużą szybkość, przez Bętków – Ujazd, do szosy Warszawa – Tomaszów Mazowiecki. W pierwszym samochodzie, kierowanym przez „Zośkę”, jechał „Maciek”, „Pług” i „Dziotek”. W drugim jechali „Rysiek” jako kierowca oraz „Antek”, „Gruby”, „Giewont” i „Felek”. Jadąc ciągle z maksymalną szybkością minęli Ujazd, a osiągnąwszy szosę Warszawa – Tomaszów Mazowiecki skręcili, zamiast w lewo, w prawo. Dopiero po przejechaniu kilku kilometrów „Zośka” spostrzegł swój błąd i zawrócił. Teraz już odskok odbywał się w szaleńczym tempie. „Zośka” nadał szybkość, która stale przekraczała 100 km/godz. Spieszył się, gdyż chciał nadrobić stratę czasu, spowodowaną pomyleniem dróg. Nawet osiedla znajdujące się na trasie mijał na pełnej szybkości, nie zwalniając nawet na chwilę. Za Rawą Mazowiecką zaczęło się ujawniać zmęczenie „Ryska”. Samochód który prowadził, kilka razy niebezpiecznie zarzucił.

Około Chrzczonowic droga, biegnąca na dość spadzistym stoku, ma kilka ostrych zakrętów. „Rysiek”, bojąc się utracić łączność z wozem „Zośki” nie zmniejszył szybkości i w pewnym momencie na ostrym zakręcie wywrócił samochód. W czasie katastrofy z samochodu wypadł tylko „Rysiek”. Reszta została w wozie, nie odnosząc prawie żadnych obrażeń. Wszyscy momentalnie wyskoczyli i zaczęli ratować „Ryska”. Był on nieprzytomny, z nosa sączyła się wąska strużka krwi. Próbowano go ocucić, brakowało jednak wody. „Zośka” zorientowawszy się, że drugi wóz nie jedzie za nim, zawrócił. Dojechawszy do miejsca wypadku przede wszystkim postanowił pojechać po wodę do dworu Chrzczonowice, niezbyt odległego od miejsca katastrofy. Próbował się temu sprzeciwić kpt. „Pług”, który bał się niepotrzebnej straty czasu i zbędnego alarmu¹⁹. „Zośka” obstawał jednak przy swoim i pojechał, lecz po chwili wrócił bez wody. Tymczasem próbowano uruchomić uszkodzony wóz. Okazało się jednak, że jest to niemożliwe, gdyż uszkodzony został silnik. Zdecydowano

¹⁹ Ustna relacja kpt. „Pługa”.

wówczas, że ciężko rannego „Ryśka” zabierze się do Warszawy samochodem „Zośki”. Razem z „Zośką” i rannym miał jechać kpt. „Pług”, reszta patrolu otrzymała rozkaz podzielenia się na małe, najwyżej dwuosobowe grupki, zejścia z szosy i, po zniszczeniu samochodu, jak najspiesniejszego odmarszu do Żyrardowa lub do Grójca²⁰. Była godzina (około) 4.30, kiedy „Zośka” ruszył szybko w kierunku Warszawy. Minął Mszczonów i zbliżył się do miasta. Ponieważ na omijanie punktu kontrolnego nie było czasu, „Zośka” postanowił dojechać na możliwie największej szybkości do punktu, następnie zwolnić, co miało pozorować chęć zatrzymania się i w ostatniej chwili dodać gazu i uciec. W tym czasie kpt. „Pług” miał postraszyć posterunek stenem. Wypadki potoczyły się tak dalece zgodnie z planem, że kiedy kpt. „Pług” wysunął przez okno samochodu stena, Niemcy podnieśli ręce do góry²¹. Po minięciu punktu kontrolnego „Zośka” dodał gazu i najszybciej, jak to było możliwe, pojechał na ulicę Raławicką, gdzie w znajomym lokalu organizacyjnym postanowił pozostawić „Ryśka” i sprowadzić dla niego pomoc lekarską.

Nie można już dziś ustalić, w jaki sposób pomoc ta została „Ryśkowi” zapewniona. Wiadomo tylko, że został on następnie przewieziony do szpitala Przemienienia Pańskiego, gdzie tego samego dnia zmarł nie odzyskawszy przytomności. Lekarze stwierdzili, że przyczyna śmierci było pęknięcie podstawy czaszki.

Po odejście „Zośki” na szosie pozostali „Maciek”, „Antek”, „Giewont”, „Gruby”, „Felek”, i „Dziotek”, uzbrojeni w broń krótką, gdyż broń maszynowa zabrał „Zośka”, nie sądząc by mogła być jeszcze potrzebna. „Giewont” teraz dopiero spostrzegł, że ma kontuzjowaną nogę, która sprawia mu ból i prawie uniemożliwia chodzenie. Bojąc się, że z tego powodu nie będzie mógł nadążyć w marszu za resztą, postanowił wyruszyć natychmiast w kierunku Warszawy. Początkowo szedł szosą, lecz potem skręcił w boczną drogę, kierując się w stronę Grójca, skąd bez większych przygód kolejka wąskotorową powrócił do Warszawy. Tutaj dopiero okazało się, że kilkunastokilometrową drogę odbył z zerwanym ścięgnem.

Po odejściu „Giewonta” pozostali zabrali się do niszczenia samochodu. Rozbito stacyjkę, zdjęto koła, wrzucając je do pobliskich łąnów zbóż. Stwierdziwszy, że „Giewont” oddalił się dość daleko, ppor. „Maciek” rozkazał ruszyć w drogę „Antkowi” i „Dziotkowi”, którzy jakiś czas szli szosą, lecz szybko skręcili w kierunku lasu widniejącego po lewej stronie. Przedostali się nim do Żyrardowa, a stamtąd bez przeszkód kolejką elektryczną powrócili do Warszawy. „Maciek” z pozostałymi ludźmi odczekał jakiś czas, a następnie wszyscy trzej weszli do pobliskiej zagrody Orzechowskiego, gdzie umyli się nieco pod studnią, nie przypuszczając, że to stanie się przyczyna ich zguby. Orzechowski bowiem, gdy tylko opuścili gospodarstwo i ruszyli szosą w kierunku Mszczonowa, wsiadł na konia i

²⁰ Ustna relacja kpt. „Pługa”.

²¹ Jak wyżej.

boczna drogą popędził do wsi Wola Pękoszewska, by złożyć donos, w znajdującym się w tej wsi posterunku żandarmerii²².

Trudno ustalić, czym się kierował ten 17-letni wyrostek – czy był on wówczas konfidentem niemieckim, czy też czyn jego wynikał z niezwyklej głupoty. Tymczasem „Maciek”, „Felek” i „Gruby” szli szosą w kierunku Mszczonowa. Nie wiadomo, jaka przyświecała im myśl w wyborze tej najbardziej niebezpiecznej trasy. Istniały w tym względzie różne domysły. Przypuszczano, że „Felek” postanowił szukać gościny u swojej siostry, która w owym czasie praktykowała jako lekarz dentysta w odległej o kilka kilometrów wsi Jeruzal. Przeciw tej ewentualności przemawiałby jednak fakt, że „Felek”, który tam bywał i zapewne orientował się w terenie, powinien był obrać lepszą i krótszą drogę skręcając z szosy w lewo. Istniały i inne przypuszczenia, lecz najprawdopodobniejsze wydaje się być domniemanie ppłk. dr. Stanisławskiego, który sadi że „Felek” podsunął myśl dotarcia do Warszawy w sposób powodzeniem uprawniany przez miejscową ludność, tzn. na „łebka”. W pobliskiej wsi Kowiesy bowiem zatrzymywały się samochody ciężarowe, zabierając przygodnych pasażerów.

Potyczka koło Woli Pękoszewskiej

Niemcy zaalarmowani wieścią o wysadzeniu mostu wszczęli pościg. W niedługim czasie od strony Tomaszowa Mazowieckiego nadjechał na miejsce katastrofy samochód z kilkoma żandarmami. Jak wynika z posiadanych obecnie niemieckich materiałów, był to por. żand. Düpow ze swoimi ludźmi. Znalazł on wrak samochodu i ruszył w kierunku Mszczonowa. Po drodze minął maszerujących „Maćka” i „Grubego”, a nawet „Giewontą”. Gdy dojechał do skrzyżowania szosy z drogą prowadzącą w kierunku Woli Pękoszewskiej, spotkał jednego, czy dwóch żandarmów z posterunku w Woli Pękoszewskiej, dwóch posterunkowych granatowej policji i Orzechowskiego. Grupa ta została wysłana przez dowódcę posterunku żandarmerii w Woli Pękoszewskiej na skutek donosu Orzechowskiego, który zobowiązał się wskazać podejrzanych. Por. żand. Düpow zawrócił więc, wzięwszy ze sobą Orzechowskiego, i ruszył na spotkanie szturmowców. Ujechał zaledwie kilkaset metrów, kiedy Orzechowski wskazał mu ich na drodze. Düpow zahamował wóz i wyskoczył wraz ze swoimi ludźmi na szosę. Był jednak o ułamek sekundy wolniejszy. Szturmowcy pierwsi otworzyli ogień, w wyniku którego por. Düpow otrzymał ciężki postrzał w brzuch, zaś wachm. Loss został ranny w bok.

Szturmowcy uskoczyli w łan żyta. Ogień niemiecki był również skuteczny, gdyż „Gruby” i „Felek” otrzymali ciężkie postrzały. „Maciek” pod osłoną żyta wycofał się, gdyż po oddaniu kilku strzałów zaciął się pistolet²³. Udało mu się, uniknąć pogoni, następnie

²² Ustna relacja ppłk. dr. Franciszka Stanisławskiego, szefa służby zdrowia obwodu Skierniewickiego AK (Hajduki), który był naocznym świadkiem zdarzeń koło Woli Pękoszewskiej.

²³ Na podstawie sprawozdania „Maćka”, złożonego na piśmie mjr. „Kalinowskiemu”. Treść tego sprawozdania podał z pamięci do wiadomości adiutant mjr. „Kalinowskiego” – „Żuk” (Mazierski).

sterroryzować zaciętym pistoletem jakiegoś chłopca jadącego na rowerze, odebrać mu rower i bocznymi drogami powrócić do Warszawy. „Gruby” i „Felek” nie mogąc uciekać zaszyli się w żyto. Zdaje się, że „Gruby” był ciężko ranny i stracił przytomność. „Felek” natomiast bronił się mężnie i energicznie prowadził ogień, zniechęcając na razie Niemców do dalszej walki. Nastąpiła dłuższa przerwa w wymianie strzałów. Niemcy zabrali się do opatrywania swoich rannych. Zmusili oni kogoś do sprowadzenia mieszkającego w pobliżu dr. Stanisławskiego. Przyjechał on wkrótce na miejsce i stwierdził, że por. Düpow jest w agonii, opatrzył rannego wachm. Lossa. W czasie dokonywania swych czynności lekarskich zauważył kilku granatowych policjantów, który strzelili pola, aby zamachowca nie udało się uciec; zauważył również trzymającego się w ich pobliżu Orzechowskiego. Po pewnym czasie dr Stanisławski wszedł nawet w żyto, pytając po polsku: „Kto wy jesteście?”. Lecz nikt mu nie odpowiedział.

W tym momencie z Woli Pękoszewskiej nadjechała przynaglona strzałami żandarmeria. Przyjechała dwukonną bryczką pod dowództwem ppor. żand. Böhm, który przede wszystkim zarządził obrzucenie terenu, w którym schronili się „Felek” i „Gruby”, granatami ręcznymi. Rzucono ich kilkadziesiąt, po czym ppor. żand. Böhm rozstawił swych ludzi w tyralierę i rozpoczął przetrząsanie terenu. Jeszcze wówczas ze strony osaczonych padło kilka strzałów. Został wówczas ranny żandarm niemiecki Schultz. Niemcy odpowiedzieli ulewą ognia ze wszystkich dostępnych im środków. Po jakimś czasie zbliżyli się do osaczonych, a razem z nimi poszedł również dr Stanisławski. „Felek” żył jeszcze, mimo kilku postrzałów w głowę i szczękę. Dr Stanisławski chciał go opatrzyć, lecz „Felek” dał mu oczami znak, aby go nie ratować. W tej chwili nadbiegł ppor. żand. Böhm, odpędził dr. Stanisławskiego i serią z Bergmana dobił „Felka”; nieżyjącego już kopnął i bił kolbą pistoletu. Żandarmi przeszukali zwłoki, przy „Felku” znaleziono kenkartę. Okazało się, że przed śmiercią zdążył mimo rany w szczękę częściowo zjeść tę część, która zawierała jego personalia (prawdziwe), adres i fotografię oraz fotografię siostry, którą miał przy sobie. Resztki tej kenkarty, 100 zł gotówką, portmonetkę skórzaną z drobnymi pieniędzmi, teczkę aktówkę, niebieski szalik wełniany, 1 cyklistówkę, 1 kapelusz oraz okulary przeciwsłoneczne zabezpieczono, natomiast ciała natychmiast pogrzebano na miejscu²⁴.

Przebieg akcji na podstawie źródeł niemieckich

Niemieckie materiały, dotyczące akcji Czarnocin, składają się z wielu kopii pism wymienianych przez zainteresowane jednostki organów Policji Bezpieczeństwa i SD w związku z przeprowadzonym przez nie śledztwem. Dokumenty te były przechowywane w aktach radomskiej Komendy Policji Bezpieczeństwa i SD (gestapo) i dziwnym zrządzeniem losu ocalały w czasie działań wojennych. Obecnie znajdują się w archiwum Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce w Warszawie. Najważniejsze z nich to:

²⁴ Raport nr 2-259/43 g. komendanta Policji Bezpieczeństwa i SD z Tomaszowa Maz. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce, sygn. akt 161/Z/AR, k. 6

1. Kopia tajnego raportu komendanta Policji Bezpieczeństwa i SD „Komendy Piotrków” z 6.6.1943 r., znak nr 183/43g – IV A 2, przedłożonego szefowi Policji Bezpieczeństwa i SD dla dystryktu radomskiego, SS-Obersturmbannführerowi Liphardtowi w Radomiu, który to raport był mu doręczony przez specjalnego posłańca.

2. Kopia tajnego raportu komendanta Policji i SD – Komendy Tomaszów Mazowiecki z 7.6.1943 r., znak 2-259 43 g, przedłożonego również Liphardtowi.

3. Kopia odpisu raportu ppor. żand. Böhma, dowódcy posterunku żandarmerii w Woli Pękoszewskiej z 7.6.1943 r., przedłożonego w Komendzie Policji Kryminalnej w Skierniewicach w sprawie potyczki w Woli Pękoszewskiej.

4. Kopia tajnego raportu komendanta Policji Bezpieczeństwa dystryktu radomskiego SS-Obersturmbannführerowi Liphardta z 12.7.1943 r., znak IVA-nr 12 126/43 g²⁵ przedłożonego SS-Gruppenführerowi i gen. por. policji Müllerowi z Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy w Berlinie z kopią do wiadomości dla dr. Hahna w Komendzie Policji Bezpieczeństwa i SD dystryktu warszawskiego.

5. Kopia tajnego raportu kryminalnego komisarza Fuchsa z Komendy Policji Bezpieczeństwa i SD dystryktu radomskiego z 23.2.1944 r., znak A-2-nr 12 126/43g., przedłożonego dowódcy Policji Bezpieczeństwa i SD w GG, SS-Oberführerowi i płk policji Bierkampowi.

Inne dokumenty znajdujące się w archiwum Komisji Głównej Badania Zbrodni Hitlerowskich posiadają znaczenie tylko formalno-porządkowe i z tego powodu w powyższym zestawieniu zostały pominięte. Pierwsze dwa dokumenty mają podstawowe znaczenie dla odtworzenia przebiegu akcji. Raport ppor. żand. Böhma opisuje potyczkę koło Woli Pękoszewskiej i czynności, jakie po niej nastąpiły. Natomiast dwa pozostałe dokumenty zawierają materiał syntetyczny, w związku z czym zostaną omówione osobno. Wspomniane powyżej dwa pierwsze dokumenty niemieckie nie mówią, jaka placówka niemiecka pierwsza zorientowała się, że most w Czarnocinie został wysadzony. Komendant Policji Bezpieczeństwa i SD w Tomaszowie Mazowieckim melduje, że wiadomość o wysadzeniu mostu otrzymał telefonicznie o godz. 3.55 z granicznego, celnego komisariatu w Kurowicach,

²⁵ Główny Urząd Bezpieczeństwa Rzeszy – Reichssicherheitshauptamt (RSHA) został zorganizowany jako jeden z głównych urzędów Reichsführung SS i jednocześnie jako departament Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. W skład RSHA wchodziły Gestapa (Urząd IV), Reichskriminalpolizeiamt (Urząd V) i Sicherheitsdienst (SD) – (Urząd III, VI i VII).

Gestapa posiadał wydziały oznaczone literami:

A – zajmujący się sprawami organizacji podziemnych,

B – zajmujący się sprawami Żydów;

C – aresztów ochronnych,

D – obozów koncentracyjnych.

Wydziały dzieliły się na referaty oznaczone cyframi arabskimi – stąd sygnatura akt: IV A2 oznacza, że sprawa była prowadzona przez gestapo.

który znajdował się na terenie ówczesnego Reichu. Natomiast komendant analogicznego urzędu w Piotrkowie otrzymał o godz. 4 identyczną wiadomość telefoniczną od kierownika Straży Ochrony Kolei st. kol. Piotrków. Zamach miał miejsce na terenie, podporządkowanym Komendzie Policji Bezpieczeństwa i SD w Tomaszowie Mazowieckim, w związku z tym jej szef, jako gospodarz terenu, inicjuje dochodzenie. Przede wszystkim zarządza poszukiwanie dwóch zaobserwowanych, ciemnych samochodów, które po dokonaniu zamachu, według podanych mu informacji, udały się w kierunku Ujazd – Warszawa. Następnie zabrawszy ze sobą dowódcę plutonu żandarmerii stacjonującego w Tomaszowie Mazowieckim, por. żand. Hartwiga udał się natychmiast na miejsce wydarzenia.

Raport komendanta Policji Bezpieczeństwa i SD w Piotrkowie podaje, że został on poinformowany telefonicznie o godz. 4.10 o wyjeździe z Tomaszowa Mazowieckiego dwóch urzędników, w związku z czym do godz. 7.30 nie przejawiał aktywności. O godz. 7.30, po otrzymaniu telefonicznego wezwania do wydelegowania przedstawiciela na miejsce wydarzenia, sam wyjechał do Czarnocina. Przed nim jednak, i to dużo wcześniej, wyjechał z Piotrkowa samochodem dowódca miejscowego plutonu żandarmerii por. żand. Dupow. Po przybyciu na miejsce, postanowił sprawę śledztwa pozostawić innym, sam zaś udał się w pościg, który – jak to już podano – zakończył się potyczką z „Maćkiem”, „Felkiem” i „Grubym”.

Wracając jednak do raportu szefa Policji Bezpieczeństwa i SD w Tomaszowie, dowiadujemy się dalej, że na miejscu wydarzenia znalazł on wysadzony most. Wszystkie dźwigary zostały przecięte ładunkami wybuchowymi. W podobny sposób zostały rozerwane również zewnętrzne kratownice. Obliczył on, że razem było 10 cięć. Most nie zawalił się tylko dlatego, że odpaleniu nie uległy ładunki wybuchowe, które zostały założone na poduszkach, w pobliżu kamiennego przyczółka mostu. Miny te znalazł on strącone na dół z siłą podmuchu. Opisuując ich wygląd stwierdza, że wykonane były z miękkiej, jak mydło, szarej masy, owinięte kartonem i okręcone taśmą izolacyjną. Dokładnie opisuje następnie rodzaj użytych spłonek i sznurów detonacyjnych, aby w końcu wskazać miejsce odpalenia miny. Od niego również pochodzi wiadomość, że zarówno z Koluszek, jak i z Piotrkowa, zostały wysłane pociągi ratunkowe; pociąg idący z Piotrkowa natknął się na „minę pułapkę”, która pod nim wybuchła, wysadzając z szyn lokomotywę i powodując wyrwę długości 50 cm. Wspomina on następnie o przecięciu pocztowej linii telefonicznej łączącej Czarnocin, Będków przez Baby z Piotrkowem Trybunalskim. Raport szefa Policji Bezpieczeństwa i SD z Piotrkowa jest nieco bardziej szczegółowy, mimo że przybył on na miejsce znacznie później. Podaje, że przyjechał do Czarnocina razem z SS-Sturmscharführerem Paltenem i SS-Oberscharführerem Jacobem. Po przybyciu na miejsce zastał już kilku żandarmów oraz pirotechnika z zakładu amunicyjnego „Regny”, który zajęty był rozbieraniem niezdetonowanych min. Informuje następnie, że pociąg ratunkowy jadący z Koluszek nadszedł nieco później, udało się więc zatrzymać go na czas, zaś minę-pułapkę usunąć, co było możliwe, gdyż szturmowcy przez przeoczenie zapomnieli wyciągnąć bolec zabezpieczający.

Badając znalezione na miejscu akcji środki minerskie, dowódca Policji Bezpieczeństwa i SD z Piotrkowa komunikuje, że jego zdaniem użyty zapalnik „pociągowy”

jest dokładnie opisany pod litera „Z” w podręczniku „Nieprzyjacielskie środki sabotażowe”²⁶. Jeżeli chodzi o efekt minerski wybuchu, to jego opis pokrywa się z opisem komendanta Policji Bezpieczeństwa i SD z Tomaszowa. Dodaje on tylko, że w swojej południowej części most obniżył się o około pół metra w stosunku do płaszczyzny torowiska, wskutek czego całkowicie nie nadawał się do użytku, i że normalny ruch pociągów, według jego przypuszczeń, nie mógł być wznowiony wcześniej niż po upływie doby i to początkowo tylko po jednym torze. Z raportu jego ponadto wynika, że znalezione środki minerskie zostały natychmiast na miejscu zniszczone, co nawet spotkało się z jego dezaprobatą, gdyż tym samym zniszczono dowody, które miały być przekazane do dalszego wykorzystania przez Policję Bezpieczeństwa i SD. (Raport Policji Bezpieczeństwa i SD z Tomaszowa trochę temu przeczy, stwierdzając, że część materiału zabezpieczono i przekazano do Komendy Policji Bezpieczeństwa i SD w Piotrkowie). Raport Komendy Policji Bezpieczeństwa i SD z Piotrkowa zawiera jeszcze informacje zupełnie fantastyczną, podaje bowiem, że sprawcy zamachu mieli po części niemieckie umundurowanie wojskowe i stalowe hełmy. Wiadomość ta jest całkiem nieprawdopodobna, gdyż uczestnicy akcji byli ubrani w ubrania cywilne i czapki.

Śledztwo

Akcja Czarnocin została uznana przez Niemców za bardzo poważny akt dywersyjny. Wynika to z treści posiadanych dokumentów, o których była już mowa. Świadczy o tym również fakt, że natychmiast po akcji zostały rozesłane dalekopisem meldunki do wszystkich najważniejszych organów Policji Bezpieczeństwa. Przede wszystkim zawiadomiono Główny Urząd Bezpieczeństwa Rzeszy w Berlinie, następnie Dowództwo Policji Bezpieczeństwa i SD w Krakowie, oraz Komendę Policji Bezpieczeństwa i SD w Warszawie. Świadczy też o tym fakt, że śledztwo w sprawie akcji objął osobiście Komendant Policji Bezpieczeństwa i SD dystryktu radomskiego SS-Obersturmbannführer Liphardt (po pewnym czasie przekazał on materiały śledcze do Warszawy). 12.7.1943 r. wysłał on raport służbowy na ręce zastępcy Kaltenbrunnera – Szefa Urzędu IV Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy SS-Gruppenführera i gen. por. policji Müllera. Kopie tego dokumentu zostały doręczone szefowi Komendy Specjalnej Dowództwa Policji Bezpieczeństwa i SD w Warszawie SS-Hauptsturmführerowi Spilkerowi oraz Komendantowi Policji Bezpieczeństwa i SD dystryktu warszawskiego SS-Obersturmbannführerowi dr Hahnowi, którzy odbiór pokwitowali osobiście. Wydaje się, że tylko ciężar gatunkowy sprawy przemawiał za tym, aby osobiście zainteresowali się nią najbardziej odpowiedzialni pracownicy Policji Bezpieczeństwa. Wraz z kopią omawianego dokumentu SS-Obersturmbannführer Hahn otrzymał wszystkie dowody rzeczowe, a wśród nich odciski palców „Felka” i „Grubego”, fotografie oraz fragmenty kennkarty „Felka”. W specjalnym dopisku Liphardt prosi, aby odciski palców sprawdzić w polskiej kartotece oraz sugeruje wyjaśnienie sprawy poprzez włączenie wywiadowczych kontaktów referatu IV N.

²⁶ W oryginale „Die feindlichen Sabotagenmittel”.

Posiadane przez Niemców dowody stanowiły poważny materiał, mogący doprowadzić do rozszyfrowania Grup Szturmowych. Niemcy byli już nawet na dobrej drodze, gdyż jak to wynika z odręcznie zrobionej notatki na kartce, na której naklejono skrawki kenkarty „Felka” ustalili, że mieszkał on przy ulicy Koszykowej. Z niewyjaśnionych przyczyn nie udało im się jednak ustalić dalszych szczegółów, dotyczących jego osoby. Przeciwnie, wydawało im się, że ma on na imię Zygmunt, co zaciemniło dochodzenie. Gdyby Niemcom udało ustalić się nazwiska „Felka” i „Grubego”, odnaleźć adresy ich rodziców, mieliby wielkie szanse uchwycenia najważniejszych ogniw Grup Szturmowych; obie bowiem rodziny silnie były związane z ich pracą. O tym, jak śledztwo zacieśniało krąg wokół Grup Szturmowych, świadczy również fakt, że grób „Ryśka” na cmentarzu Bródnowskim był przez długi okres czasu poddany starannej obserwacji. Nie dało to rezultatów najprawdopodobniej dlatego, że „Rysiek” przebywał w szpitalu i został pochowany pod nazwiskiem Mirosława Lemańskiego, na takie bowiem nazwisko posiadał przy sobie dokumenty w chwili śmierci²⁷. Z posiadanych obecnie materiałów wynika, że niebezpieczeństwo rozszyfrowania Grup Szturmowych było daleko większe, niż to sobie wyobrażano w swoim czasie. Nie sposób jest ustalić obecnie, co wpłynęło na to, że posiadane przez Niemców nici nie doprowadziły do ujawnienia organizacji, zwłaszcza poza wyżej wspomnianymi dowodami, posiadali oni z pewnością bardzo ogólne, lecz prawidłowe rozeznanie ośrodka organizacyjnego, który wykonywał akcje. Świadczy o tym raport SS-Obersturmbannführera Liphardta do SS-Obergruppenführera i gen. por. policji Müllera w Berlinie. Liphardt stwierdza w nim bowiem, na podstawie oględzin i pozostawionych dowodów rzeczowych, iż wykonawca akcji była „znana grupa sabotażowa Komendy Głównej PZP w Warszawie”, ta sama która wielokrotnie przeprowadzała na kolei wschodniej w tutejszym dystrykcie zamachy minerskie²⁸. Liphardt podaje następnie trzy daty, w których zamachy te były wykonywane. Są to rzeczywiście daty akcji minerskich wykonanych przez oddziały dyspozycyjne KG „Kedywu”.

Kojarzenie poważnych akcji z akcją czarnocińską było zupełnie słuszne, gdyż w rzeczywistości wszystkie były wykonane przez Oddziały Dyspozycyjne („Motor-30”). W dalszym ciągu swego raportu Liphardt stwierdził, „...że grupa ta znajduje się pod tym samym kierownictwem PZP, co grupa „terrorystyczna” względnie „mordująca” i określana bywa jako „komórki diwersyny”²⁹ (w oryginale – „diversionszollen”). Kończąc swój raport Liphardt zauważył, „...że grupa ta mogła być ujęta, gdyż był aresztowany jej ważny „funkcjonariusz” – Ostrowski. Do zlikwidowania tej grupy nie doszło, gdyż został on uwolniony z konwoju więźniów Policji Bezpieczeństwa w czasie napadu w dniu 26.3.1943 r. w Warszawie³⁰.”

²⁷ Ustna relacja rodziców „Ryśka” – pp. Wesołych.

²⁸ raport SS-Obersturmbannführera Liphardta UV A2 - nr 12 126/43 g., s. 17. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce, sygn. akt 161/2/AR.

²⁹ Tamże, s. 17 na odwrocie.

³⁰ Tamże.

Powyższe uwagi są niezwykle interesujące. Liphard był wysokim urzędnikiem Policji Bezpieczeństwa i SD; z tego powodu jego spostrzeżenia stanowią pewnego rodzaju syntezę wiadomości o jednostkach dywersyjnych, którymi dysponowali Niemcy w lipcu 1943 r. Być może, że będąc odpowiedzialny za dystrykt radomski nie miał pełnego materiału, dotyczącego dystryktu warszawskiego. Przyjąć jednak można, że składając raport swemu zwierzchnikowi w Berlinie musiał uzupełnić swoje wiadomości u swych warszawskich kolegów. Pozwala to na potraktowanie meldunku Liphardta jako źródła obejmującego najprawdopodobniej całokształt wiadomości niemieckich. Charakterystyczny dla tego raportu jest brak chociażby jednego kryptonimu używanego w owym czasie przez oddziały dywersyjne. Liphardt chcąc nazwać w jakiś sposób grupę sabotażową, używa polskiego określenia „komórki diwersyny”. Była to jednak nazwa potoczna, pod która kryły się komórki wszystkich szczebli, posiadające ustalone kryptonimy służbowe. Z tego widać, że Liphardt nic nie wie o „Kedywie”, o podporządkowanym mu „Motorze-30”, w skład którego wchodziły Grupy Szturmowe, dzielące się na liczne komórki zorganizowane hierarchicznie i rozbudowane wszcz. Bark bardziej szczegółowych informacji o oddziałach dywersyjnych potwierdza również fakt, że wymieniając nazwisko Ostrowskiego określa go jako „ważnego funkcjonariusza grupy sabotażowej PZP”. Jeżeli zatem dla Liphardta Ostrowski („Henio”, odbity pod Arsenalem) był „ważnym funkcjonariuszem” komórek dywersyjnych, to powstaje pytanie, jakich musiałby on użyć przymiotników dla określenia jego zwierzchników, poczynwszy od ppor. „Zośki”, a skończywszy na mjr „Kalinowskim”.

Do lutego 1944 r. śledztwo w sprawie akcji Czarnocin nie posunęło się naprzód. W związku z tym Komenda Policji Bezpieczeństwa i SD dystryktu radomskiego postanowiła nie interesować się dalej tą sprawą i zawiadomiła SS-Oberführera Bierkampa w Krakowie, że sprawę uważa na swoim terenie za zlikwidowaną³¹. Dla porządku zakomunikował on, że znalezione przy zabitych w potyczce koło Woli Pękoszewskiej 100 zł gotówką zostało potraktowane jako majątek wrogów państwa, objęte konfiskata i zdeponowane we wskazanym przez niego „punkcie kasowym”³² z uwzględnieniem potrącenia należności, jaką otrzymał SS-Sturmscharführer Wiese za sporządzenie fotografii zabitych³³.

Warto jeszcze dodać, że z raportu dowódcy posterunku żandarmerii w Woli Pękoszewskiej, ppor. żand. Böhma, dowiadujemy się, iż Orzechowskiemu³⁴ została przyznana nagroda, gdyż jak pisze Böhme „...przez jego doniesienia i oddanie się na usługi było jedynie możliwe schwytanie na drodze dwóch zamachowców kolejowych”³⁵.

³¹ Pismo komisarza kryminalnego Fuchsa z 24.2.1944 IVA – 2-12.126/43 g.

³² W oryginale „Zahlstelle”.

³³ Fotografie te zostały sporządzone po ekshumacji zwłok.

³⁴ Wg ustnej relacji pplk. dr. Stanisławskiego, Orzechowski został zastrzelony z wyroku sądu podziemnego.

³⁵ Pismo Böhme do policji kryminalnej w Skierniewicach z 7.6.1943 r., przekazane Policji Bezpieczeństwa i SD w Skierniewicach.

Ocena akcji

W czasie okupacji akcję pod Czarnocinem uważano za nieudaną. Z tego też powodu w Biuletynie Informacyjnym nie ukazał się o niej żaden komunikat. Tego rodzaju pogląd wytworzył się pod wpływem przekonania, że uzyskany efekt minerski był za mały w stosunku do poniesionych strat, które sprawiły tym większe wrażenie, że obejmowały najlepszych i najbardziej wyszkolonych żołnierzy dywersji. Sądzone, że przyczyną niepowodzenia były błędy w dowodzeniu oraz w realizacji zadania bojowego. Przypuszczano przede wszystkim, że nikły efekt minerski był wynikiem błędów „planu ogniowego”. Dowództwu „Motoru-30” zarzucano, że na skutek niewłaściwego wyboru kierowcy, którego kwalifikacje nie były rzekomo dostatecznie sprawdzone, wynikły tak duże straty w ludziach i sprzęcie. Dowództwu akcji czyniono ponadto zarzut wydania niestosownego rozkazu zniszczenia wraku samochodu koło Chrzczonowic, zamiast natychmiastowego oddalenia się od miejsca katastrofy. Były jeszcze i inne zarzuty, mniej lub bardziej uzasadnione.

Oceniając akcję dzisiaj, z perspektywy czasu, i uwzględniając informacje, zawarte w niemieckich materiałach źródłowych, można stwierdzić, że ówczesna opinia kształtowała się pod wpływem pierwszego wrażenia. Z tego powodu nie zostały dostatecznie uwypuklone rzeczywiste błędy, jak również nie doceniono faktycznych wyników akcji. Przede wszystkim niepotrzebnie krytykowano „plan ogniowy”. Jak wynika bowiem z materiałów niemieckich, był on prawidłowy. Niewłaściwe natomiast musiało być pakietowanie lub zakładane sieci ogniowej, co spowodowało nieodpalanie min umocowanych na zastrzałach i na poduszkach mostu. Ta właśnie okoliczność zmieniła zaplanowany układ sił detonacyjnych, co nie doprowadziło do obalenia mostu.

Ze źródeł niemieckich wynika, że uszkodzenie mostu było poważniejsze, niż to sobie ówczesnie wyobrażano, i że nie nadawał się on całkowicie do użytku. Obecnie istnieją podstawy do przypuszczenia, że mimo wielkiego wysiłku niemieckiej służby technicznej, naprawa mostu ciągnęła się przez dłuższy czas i w tym okresie ani jeden pociąg z zaopatrzeniem nie został skierowany po tej linii na front, co przyczyniło się do pozbawienia walczących armii setek tysięcy ton materiału i sprzętu.

Sprawa strat z dzisiejszego punktu widzenia również wygląda nieco inaczej. W poprzedniej analizie, na skutek braku właściwych informacji, pomijano straty niemieckie. Okazało się że po stronie niemieckiej został zabity jeden oficer, a dwóch żandarmów było rannych. Z powyższego wynika, że dawna ocena akcji powinna być odpowiednio skorygowana, zwłaszcza że akcja była wykonana z poświęceniem, energicznie, śmiało i z rozmachem.

Surowsza krytyka należy się natomiast koncepcji taktycznej odskoku po trasie Czarnocin – Warszawa. Została w niej zachwiana proporcja pomiędzy bezpieczeństwem a koniecznym ryzykiem, gdyż zbyt mało było szans, aby „rajd” odbywany nocą, bez świateł, przy maksymalnej szybkości, mógł się udać, zwłaszcza że trudno wymagać pełnej sprawności od kierowcy, zmęczonego fizycznie i nerwowo akcją. Również kierunek odskoku winien być zakwestionowany, gdyż samochody posuwały się najbardziej prawdopodobną trasą pościgu. O słuszności tego przypuszczenia świadczy fakt, że komendant Policji Bezpieczeństwa i SD

w Tomaszowie Mazowieckim, po otrzymaniu o godz. 3.55 meldunku o wysadzeniu mostu, przede wszystkim zarządził poszukiwania dwóch ciemnych samochodów na trasie Ujazd – Warszawa. Plan odskoku był więc nierealny. Ta okoliczność spowodowała również straty.

Odpowiedzialność za wyniki akcji obciąża w tej samej mierze dowództwo „Motoru-30”, co i dowództwo akcji. Nierealność planu odskoku powinna była bowiem być spostrzeżona przez dowództwo „Motoru-30”. Nie od rzeczy będzie jeszcze dodać, że taktyka „rajdu” z miejsca akcji w kierunku Warszawy nigdy nie dawała na długich odcinkach korzystnych efektów. Zastosowana w 1944 r. w czasie akcji na gen. Koppe w Krakowie również dała jak najgorsze wyniki. Jednym z ujemnych skutków akcji było poza tym to, że nie udało się Niemców wprowadzić w błąd co do wykonawców akcji, co stanowiło jedno z jej założeń. Przeciwnie, dano Niemcom dodatkowe informacje, stwarzając zagrożenie dla Grup Szturmowych.

Należy dodać, że polegli w walce podchorążowie „Felek” i „Gruby”³⁶ za męstwo okazane w potyczce zostali pośmiertnie odznaczeni rozkazem Komendanta AK Krzyżem Walecznych. Za zasługi zaś w pracy konspiracyjnej i w walkach dywersyjnych awansowano ich do stopnia sierżanta podchorążego.

Akcja pod Czarnocinem, inaczej „akcja Madryt”, była przedsięwzięciem trudnym, zarówno z taktycznego, jak i technicznego punktu widzenia i, mimo że nie zakończyła się pełnym sukcesem, zasługuje na uwagę.

³⁶ „Felek” – Feliks Pendelski, ur. 20.11.1921 r., ukończył III Miejskie Gimnazjum w Warszawie; maturę zdał w IV Gimnazjum Miejskim. Odznaczał się wielkimi zdolnościami. W chwili wybuchu wojny w 1939 r. był drużynowym 80 WDH. W czasie wojny studiował w Szkole Wawelberga oraz inżynierię na tajnej Politechnice.

„Gruby” – Andrzej Zawadowski, ur. 8.4.1922 r., syn profesora radiologii, ukończył Gimnazjum im. Stefana Batorego w Warszawie jako jeden z lepszych uczniów swojego rocznika. Studiował w Szkole Wawelberga.

Kommandeur
Sicherheitspolizei z. Art 53
Distrikt Radom
Dienststelle Petrikau

283/43 g - IV A 2

Empfangen am 12. 12. 1943
IV A
Petrikau, den 6. 6. 1943

Geheim!

An
den Kommandeur der Sicherheitspolizei
und des SD für den Distrikt Radom - IV A 2 -
Hauptsturmführer L i p h a r d t
o.V.i.A.
in Radom.

Betrifft: Sabotageakt; Sprengung der Eisenbahnbrücke bei
Caernocin, Kreis Petrikau.

Vorgang: Fernspruch vom 6.6.43 an H-Hauptstf. Fuchs.

Anlagen: einige Meter brauner und roter doppeladriger Leitungsschnur, 1 Bugrinder, 1 Druckrinder, 1 Sprengkapsel, 1 Holzbrett und ein Stück Isolierband (Sprengstoff-unwicklung). *für Army of Radom. 96 98*

Am 6. 6. 1943, um 4 Uhr, teilte der Leiter des Bahnschutzes in Petrikau fernmündlich mit, dass die Eisenbahnbrücke über die Wolborka ca. 600 m nördlich des Bahnhofes Caernocin gegen 2.55 Uhr von unbekannten Tätern gesprengt wurde. Gegen 4.15 Uhr teilte die Aussendienststelle Tomaschow fernmündlich mit, dass von dort zwei Beamte zusammen mit der Gendarmerie Tomaschow zum Tatort führen. Gegen 7.30 Uhr rief das Telegrafengebäude Petrikau fernmündlich an, und teilte mit, dass die Sippe Tomaschow um Entsendung von Beamten zum Tatort bäte.

Ich begab mich sofort mit H-Sturmscharführer P a l t e n und H-Oberscharführer J a k o b zum Tatort. Dort waren lediglich ausser den Eisenbahnbeamten und Arbeitern einige Gendarmeriebeamte aus Caernocin und ein Oberfeuerwerker der Luftwaffen - Munitionsanstalt Regny anwesend. Bei der gesprengten Brücke handelt es sich um eine sogenannte Fachwerkbrücke. Sämtliche acht Träger und die beiden äusseren Pfeiler der Brücke waren durch Sprengladung am Südende zerstört. Diesen Ende der Brücke hatte sich etwa um einen halben Meter gesenkt, wurde jedoch noch durch die unversehrt gebliebenen mittleren zwei Pfeiler gehalten. Die Ladungen an den einzelnen Trägern bzw. Pfeilern waren nach Angabe des Oberfeuerwerkers durch Detonationszündschnüre (siehe Beschreibung Bild Nr. 1 in der Sammlung: Die feindlichen Sabotagemittel unter 2 st) verbunden gewesen. Die Sprengladungen wurden zum Über zwei noch vorgefundene Leitungen von einem Punkt etwa 75 m südöstlich des Südendes der Brücke,

Raport komendanta Policji Bezpieczeństwa w Piotrkowie z 6.6.1943 r., wysłany kurierem do szefa gestapo dystryktu radomskiego. Fotokopia s. 1

vermutlich in zwei Serien nacheinander auf elektrischem Wege zur Entzündung gebracht. Die an den beiden mittleren Pfeilern angebrachten Sprengladungen wurden anscheinend durch die ^{erste} Sprengung hervorgerufene Erschütterung von den Pfeilern gelöst und wurden unversehrt unter der Brücke vorgefunden. Nach Angaben des Oberfeuerwerkers wurden zur Sprengung Kompositionssprengstoff (Trinitrotoluol) und knetbarer Sprengstoff englischer Herkunft verwendet. An jeden Träger bzw. Pfeiler der Brücke waren vermutlich je zwei, mit Isolierband umwickelte, etwa 25 x 4 x 6 cm grosse Pakete von knetbarem Sprengstoff mit Papierschnur angebunden, in die je zwei Stück Trinitrotoluol in Wellenforn mit Loch zur Aufnahme der Sprengkapsel eingeknetet waren.

Die Sprengstelle wurde durch die Gendarmerie Tomaschow fotografiert. Die Bilder werden nach Fertigstellung nachgesandt. Eine Lokomotive, die, besetzt mit dem techn. Eb-Oberinspektor F r e m x e l, dem Bahnschutzführer Z i e t h e n und einigen Bahnschutzmännern, zum Tatort fahren sollte, fuhr ca 150 m vor der Brücke auf eine an der inneren Schiene angebrachte Sprengladung und entgleiste. Durch die Sprengung wurde die Schiene und einige Schwellen beschädigt. Eine von Richtung Koluski fahrende Lokomotive konnte noch zum Halten gebracht werden, sodass sie vor dem Auffahren auf eine gleiche etwa 150 m nördlich angebrachte Sprengladung bewahrt wurde. Diese Ladung war bei meinem Eintreffen beim Tatort durch den Oberfeuerwerker bereits abmontiert. Sie bestand aus einem Paket knetbaren Sprengstoff, gleicher Grösse wie oben beschrieben, mit zwei Trinitrotoluolrollen, einem Zugsünder wie unter Z m mech. in "Die feindlichen Sabotagemittel" beschrieben, und einem Drucksünder bisher hier unbekannter Art. Beide Zünder wurden sichergestellt. Die Zünder waren über ein kurzes Stück Detonationszündschnur und je zwei Sprengkapseln mit dem Sprengstoff verbunden. Der Abzugerring des Zugsünders war nach Angaben des Oberfeuerwerkers durch einen Draht an einer Schwellenschraube befestigt. Anscheinend sollte er als Ausbausicherung wirken. Sprengladung und Zünder waren mit Nägeln auf einem Stück Holz befestigt und so unter die Schiene geschoben, dass durch einen darüber fahrenden Zug der Drucksünder ausgelöst werden musste. Der Sicherungsplint des Zugsünders war nicht entfernt. Der am Tatort vorgefundene Sprengstoff, die Detonationszündschnüre und die Sprengkapseln wurden durch den Oberfeuerwerker an Ort und Stelle vernichtet. Versehentlich ver-

20

nichtete er hierbei auch die zur Weiterleitung an den Kommandeur der Sicherheitspolizei bestimmten Teile des Sprengstoffes und der Detonationszündschnur.

Die Ermittlungen haben bisher ergeben, dass etwa acht zum Teil grau-grün uniformierte Männer mit zwei Kraftwagen als Täter in Frage kommen. Die Täter hatten die Kraftwagen am Eingang des ~~Wagons~~ ^{Wagons} Remissowice, etwa 800 m südöstlich der Brücke, abgestellt. Dort hatten sie zwei Nachtwächter des Dorfes Remissowice mit vergehaltenen Maschinenpistolen bzw. Pistolen gezwungen, sich auf die Erde zu legen. Die Nachtwächter mussten dort etwa 20 Minuten liegen, bis die Sprengung erfolgte. Dann sammelten sich die Täter bei den Wagen und fuhren in Richtung Bedkow - Tomaszew davon. Zwei Mann der zivilen Bahnwache wurden etwa 300 m nördlich der Brücke von einem mit MP bewaffneten Täter angehalten und ebenfalls gezwungen sich hinzulegen, bis zur Beendigung der Sprengung.

Die an der Bahnstrecke entlang führenden sechs Telefonleitungen wurden an einem Mast etwa 150 m südlich der Brücke abgeschnitten. Eine Telefonleitung am Vorwerk Remissowice wurde ebenfalls abgerissen.

Laut Mitteilung der Gendarmerie Petrikau wurde die Verfolgung der Täter durch den Oberleutnant d. Gendarmerie D ü p o w und einigen Gendarmeriebeamten im Kraftwagen aufgenommen. Hinter der Wagen wurde kurz vor Warschau bei Wola - Pekoszewska gestellt. Es kam zu einem Feuergefecht, in dessen Verlauf zwei der Täter erschossen wurden. Ein dritter ist flüchtig. Oberleutnant D ü p o w erhielt einen Bauchschuss, zwei Gendarmeriebeamte wurden leicht verwundet. Alle drei wurden in ein Warschauer Krankenhaus geschafft. Der Kraftwagen der Täter wurde durch die Gendarmerie sichergestellt. Die Täter trugen zum Teil deutsche Wehrmachtsuniform und Stahlhelme.

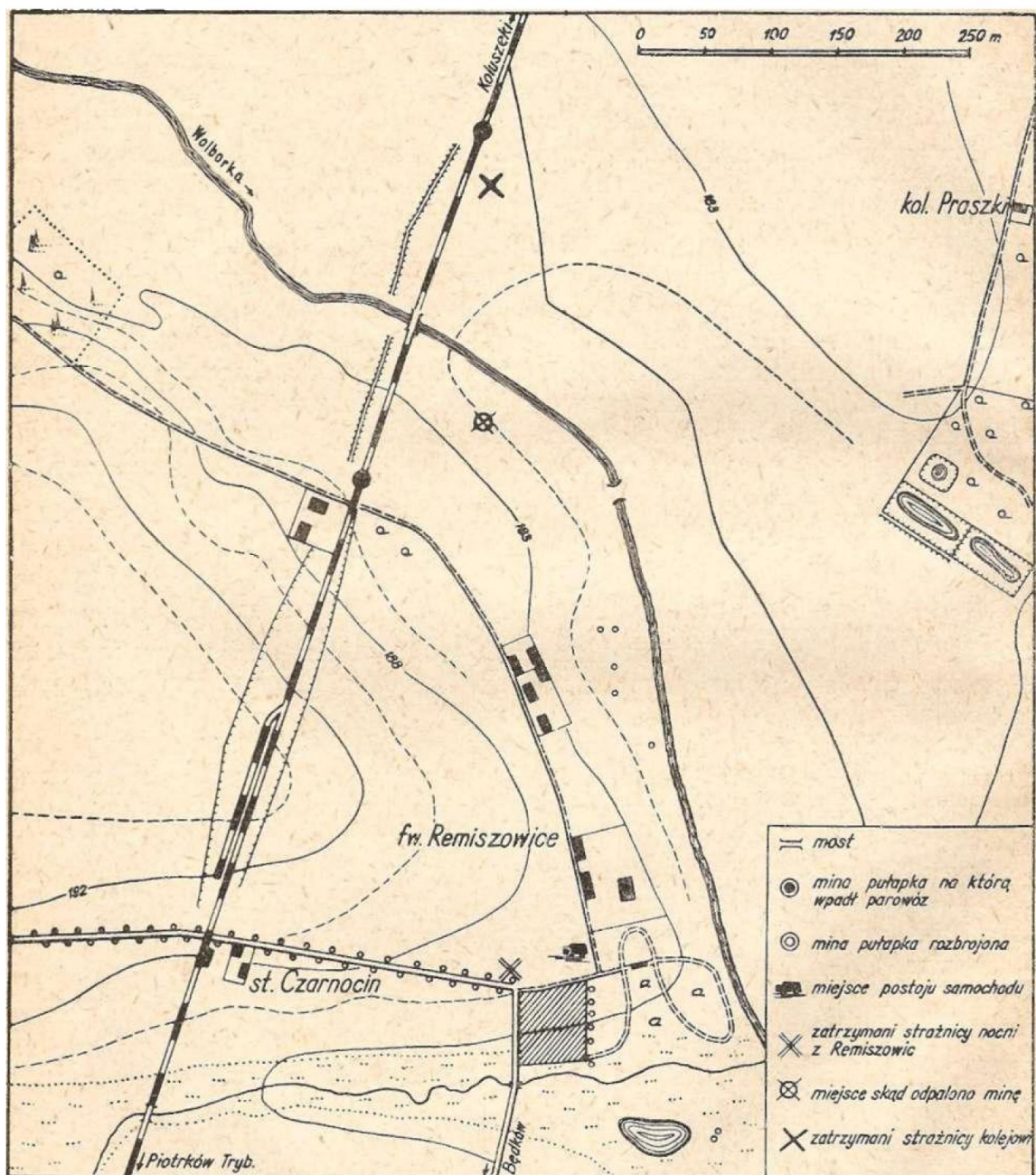
Der Eisenbahnverkehr wird vorerst durch Umsteigen aufrecht erhalten. Mit der Wiederaufnahme inkl. des zunächst eingleisigen Verkehrs ist in etwa 24 Stunden zu rechnen.

Im Auftrage:

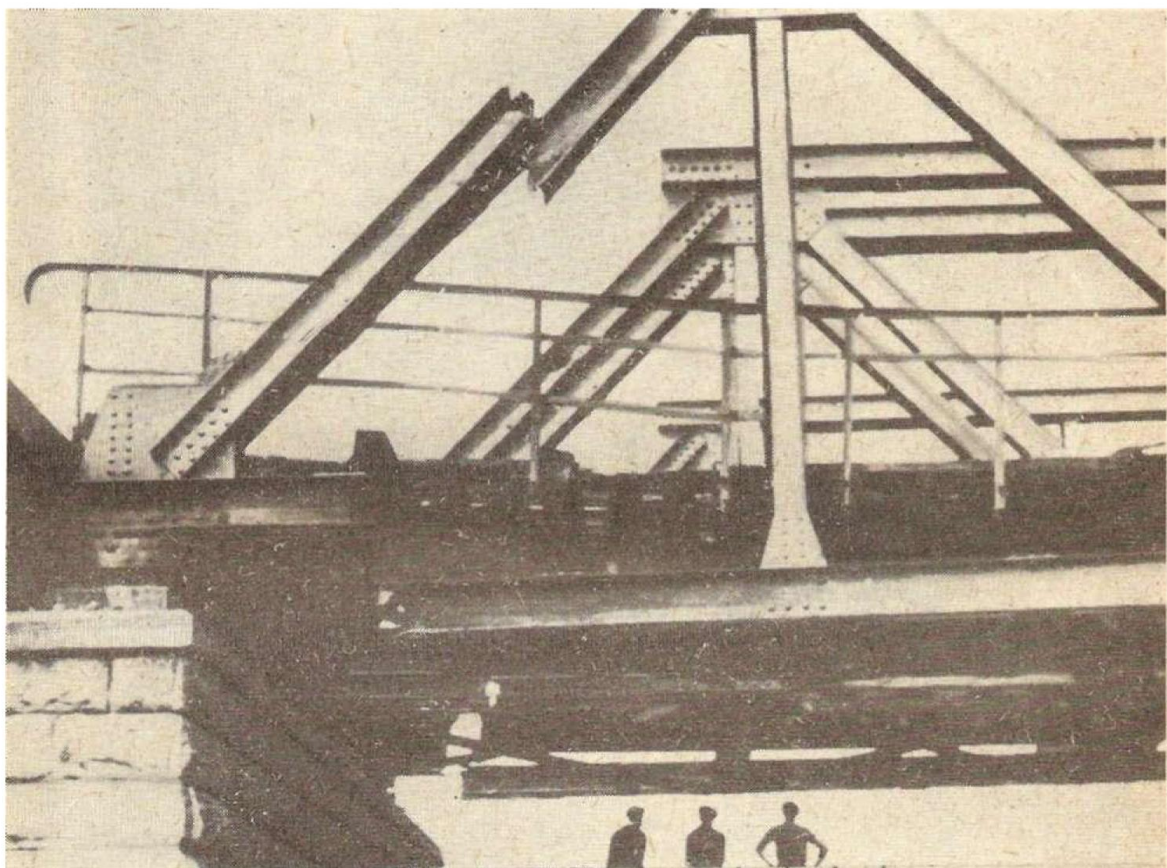




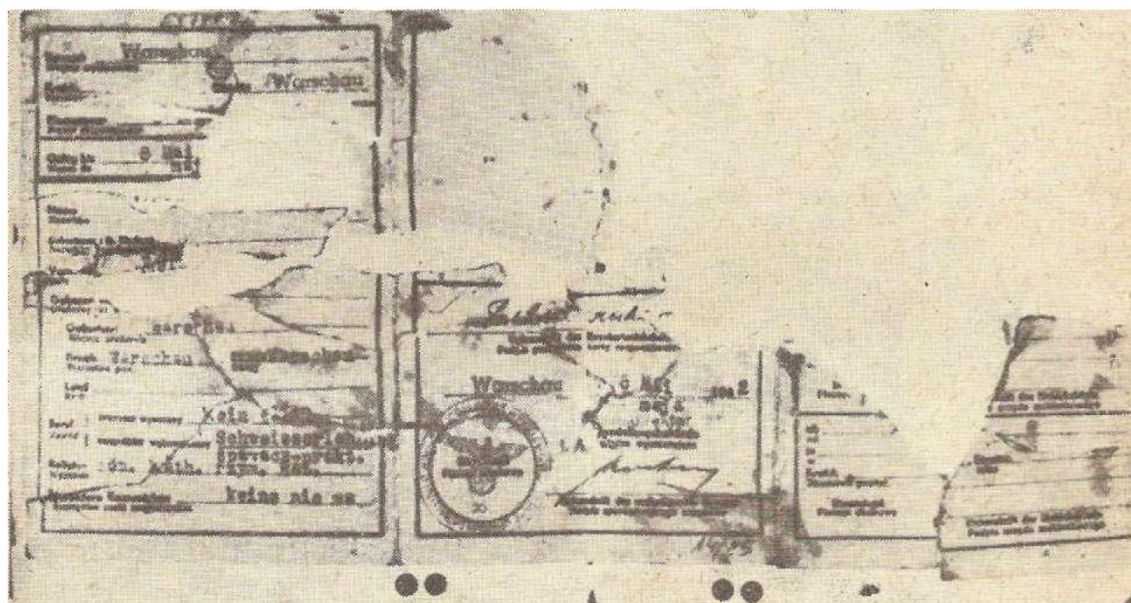
Zdj. 2. Sierżant pchor. Andrzej
Zawadowski, ps. „Gruby” .



Szkic 1. Teren akcji pod Czarnocinem



. Zdj. 3. Most pod Czarnocinem po akcji



Fotokopia kennkarty pchor. Feliksa Pendelskiego. ps. „Felek”, znalezionej na polu
 " - walki . . .



Zdj. 6. Miejsce wybuchu miny „pułapki”