

Ekspress Warszawa – Berlin

Ze szczególną satysfakcją przyjąłem wiadomość o zadaniu wykonania akcji na pociąg dalekobieżny, tzw. *Urlauberzug*, zmierzający z Warszawy do Berlina. Według informacji naszego wywiadu miały nim podróżować pewne ważne o wysokich stopniach wojskowych osobistości niemieckie.

Pod wieczór wpadł do mnie „Włodek”, któremu – jak mi właśnie komunikował – „Jerzy” polecił zameldować się u „Szyba”. Mimo bardzo młodego wieku został wyznaczony na dowódcę akcji. Działania nasze bowiem nie tylko wchodziły w ogólny plan walki AK, ale miały także charakter szkoleniowy dla przyszłych dowódców. Tym razem mieliśmy wykoleić i zniszczyć *Urlauberzug* No X, ostrzelać załogę i zablokować ruch na tym szlaku komunikacyjnym na 24 godziny. Miało to być wykonane w nocy opodal stacji Szymanów na zachód od Błonia.

Dla nas, wyszkolonych dywersantów, było to zadanie z gatunku najłatwiejszych: akcja miała się przecież odbyć pod osłoną nocy, a więc w warunkach względnego bezpieczeństwa.

Miejsce akcji wybraliśmy z mapy. Lekki łuk toru na wysokim nasypie – żeby było z czego zjeżdżać. Słabą stroną wybranego przez nas miejsca był brak w najbliższej okolicy meliny na broń i ludzi. W myśl klasycznych zasad działania bojowego wysłaliśmy przodem na rozpoznanie jednego harcerza oraz doskonałą łączniczkę „Wikę”. Chodziło głównie o rozpoznanie drogi odskoku od miejsca przewidzianej akcji. Przekonaliśmy się później, jak wścymienie nasi wysłannicy wywiązali się ze swego zadania.

Około południa wyjechaliśmy ze stacji Warszawa Główna. Udaliśmy się wszyscy jednym pociągiem do Błonia, stamtąd ruszyliśmy piechotą na zachód. Szliśmy gęsiego po dwóch – trzech, w odstępach kilometrowych. Mieliśmy przejść marszem około 10 km. Minęły nas po drodze dwa auta policyjne – osławione, przejmujące dreszczem budy żandarmerii. Do dziś nie wiem, gdzie ci Niemcy mieli oczy, bo ja osobiście na kilometr rozpoznam dywersanta.

Do punktu docelowego dobrnęliśmy szczęśliwie. Był to drewniany krzyż na przecięciu dróg. Jednego z kolegów zostawiliśmy na rozwidleniu, reszta ulokowała się za wioską, w szczerym polu. Osłonił nas wczesny jesienny mrok. Zaczął siąpić gęsty, przenikliwy kapuśniak. W innych warunkach klęlibyśmy pieską pogodę, tym razem jednak nie byliśmy na wycieczce, lecz mieliśmy przed sobą dywersyjną robotę. Błogosławiliśmy więc deszcz: wymarzona dywersancka pogoda. Tymczasem zaniósł się zupełnie. Nawet pies z budy nosa nie wychyli.

Usłyszeliśmy silnik samochodu: zatrzymał się na skrzyżowaniu. Za chwilę nadbiegł pozostawiony tam łącznik. Była to nasza półciężarówka zrabowana Niemcom, a kursująca oczywiście pod coraz innym numerem rejestracyjnym. Tym razem wiozła najniewinniej w świecie wiele podłużnych butli gazowych. Zawierały one broń maszynową i materiały wybuchowe. Reszta przewożona była w skrytkach pod podłogą. W sumie zaopatrzone nas w 7 peemów, 1 rkm i sporo pistoletów. Ponadto dostarczono nam rzecz najważniejszą: przygotowane w Warszawie przez minerów „Zośki” pod moim kierownictwem miny. Podstawowym materiałem wybuchowym był oczywiście plastik. Nauczyłem się go cenić jeszcze na kursie w północnej Szkocji.

Około dziesiątej w nocy cicho i sprawnie założyliśmy miny. Cała ceremonia trwała chyba nie dłużej pół minuty; nie na darmo obstawałem w Warszawie, by ładunek był ściśle dopasowany do standardowego wymiaru szyny.

Ruch transportów na tej linii był dosyć natężony. Regularnie co piętnaście minut przejeżdżały pociągi. Nasz „pacjent”, ekspres Warszawa-Berlin, przejeżdżał o północy. Po każdym pociągu własnoręcznie sprawdzałem, czy wszystko w porządku, czy mina nie jest naruszona.

Naszym starym, wypróbowanym zwyczajem obsadziliśmy budkę dróżnika. Pocziwy „pan dyrektor od kolei, co do lampy nafty leji” – jak zwykł mawiać „Tadziuniu” – nie bronił się nawet przed najściem. Prosił tylko przezornie, by w czasie akcji postrzelać trochę budkę – że to niby sterroryzowano go okrutnie. To był jedyny jego warunek, kiedy mu zakomunikowano, co się święci. W czasie niedawnej akcji pod Pogorzela trafiał się przy podobnej okazji bardzo zabawny wypadek. Telefon zadzwonił w momencie, gdy dróżnik wyszedł na chwilę „za stodołę”. Pilnujący budki harcerz, nie mając innego wyjścia, zgłosił się sam do aparatu. Ze stacji Pogorzela dawano właśnie znać o wyruszeniu oczekiwanego transportu. Na pytanie, co mu się tak głos zmienił, kolega nasz odparł, że ojciec wyszedł na chwilę i zaraz wróci. Nie miał nawet czasu zastanowić się, czy ów dróżnik w ogóle ma rodzinę. Odpowiedziano mu jednak bez żadnego zdziwienia:

- Powiedz tacie, że pociąg numer taki a taki nadchodzi.

W budce pozostał jeden z naszych towarzyszy. Umówiliśmy się z nim, że kiedy dowie się o nadejściu właściwego pociągu, nada latarką sygnał. Punkt uderzenia znajdował się nie dalej jak 300 m od budki. Z niecierpliwością zaczęliśmy wyczekiwać sygnału, wybałuszając ślepią aż do zmęczenia. Leżeliśmy 15 m od toru, pod nasypem. Przypomniałem „Włódkowi” ostatnie przestrogi. Nie wolno pozwolić chłopakom wyrwać się do pociągu: w wagonach wywiązałyby się niechybnie walka i ponieśliśmy niepotrzebne straty. Obiecałem „Jerzemu”, że przytrzymamy towarzystwo, chociażby w emocji walki nie wiadomo jak się rwali. Nauczony doświadczeniem spod Pogorzeli, postanowiłem sam odpalić ładunek. Odpalenie musi nastąpić w ściśle odmierzonej ułamku sekundy. Chodzi o to, by wybuch nastąpił nie za wcześnie i nie za późno, pod samą lokomotywą, daje to bowiem szanse dużo

poważniejszego zniszczenia pociągu i dłuższego zahamowania komunikacji. W ostatniej akcji „Anoda” tak przejął się swoim zadaniem, że nie wytrzymał nerwowo i odpalił moment za wcześnie przed pociągiem. Spowodował, co prawda, wykolejenie na wyrwie w torach, ale na pewno można było narobić większego bigosu wysadzając w powietrze parowóz. By jednak nie wychodzić na sobka, a akcji zapewnić pełne powodzenie, poleciłem odpalenie „Tadziuniowi”, do którego doświadczonej ręki miałem całkowite zaufanie.

W spodziewanym czasie dostaliśmy sygnał z budki. Za chwilę zadudniły szyny rosnącym odgłosem nadchodzącego ekspresu. „Tadziunio” trzymał sznurek zapalnika. Tuż przed samą lokomotywą huknąłem:

- „Tadziuniu”, ciąg !

Rozkaz wykonał błyskawicznie. Przełożywszy sznurek przez plecy, wykonał w tył zwrot i ruszył biegiem w przeciwną stronę od toru. Wybuch nastąpił pod kołami.

Co za kapitalny maszynista ! – przemknęło mi przez głowę. Hamował instynktownie. Spod wszystkich czterech kół trysnęły tysiące iskier. Maszyna wtoczyła się w dziurę, wyskoczyła z szyn, za nią – parę pierwszych wagonów. Musiał to być nie lada wstrząs. Z wagonów wyleciały tocząc się po nasypie niezliczone paki.

Podskoczyliśmy jeszcze bliżej i z pięciu metrów otworzyliśmy huraganowy ogień. Niemcy zupełnie zgłupieli – żadnej reakcji, kompletna cisza. Padł rozkaz „przerwij ogień”.

Uczyniło się niesamowicie głucho. Dopiero po chwili doszły nas jęki, nawoływania i krzyki. Niemcy zaczęli się powoli wytarabaniać z wagonów. Poprawiliśmy im zdrowo. Na nasz ogień nie reagowali – ani jednego strzału, wykolejony pociąg był jak wymarły.

W myśl planu cł nasza grupa wycofała się 50 m w tył. Dwójkami, w odległości jakichś 100 m, obeszlśmy od przodu leżącą w dole lokomotywę. Polnymi drogami pod przesłoną dokuczliwej dżdżystej nocy wykonaliśmy odskok na Milanówek. Prowadziła niezawodna „Wika”. Rozpoznanie musieli przeprowadzić doskonale, nie omyliła się bowiem ani razu, wskazując niemal na ślepo niełatwą drogę odwrotu.