

PIOTR TWARDOWSKI

Działania WP z zablokowanych transportów na linii kolejowej Mińsk Mazowiecki - Siedlce

Dziś dla mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż trasy kolejowej Warszawa - Brześć kolej jest czymś normalnym wpisanym w życie codzienne, lecz nie każdy wie, że historia powiązań tych okolic z koleją żelazną datuje się od roku 1866, kiedy to uruchomiono drugie¹ szerokotorowe połączenie kolejowe łączące Królestwo Polskie z Cesarstwem, zwane Drogą Żelazną Warszawsko-Terespolską. W roku 1866 uruchomiono linię kolejową Warszawa - Mińsk - Siedlce - Łuków, w roku 1867 oddano do użytku odcinek z Łukowa do Terespolu, a w 1870 roku odcinek z Terespolu do Brześcia.² Warto zaznaczyć, iż wszystkie linie na prawym brzegu Wisły były szerokotorowe zaś lewobrzeżne normalnotorowe. Wprowadzenie innej szerokości torów miało utrudnić ewentualnemu nieprzyjacielowi wykorzystanie linii rosyjskich do własnych przewozów. Ostatnią przed wybuchem II wojny modernizacją linii było oddanie dnia 15 grudnia 1937 r. jeźni z pierwszych w skali kraju zelektryfikowanej linii Warszawa - Mińsk Mazowiecki.³

Położenie geograficzne sprawiło, że Polska po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku znalazła się na pograniczu dwóch potencjalnych przeciwników Niemiec i ZSRR. W okresie międzywojennym Polska miała w zachodnim sąsiedzie nieprzejednanego wroga, z jego programem rewanzu i rewizji granic ustalonych traktatem wersalskim. Wschodni sąsiad II Rzeczypospolitej również był negatywnie ustosunkowany do państwa polskiego. Potencjalni przeciwnicy Polski górowali nad nią zarówno pod względem dogodniejszych granic, położeniem obszarów gospodarczych i surowców, korzystniejszą komunikacją z zagranicą oraz odpowiedniejszą do celów obronnych rozbudową wewnętrzną sieci komunikacyjnej⁴.

W II Rzeczypospolitej sieć komunikacyjna, a szczególnie kolejowa pod względem strategicznym przedstawiała się niekorzystnie. Długość linii kolejowych w 1939 r. wynosiła 20 326 km, co w stosunku do powierzchni całego kraju wynoszącej 389 720 km² dawało zaledwie 5,2 km linii kolejowej na 100 km² powierzchni kraju. 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 km² powierzchni kraju przypadało 16,3 km dróg. Zaplecze samochodowe kraju było również niewystarczające. W 1939 r. Polska dysponowała 8 609 samochodami ciężarowymi, z której to ilości podczas mobilizacji wojsko mogło liczyć na najwyżej 1 500 sztuk samochodów, różnej marki, pojemności i stanie technicznym. Znikomą rolę w przewozie wojska mogły też spełnić autobusy (nie-

1 Pierwszym połączeniem Królestwa z Cesarstwem była kolej Warszawsko-Petersburska, którą otwarto w grudniu 1862 roku.

2 T. Lijewski, M. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 57- 58.

3 T. Lijewski, M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Opole 1993, s. 207.

4 J. Ostrowska, *Pociągi pancerne Wojska Polskiego 1918- 1939*, Toruń 2004, s. 201.

stety również różnej marki), było ich jednak zbyt mało i dlatego nie miały one większego znaczenia⁵. Problem powyższy sygnalizował w swoim opracowaniu gen. dyw. 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”⁶. W takiej sytuacji to właśnie na kolej spadły największe obowiązki w przewozie wojska i uzbrojenia. Ogółem z 54 wielkich jednostek objętym wojennym Orde de Bataille, aż 32 związki taktyczne tj. 26 dywizji piechoty i 6 brygad kawalerii, trzeba było, w całości lub częściowo przewieźć koleją⁷. W sumie około 3/5 wszystkich oddziałów wojskowych miało być przetransportowanych za pośrednictwem kolei⁸. 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 na wschód⁹. Znaczna część ww. transportów miała przejechać przez tereny Mazowsza.

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. Niestety prac nad planem transportowym nie zdołano ukończyć do ostatnich dni sierpnia 1939 r. Według planu mobilizacyjnego „W”, 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. mobilizacji alarmowej. Pozostałe 25 % jednostek miało być zmobilizowanych po ogłoszeniu mobilizacji powszechnej. Sieć kolejową kraju podzielono, pod względem transportów, na sieć szefa komunikacji Naczelnego Wodza i sieci poszczególnych dowódców armii¹⁰. Kierownictwo przewozów miało w wypadku wojny być powierzone jednoosobowym placówkom komunikacji wojskowej rozmieszczonym na wszystkich ważniejszych węzłach i stacjach kolejowych.

Ministerstwo Komunikacji miało zmobilizować we własnym zakresie (6 kompanii drogowo-kolejowych, 8 kompanii ruchowo kolejowych, 16 kompanii roboczych drogowo-kolejowych, 3 plutony kolei wąskotorowych i 2 składnice sprzętu kolejowego)¹¹. Jednostki te były rozmieszczone w rejonach stacji kolejowych i wzdłuż linii

5 Mały Rocznik Statystyczny Polski [wrzesień 1939 -czerwiec 1941], Londyn 1941, s. 90 (wyd. krajowe w języku polskim Warszawa 1990).

6 T. Kutrzeba, *Wojna bez walnej bitwy*, Warszawa 1998, s. 155.

7 I. Bujniewicz, *Kolejnictwo w przygotowaniach obronnych Polski w latach 1935-1939*, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr. S. Herbst, Warszawa 1963, s. 81.

8 L. Korwin-Nowosiński, *Koncentracja polska 1939 (Przewozy kolejowe)*, „Bellona” 1942 z. 1, s. 4.

9 A. Bernas-Kostynowicz, *Spółczesność polskie w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa 1988, s. 50.

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

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

kolejowych, ich 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 Uzupełnień. 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. Punkt ten obsługiwały dwie pielęgniarki PCK: Eugenia Abraham i NN oraz trzech sanitariuszy wojskowych. W Mińsku Mazowieckim Rejonowa Komenda Uzupełnień stworzyła II pluton kompanii ochrony linii kolejowej nr 13, wkrótce jego żołnierze rozpoczęli służbę w okolicy dworca¹². Pod koniec sierpnia na stacji kolejowej uruchomiono posterunek harcerski dla obsługi zgłaszających się rezerwistów 7 Pułku Ułanów Lubelskich i doprowadzania ich do koszar. Większość harcerzy wzięła udział w pracach związanych z bierną obroną: kopaniem schronów, oklejaniem okien. Obowiązkiem ochrony linii i obiektów kolejowych obarczono Policję Państwową. Miała ona najpóźniej w czasie ogólnego alarmu obsadzić warty i posterunki przy ważniejszych obiektach kolejowych, warty i posterunki podlegały powiatowym i wojewódzkim komendantom Policji Państwowej. Planowano również obsadzenie ważnych obiektów kolejowych 81 kompaniami ckm i plutonami dział przeciwlotniczych kalibru 40 mm. W przededniu wojny dokonano modernizacji Siedleckiego Węzła Kolejowego, która miała związek z planami przygotowania kolei w Polsce do wojny. Personel PKP starał się w miarę swoich możliwości wypełnić jak najlepiej to zadanie. Gromadzono zapasy węgla i drewna, utrzymywano w pogotowiu i szkolono ekipy techniczne do naprawy uszkodzonych czy też zniszczonych torów, organizowano drużyny awaryjne. Na niektórych liniach o znaczeniu strategicznym zastosowano doraźne wzmocnienia polegające m.in. na zgęszczeniu podkładów w łukach i pojedynczej wymianie nadmiernie zużytych szyn.

W czerwcu odjechały z Siedlec transporty 22 pp i 9 pal, pozostały jedynie oddziały zapasowe 22 pp i 9 pal, łącznie około 1300 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.

24 sierpnia¹³ 1939 r. zarządzono mobilizację 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 pozostałych okrę-

12 P. Zarzycki, Plan mobilizacyjny „W”, Pruszków 1995, s. 61, 186.

13 W nocy z 22 na 23.08. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych po konferencji z Prezydentem RP zdecydował o mobilizacji alarmowej (wszystkich kolorów) w sześciu OK graniczących z Niemcami. Na tej podstawie 23.08. ogłoszono mobilizację wszystkich jednostek kolorowych w OK III, VIII, VII, IV, V, z takim wyłączeniem, aby jej początek przypadł na godziny ranne dnia następnego. Jednocześnie ogłoszono mobilizację lotnictwa, opl, reszty II rzutów sztabów oraz oddziałów łączności armii.

gach korpusów: VI DOK Lwów i X DOK Przemyśl¹⁴. 30 sierpnia w godzinach rannych ogłoszono rozkaz mobilizacji powszechnej, który dla kolei był hasłem do całkowitego zmobilizowania sieci kolejowej i do uruchomienia transportów przewidzianych w takiej sytuacji. Od 2 dnia mobilizacji, czyli od 1wrzesnia od godz. 0.01 ulegał likwidacji cywilny ruch osobowy i w tym samym czasie wprowadzano wykres wojenny; w kilka godzin później, między 4 a 5 godziną rano niemieckie lotnictwo zaatakowało sieć kolejową. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych okazało się, że oddalenie od linii frontu nie chroni też kolei przed zniszczeniem. Lotnictwo niemieckie atakowało węzły i linie kolejowe, obszary przemysłowe oraz ludność cywilną. W pierwszych dniach wojny większość nalotów Luftwaffe skierowana była przeciwko transportom mobilizacyjnym i ewakuacyjnym. Chodziło o sparaliżowanie polskiego aparatu państwowego przez zniszczenie systemu łączności i transportu (linii i węzłów kolejowych.) Zbombardowane węzły kolejowe i poszczególne linie miały zahamować mobilizację, utrudnić przewóz wojsk do rejonów koncentracji, uniemożliwić zaopatrzenie tych wojsk, a w dalszej kolejności przeszkodzić w przeprowadzeniu ewakuacji. Należy zaznaczyć, że bombardowania te nie były przeprowadzane w sposób chaotyczny, lecz planowo według wytyczonych celów zawartych w wydanej w lecie 1939 r. publikacji Sztabu Generalnego Niemieckich Wojsk Lądowych.

Pierwszy raz Siedlce zostały zbombardowane 2 września około godz. 8.00 rano, przez 4 bombowce typu Heinkel 111. Bomby zrzucono na urzędy, szkoły, więź ciśnień, stację kolejową, dzielnicę żydowską i koszaży 22 pp¹⁵. Zniszczenia linii kolejowej, spowodowane przez nalot zostały szybko usunięte przez kolejarzy, co pozwoliło na wznowienie ruchu pociągów. 3 września wobec zatłoczenia pociągami linii kolejowych, kolejarze samorządnie wprowadzili jazdę pociągów jeden za drugim „w odstępkach na widzialność” (sygnałów końca składu). Siedlce przeżyły w tym dniu kolejny nalot niemieckich bombowców. 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. Miał on za zadanie zorganizować wyładunek i rozlokować jednostki wchodzące w skład Kwatery Głównej Naczelnego Wodza¹⁶.

Trasą kolejową wiodącą przez Warszawę Pragę – Legionowo – Tłuszcz – Małkinię – Siedlce – Łuków – Brześć ewakuowano magazyny amunicyjne z Palmir. Transportom ewakuacyjnym ww. magazynów nadano kryptonim „Aniol”. 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 Siedlce¹⁷.

4 września wzmogła się aktywność niemieckiego lotnictwa. Te same punkty i obiekty bombardowane były po kilka razy, w związku, z czym naprawa uszkodzeń

14 M. Zgórnjak, Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938-1939, Kraków 1993, s.449-450.

15 Archiwum Państwowe w Siedlcach: Akta Miasta Siedlce, sygn. 236.

16 T. J. Grzeszkiewicz relacja, WIH AON sygn. II/2/22.

17 Kronika DOKP, Cz. II (1918-1944), I.1 oprac. M. Chlewicki, Warszawa 1973, Okręgowy Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej CDOKP w Warszawie, sygn. III 11343/II/2, s. 212.

stawiała się coraz trudniejsza. Podczas nalotu 24 bombowców na Siedlce, który miał miejsce między 17.00 a 17.25 zbombardowano koszary 22 pułku piechoty i 9 pułku artylerii oraz tory kolejowe i wieżę ciśnień. W dniu 5 września miał miejsce kolejny nalot stacji w Mrozach. Zbombardowano i ostrzelano eszelon kompanii reflektorów przeciwlotniczych. Kilku żołnierzy zostało rannych, większe straty poniesiono natomiast w koniach¹⁸.

W dniach od 4 do 7 września wylądowało się w rejonie Siedlec 6 transportów specjalnych, głównie jednostek łączności i żandarmerii. Przeznaczone były one do obsługi Kwatery Naczelnego Wodza, którą planowano początkowo umieścić w Siedlcach. Niemcy znali dobrze powyższe plany. Miasto zostało silnie zbombardowane wkrótce po tym, gdy powstał projekt przeniesienia tu Naczelnego Dowództwa¹⁹, dlatego też, ze względu na zniszczenie miasta, 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 drodze²⁰. W Siedlcach pozostawiono wysunięty posterunek dowództwa z łącznością. W tym też celu skierowano do Siedlec kwatermistrza Kwatery NW mjr Jana Wawrzekiewicza. 7. 09. miało miejsce niezwykle silne bombardowanie Mińska Mazowieckiego.

Dalsze pogarszanie się sytuacji militarnej kraju sprawiło, iż została zarządzona ewakuacja ministerstw, urzędów, przedsiębiorstw przemysłowych oraz różnych dowództw i instytucji wojskowych z Warszawy i okolic w kierunku wschodnim. 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 Łucka²¹.

Ewakuacja objęła także Naczelne Dowództwo, które w nocy z 6 na 7 września przejeżdżało przez Mińsk Mazowiecki w drodze do Brześcia nad Bugiem. Od 7 września szosą z Warszawy przez Mińsk na Siedlce i dalej do Brześcia przemieszczały się tłumy uchodźców, przemieszane z drobnymi grupami żołnierzy oraz młodych mężczyzn, którzy w wyniku nieprzemyślanego apelu radiowego płk dypl. Romana Umiaśtowskiego szefa propagandy Sztabu Naczelnego Wodza udali się na wschodnie tereny kraju, aby wstąpić tu do nowo formujących się armii. Apel ten spowodował m.in. olbrzymie zatory na drogach.

„Szosą brzeską dążyły na wschód oddziały wojskowe, ośrodki zapasowe, zakłady, szpitale i rozmaite formacje tyłowe, zmobilizowane (całkowicie lub częściowo) na zachodnim brzegu Wisły, względnie w rejonie Warszawy i wycofywane obecnie do tyłu. Ciągnęli poza tym liczni rezerwiści, powołani i nie powołani, ale idący na ochotnika w poszukiwaniu oddziałów, do których by mogli wstąpić. Mieszali się z nimi nie mniej

18 A. Kabata, Batalion elektrotechniczny. Pruszków 1994, s. 38.

19 L. Gondek, Działalność Abwehry na terenie Polski 1933 - 1939. Warszawa 1971, s. 256.

20 Koleją wysłano 1 kompanię batalionu sztabowego, 1 kompanię łączności, oddział żandarmerii oraz II eszelon Kwatery Głównej.

21 H. Batowski, Z dziejów dyplomacji polskiej na obczyźnie (wrzesień 1939-lipiec 1941), Kraków – Wrocław 1984, s.9.

liczni ode rwańcy i maruderzy. Można było w tych dniach spotkać na szosie brzeskiej luźnych i grupkami idących lub jadących na wozach i rowerach żołnierzy, odprysniętych ze składu wszystkich dywizji piechoty walczących w łuku Wisły i na północ od Warszawy. Do tego doszły tłumy ludności cywilnej: były tam ewakuowane władze, urzędy, fabryki, więzienia, a wśród tego wszystkiego tłoczyły się masy uchodźców zdążających pieszo lub na różnych pojazdach”²².

Przyczyniło się to do wzrostu zamieszania na szlakach kolejowych kraju i utrudniło ruch transportów wojskowych. W tym czasie przechodziła przez Mińsk na Siedlce i dalej na wschód duża ilość nieprzewidzianych transportów ewakuacyjnych wojskowych z rejonu Modlin – Zegrze – Legionowo a nawet z rejonu Warszawy. Były to następujące ośrodki zapasowe i wytwórnie :

- | | |
|---|-------------|
| • Ośrodek zapasowy mostów kolejowych nr 2 | - Legionowo |
| • Ośrodek zapasowy 2 batalionu balonowego | - Legionowo |
| • Ośrodek zapasowy 1 dywizjonu pociągów pancernych | - Legionowo |
| • Centrum Wyszukolenia Saperów | - Modlin |
| • Centrum Wyszukolenia Łączności | - Zegrze |
| • Centrum Wyszukolenia Broni Pancernych | - Modlin |
| • Ośrodek Wojsk Kolejowych Ministerstwa Komunikacji | - Legionowo |
| • Wytwórnia balonów i spadochronów | - Legionowo |
| • Wytwórnia masek pgaz. | - Zegrze |

Razem około 25 transportów całopociągowych²³.

7 września w Cegłowie został zbombardowany transport 23 kompanii mostów kolejowych por. Wacława Kormalko, w wyniku bombardowania poległo 7 saperów, 15 odniosło rany a sama stacja została poważnie zniszczona²⁴. Tego samego dnia zbombardowano stację w Mrozach, na której stało kilka eszelonów. Zginął wówczas por. Stanisław Sałata, jeden podchorąży i kilku kanonierów z 1 pplot.²⁵ W tym dniu do Siedlec dotarł czołowy transport 5 pal ze Lwowa. Krótko po jego przyjeździe stacja została zbombardowana. Sam transport uniknął strat, jednak z powodu zniszczeń torów dalsza jazda okazała się niemożliwa. Dopiero dzięki kolejarzom udało się naprawić uszkodzenia. Czołowy transport 5 pal osiągnął stację kolejową Mrozy przed świtem 8 września, w czasie postoju został zbombardowany. Straty były duże, m. in. poległ mjr Feliks Deskur – dowódca dywizjonu i por. Eugeniusz Łoziński – dowódca 4 baterii 2 dywizjonu 5 pal²⁶. Tego samego dnia ponownie zbombardowano stację kolejową w Siedlcach. Bombardowanie to spowodowało zablokowanie siedleckiego węzła kolejowego na wiele godzin. Podczas nalotu zginął dyżurny ruchu stacji Marian Jakubowicz. Zniszczenia spowodowane nalotami wroga doprowadziły do tego że, dla pociągów ewakuacyjnych jadących z Warszawy wykorzystywane były tylko dwie linie kolejowe: Warszawa Pra-

²² PSZ, T 1, cz.3. Londyn 1959, s. 118-119.

²³ Kolejnictwo w Polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej t.1 cz.2. Warszawa 2011, s.274.

²⁴ P. Zarzycki, 2 Batalion Mostów Kolejowych. Pruszków 1994, s. 36.

²⁵ Z dokumentów zachowanych w Mrozach można wnioskować że byli to: por. Stanisław Sałata, kpr. pchor. Mieczysław Wołoszynowski, plut. Jan Kuska, kpr. Wacław Książnik, kpr. Józef Zbąszyński, kpr. Stanisław Węgoła szer. Eustachy Zyngiel.

²⁶ L. Głowacki, 17 Wielkopolska DP w kampanii 1939 roku, Lublin 1969, s. 128.

ga – Tłuszcz – Pilawa – Dęblin – Łuków lub Warszawa Praga – Tłuszcz – Kołbiel – Mińsk Mazowiecki – Siedlce i dalej na wschód²⁷.

8 września armia niemiecka otrzymała zadanie: sforsować Bug na odcinku Wyszaków- Małkinia Górna i ubezpieczając się od strony Warszawy posunąć się po linii Mińsk Mazowiecki- Siedlce, tak by szybkim ruchem przeciąć nam drogę odwrotu na wschód. Na tej podstawie dowódca 3 Armii wydał rozkaz forsowania Bugu:

- I Korpus (11. i 61. DP) ma uderzyć przez Wyszaków na Mińsk Mazowiecki;
- Korpus gen. Wodriga (1. i 12. DP) przez Ostrów Mazowiecką na Kałuszyn i w rejon na zachód od Siedlec;

- DPanc. gen. Kempfa i BK, podporządkowane gen. Wodrigowi, mają być wyrzucone w przód, po osi działania korpusu²⁸.

W dniach 8/9 i 9/10 września ze stacji Warszawa Praga wysłano na Tłuszcz dalej Siedlce około 40 transportów, którym na stacji Warszawa Praga groziło zniszczenie. Były to pociągi amunicyjne, z materiałami pędnymi, z materiałami wojennymi, gospodarczo-kolejowe, techniczno-kolejowe, parowozowe itp.²⁹ Późnym popołudniem 9 września Luftwaffe zbombardowało zatłoczoną transportami stację w Mińsku Mazowieckim³⁰. Bomby rozbili tory wylotowe na Siedlce³¹. Znajdujący się w transportach ewakuacyjnych saperzy przystąpili do usuwania zniszczeń i naprawy torów. Tego samego dnia pociągi pancerne nr 53, ex-PP5 „Śmiały” i nr 55³² ex-PP10 „Bartosz Głowacki” otrzymały rozkaz dowódcy broni pancerniej armii „Modlin” ppłk Michała Piwoszczuka, udania się z Warszawy Pragi do Mińska Mazowieckiego. Ponieważ przejazd linią kolejową Warszawa – Mińsk Mazowiecki był utrudniony, ze względu na duże zniszczenia torów i urządzeń stacyjnych, wybrano drogę Legionowo – Tłuszcz – Mińsk Mazowiecki. W Mińsku pociągi otrzymały rozkaz odjazdu do Siedlec. Niedaleko tego miasta pociągi pancerne napotkały na torach potężny zator. Załogi przystąpiły do usuwania wraków, naprawy torów i budowania objazdów.

Wieczorem 9 września z Brześcia nad Bugiem, gdzie przebywał Sztab Naczelnego Wodza, przyjechał około godziny 18.00 do sztabu 1 DPŁeg.³³ w gajówce Gać mjr dypl. Kazimierz Napieralski³⁴ z ustnym rozkazem, który nakazywał gen. Kowalskiemu objęcie dowództwa Grupy Operacyjnej w składzie: 1 DPŁeg. / D-ca gen. bryg. Kowalski /, 41 DPŁeg.³⁵ / D-ca gen. bryg. Piekarski /, 33 DPŁeg. / D-ca płk dypl. Zieleniewski oraz Mazowiecka Brygada Kawalerii / D-ca płk dypl. Karcz /, Z Grupą Operacyjną w powyższym składzie gen. Kowalski miał odejść z obecnie trzymanej przez te oddziały linii rzeki Bug i przejść do rejonu Biała

27 Kronika DOKP Cz. II (1918-1944), 1.1 oprac. M. Chlewicki, Warszawa 1973, Okręgów. Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej CDOKP w Warszawie, sygn. III 11343/II/2, s. 213.

28 B. Cereniewicz, Wrześniowe drogi, Warszawa 1969, s.256-257.

29 Kolejnictwo w Polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej t.1 cz.2.Warszawa 2011, s.275.

30 Za ofiarną służbę na stacji Mińsk Mazowiecki zostali odznaczeni Krzyżem Walecznych: dyżurny ruchu - Kazimierz Gańko 2-krotnie i zwrotniczy - Władysław Drożdż 1-krotnie. Wyciąg z rozkazu Armii „Warszawa” z dnia 29.09.1939.

31 T. Krawczyk, J. Odziemkowski, Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939, Warszawa 1987. s.186.

32 2 Dywizjon pociągów pancernych z Niepolomice zmobilizował pociągi pancerne: lekkie- nr 51 ex. Pierwszy Marszałek, nr 55 ex. Bartosz Głowacki i ciężkie: nr 52 ex. Piłsudczyk, nr 53 ex. Śmiały i nr 54 ex. Groźny.

33 DPŁeg. - Dywizja Piechoty Legionów.

34 Major dyplomowany Kazimierz Napieralski - oficer kierunkowy wydziału sytuacyjnego z Oddziału III Sztabu Naczelnego Wodza.

35 DPŁeg. - Dywizja Piechoty rezerwowa.

Podlaska do dyspozycji Naczelnego Wodza. Według dodatkowych wyjaśnień Naczelnego Wodza GO gen. Kowalskiego miała w rejonie Biała Podlaska przejść do składu nowej armii, która by objęła odcinek obronny na ogólnej linii Kobryń – Brześć n/B – Biała Podlaska i dalej do linii rzeki Wieprz. Ponadto dodał, że o tej decyzji zostanie przez Sztab NW powiadomiony gen. bryg. Emil Przedrzymirski- Krukowicz dowódca Armii „Modlin” w której skład do tej pory wchodziły wyżej wymienione jednostki. Gen. Kowalski powinien sam wybrać, moment oderwania się od nieprzyjaciela.³⁶ Co do momentu odejścia GO zostało uzgodnione, że gen. Kowalski pozostanie na noc na obecnych stanowiskach, aby odrzucić ewentualne próby przeprawy nieprzyjaciela w nocy i od rana 10 września rozpocznie odejście. Gen. Kowalski otrzymał liczne sprzeczne rozkazy w tej sprawie, ostatecznie wykonał rozkaz Naczelnego Wodza i nakazał przygotować odwrót. Około godz. 4.00 dnia 10 września jednostki odeszły z linii Bugu w kierunku na Białą Podlaską. Wycofała się cała GO gen. Kowalskiego, a więc także 33 i 41 DPrez. oraz Mazowiecka BK³⁷. 41 DPrez. rozpoczęła ruch przez Łochów, Paplin na Węgrów. W Węgrowie 41 DPrez. została zaatakowana przez pancerne oddziały DPanc „Kempf”, która uprzednio na wysokości Węgrowa uderzyła na 33 DPrez., maszerującą równoległe do osi marszu 41 DPrez. 33 DPrez. została zepchnięta na Sokołów Podlaski. A pułki 114 i 115 z 41 DPrez. pomaszerowały na Piszczac, skąd skierowały się na Białą Podlaską.



Fot. 1. Teren stacji kolejowej w Siedlcach po zajęciu przez wojska niemieckie.

Na odprawie dowódców pułków w godzinach popołudniowych 10 września gen. Kowalski zarządził dalszy marsz 1 DPŁeg. Mazowiecka BK utrzymywała ścisłą łączność

³⁶ Maj dypl. Kazimierz Napieralski, Relacja z okresu kampanii wrześniowej. IPiMS, sygn. B.I.76/4.

³⁷ B. Cereniewicz, Wrzesniowe drogi, Warszawa 1969, s.87.

z 1 DPLeż., którą w dalszym ciągu miła za zadanie osłaniać. W nocy z 10 na 11 września 6 pułk piechoty z dywizjonem 1 pal miał osiągnąć rejon Wiśniewa (na północny-zachód koło Kałuszyna), a siły główne, czyli 1 i 5 pułki piechoty, z resztą pododdziałów dywizji podążały na miejscowość Łaziska (na północ od Mińska Mazowieckiego). Generał zdecydował, że ma skrócić na południe w ogólnym kierunku na Kałuszyn i ominąć Siedlce od południa, kierując się dalej na Włodawę. Za dnia żołnierze wypoczywali, wieczorem 11 września dowódca 1 DPLeż. zarządził dalszy marsz w kierunku miejscowości Jeruzal. Dywizja miała przejść w dwóch kolumnach, siły główne: 1 pp, 5 pp, artyleria ciężka, oddziały dywizyjne po szosie Łaziska – Ignaców i dalej szosą na Kałuszyn. Na wysokości Leonowa 5 pp i artyleria ciężka skrzyżowała na południe – na Ceglów i pójść drogą na Kuflew – Jeruzal – Łukowiec. 1 pp nie dochodząc do Kałuszyna pójść na Olszewice- Mrozy – Kuflew – Jeruzal. Przy każdym pułku idzie dyon artylerii lekkiej. Straż boczna 6 pp z dyonem artylerii lekkiej – poszły po osi Budy – Aleksandrów – Kałuszyn – Grodzisk – Jeziorek – w rejon Lipin. Wymarsz nastąpił godzina 22.00, dowódca dywizji posuwa się przy 6 pp.

Rankiem 10 września dojechał do oddalonej o 12 km od Siedlec małej stacji Broszków transport ewakuacyjny Bazy 1 Dywizjonu pociągów pancernych z Legionowa. 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 (Ju-87). Nalot spowodował eksplozję stojących na bocznicach 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. Dworzec siedlecki nosił ślady ciężkich bombardowań. Między torami znajdowały się głębokie leje, ku górze sterczały powykręcane eksplozjami szyny. Na bocznicach stały sznury wagonów towarowych załadowanych różnorodnym sprzętem i bronią. Po naprawieniu torów jeszcze tej nocy transport opuścił stację w Siedlcach i udał się w kierunku Łukowa³⁸. Tego samego dnia dotarł do Siedlec transport 25 kmk³⁹. Sytuację na terenie stacji w Siedlcach tak opisuje dowódca kompanii por. inż. Zbigniew Lewandowski: „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 na teren stacji po skończonym nalocie, widok był wstrząsający. Ogromne leje po bombach, zwały złomu i wszędzie pełno jeszcze, ociekających krwią, kawałków zwierzęcego mięsa. Nad tym wszystkim unosił się kwik poranionych koni, ryczenie krów i bek owiec. Na całym terenie stacji nie było ani jednego człowieka⁴⁰. 10 września magistrala kolejowa Warszawa – Siedlce – Brześć wielokrotnie była bombardowana przez dziewięć dywizjonów bombowych Luftwaffe. Przez cały dzień plutony 25 kmk naprawiały zniszczone tory kolejowe w kierunku wschodnim i południowym. Jak wspomina por. Z. Lewandowski „zadanie okazało się niezwykle trudne,

38 T. Krawczyk, J. Odziemkowski, *Polskie pociągi pancerne w wojnie 1939*, Warszawa 1987, s.187.

39 KMK - kompania mostów kolejowych.

40 Z. Lewandowski, *Wierni przysiędze*, [w] H. Nakielski, Biret i rogatywka, Warszawa 1985, s. 48.

tory były poprzerywane w wielu miejscach, w głębokich lejach leżały resztki wagonów, które trzeba było ciąć palnikami”.

W tym dniu przybył do Siedlec dowódca DOK I gen. bryg. Mieczysław Trojanowski⁴¹, który nakazał wysłać zwiad w kierunku Sokołowa Podlaskiego, skąd spodziewał się nadejścia oddziałów wroga. Poleciał również rozstawić na najważniejszych drogach zapory wojskowe⁴², w celu zatrzymania grup żołnierzy, którzy zgubili własne jednostki oraz wyładować wojsko i sprzęt z zablokowanych transportów kolejowych stojących między stacjami Siedlce – Broszków. Gdy zadanie zostało wykonane pociągi pancerne nr 53 i nr 55 dojechały do stacji w Siedlcach, którą ze względu na zagrożenie przez zmotoryzowane oddziały wroga opuszczono w nocy z 10 -11 września i udano się do Łukowa.

Korpus „Wodrig” po przeprawie przez Bug pod Brokiem i Małkinią skierował się przez Węgrów i Sokołów Podlaski na Siedlce, docierając 11 września Dywizją Pancerną „Kempf” do rejonu Suchożebrow (dwanaście kilometrów na północ od Siedlec), a 1 BK do rejonu na południe od Węgrowa. I Korpus niemiecki, przeszedłszy Bug pod Wyszkiem i Brańszczykiem skierował się na Mińsk Mazowiecki, docierając doń przednimi oddziałami 11 września, a głównymi siłami 61 i 11 DP do rejonu na północ od Stanisławowa (trzyście kilometrów na północ od Mińska Mazowieckiego). Przed północą z 11 na 12 września DPanc. „Kempf” większością swych sił zajęła Siedlce. Tak opisali Niemcy stację w Siedlcach po wkroczeniu ich wojsk: „wszystkie budynki kolejowe były zniszczone i splądrowane, tylko jeden tor kolejowy od biedy nadawał się do czasowej eksploatacji. Wskutek ciężkich nalotów bombowych siedemnaście zniszczonych zwrotnic i w siedemnastu miejscach uszkodzone tory. Dworzec wypełniony wszelkiego rodzaju pociągami, wśród nich znajdowały się wysadzone pociągi z amunicją, wiele lokomotyw wykolejonych i przewróconych, liczne pociągi z węglem całkowicie wypalone, trzy pociągi z bydłem z na wpół zgniłymi trupami zwierząt stały na dworcu”⁴³.

W tym czasie przybyła do Kałuszyna tymczasowo zmotoryzowana grupa bojowa ppłk Wagnera z 11 DP (44 pp), wzmacniając walczącą już w tym rejonie grupę bojową „K” - 1 BK. Zajęła miasto i przygotowywała się do jego obrony. Położenie Kałuszyna na wzniesieniu oraz otaczające je grząskie łąki, a także opływająca z trzech stron rzeczka Witówka, to niewątpliwe atuty obrońców.

Ostatnim pociągiem pancernym, który toczył walki po zachodniej stronie Wisły a udało mu się przedrzeć do Warszawy, był pociąg oznaczony nr 52, ex-PP7 „Pilsudczyk”, dowodzony przez kpt. Mikołaja Gonczara⁴⁴.

41 Gen. bryg. M. Trojanowski, w latach 1921-1926 dowodził 9 DP, w 1939 był na stanowisku dowódcy Okręgu Korpusu I Warszawa.

42 Rozkaz Naczelnego Wodza z dnia 9 września (L. dz. 1004/9 kwat.) wzywał dowódców armii i dowódców okręgów korpusów do natychmiastowego wprowadzenia akcji porządkowania oddziałów i podniesienia dyscypliny. Główne zadanie zbierania rozproszonych oddziałów i zablokowania żołnierzy powierzono dowódcom okręgów korpusów na obszarze kraju.

43 A. Wesółski, Kolejnictwo w Polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej. tom1 część 1, Warszawa 2011, s.128.

44 Mikołaj Gonczar (1899-1974 lub 1967), por. sl. st. (starszeństwo od 1.8.1923), 2 dyon poc. panc. dowódca pociągu szkolnego, od marca 1939 kapitan, następnie dowódca pociągu pancernego nr 52 („Pilsudczyk”) przydzielonego do 30 DP (Armia „Łódź”), w czasie bombardowania 5.09.39 stacji Łask został ranny, ponownie ranny 17.09.39 w rejonie Mrozów (dowództwo pociągu przejął por. Bolesław Sitkowski), po opuszczeniu pociągu zostaje mianowany d-cą zbiorczego batalionu w grupie plk M. Prus-Więckowskiego z którą przechodzi szlak, następnie trafia do SGO „Polesie”. Po jej kapitulacji dostał się do niewoli niemieckiej, przebywał w Oflagu VIIA w Murnau, w 1945 w II Korpusie Polskim we Włoszech. Po wojnie mieszkał

Rankiem 8 września składy wjechały na stację Warszawa Praga, gdzie krótki skład z Banku Poznańskiego osłaniany w drodze przez pociąg pancerny nr 52 został szybko odstawiony w bezpieczne miejsce. Załoga była tak wyczerpana, że żołnierze zasypiali na stanowiskach. Niestety nie było dane załodze odpocząć; kpt. Gonczar dostał rozkaz udania się do opuszczonej bazy 1 Dyonu Pociągów Pancernych w Legionowie, gdzie uzupełniono zapasy i wieczorem pochowano zmarłego tragicznie kierowcę czołgu⁴⁵. Nowy rozkaz skierował pociąg pancerny do Grupy Operacyjnej gen. Kowalskiego. Wczesnym rankiem 9 września „Piłsudczyk” przybył na stację w Tłuszczu, gdzie stał Pociąg Pancerny nr 13 ex „Generał Sosnkowski” dowodzony przez kpt. Stanisława Młodzianowskiego. Silny ogień niemieckiej artylerii na tory i stację zza rzeki Bug oraz naloty niemieckich bombowców z II. Gruppe KG 3⁴⁶ spowodowały, że nie doszło do współdziałania obu pociągów. Rozkaz otrzymany od dowódcy broni pancernej Armii „Modlin”, ppłk Michała Piwoszczuka, skierował pociąg do Rembertowa. Ponieważ tory na obwodnicy koło Zielonki były zerwane, pociąg wrócił do Warszawy i wieczorem unieruchomiony został na Pradze, między posterunkami „Targówek” i „Michałów”. W nocy udało się kolejarzom rozładować powstały tam zator i pociąg wysłany został ze stacji Warszawa Praga po niewłaściwym torze do Warszawy Wileńskiej i Marek, skąd przez Zielonkę pojechał w kierunku Rembertowa.⁴⁷ Po dotarciu do Rembertowa „Piłsudczyk” otrzymał rozkaz udania się na trasę Mińsk Mazowiecki – Mrozy – Siedlce.

W dniu 10 września, po pokonaniu wielu trudności na trasie, dojechano do stacji Dębe Wielkie; dalej w kierunku wschodnim tory zastawione były transportami ewakuacyjnymi. Kilkogodzinny postój nie przyniósł zmiany sytuacji. Około godziny 16. nadleciało 12 niemieckich samolotów w dwóch rzutach, zrzucając bomby na stację i ostrzeliwując stojące pociągi z broni pokładowej. „Piłsudczyk” bronił się ogniem haubic skierowanych pod najwyższymi kątami, jeden z pocisków wystrzelonych przez drugi pluton ogniowy uszkodził samolot, który dymiąc odleciał. W składzie bojowym stojącym w tyle, na skutek podmuchu wybuchającej bomby, platforma wyskoczyła z szyn; gorzej było w składzie gospodarczym, gdzie ostrzelany z działek pokładowych parowóz cywilny Tr 11 i spięta z nim cysterna miały wiele przestrzelin i nie nadawały się do użytku. Wokół pociągu i na polu było wielu rannych i zabitych spośród ludności cywilnej i jednostek piechoty. Przytoczmy teraz fragment wspomnień jednej z osób będących w transportach ewakuacyjnych i widzącej bombardowanie:

„Nareszcie nocą przejechaliśmy most na Wiśle w Warszawie. Po minięciu stolicy nasz transport nabrał szybkości. Dojechaliśmy przed stację Dębe Wielkie koło Mińska Mazowieckiego. Pociągi stanęły. Ogłoszono alarm. Trwał nalot niemieckiego lotnictwa nurkującego tzw. „sztukasów”. Bombardowali stację. Jedna z bomb uderzyła w połączenie dwóch wagonów kolei elektrycznej podmiejskiej. Dwa wagony pełne trupów!

w Szkocji, gdzie zmarł.

45 Prawdopodobnie był nim st.strz. Andrzej Krochmal, kierowca czołgu TK 3, zginął w wypadku 08.09.39 na stacji W-wa Włochy.

46 J. Ledwoch, Polskie pociągi pancerne 1939, Warszawa 2015, s. 29.

47 A. Wesołowski, Kolejnictwo w Polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej. tom1 część 2, Warszawa 2011, s. 477.

Masakra! Zabici stali na korytarzach, tak byli stłoczeni i poplątani. Z okien zwisały głowy zabitych, osmolonych. Ciekła im krew z ust, z uszu. Z wagonów, przez drobne szpary, sączyła się czerwona struga krwi jak rubinowy płat lśniącego jedwabiu wypływającego z maszyny farbiarskiej. Widziałem, jak na wysokim peronie skacze kobieta na jednej nodze. Woła swoje dziecko. Była tak zszokowana, że nie czuła, nie wiedziała, że ma urwaną nogę poniżej pachwiny. Sanitariusze podjęli ją pod ramiona i położyli na peronowej ławce. Dopiero wtedy zemdlą, straciła przytomność. Niemiecki lotnik zrzucił trzy bomby. Jedna wybuchła przed pociągiem, na wysokim peronie, druga w złączenie dwóch wagonów a trzecia za pociągiem, w rowie tuż przy torze. W dwóch wagonach wszyscy byli zabici, w następnych dwóch wielu zabitych, a bardzo wielu rannych od podmuchu, odłamków bomb, betonu, a najwięcej od odłamków szkła z okien wagonów osobowych. Był to widok makabryczny! Tylu zabitych, rannych i okaleczonych na całe życie. Wielu straciło oczy od rozbitego szkła. Ksiądz w komży, błąd jak chusta, błogosławił umierających, udzielał z sanitariuszami i harcerzami pomocy, opatrywał rany. (Był to proboszcz ks. Izdebski a harcerze to 23 warszawska Drużyna Harcerska)⁴⁸.

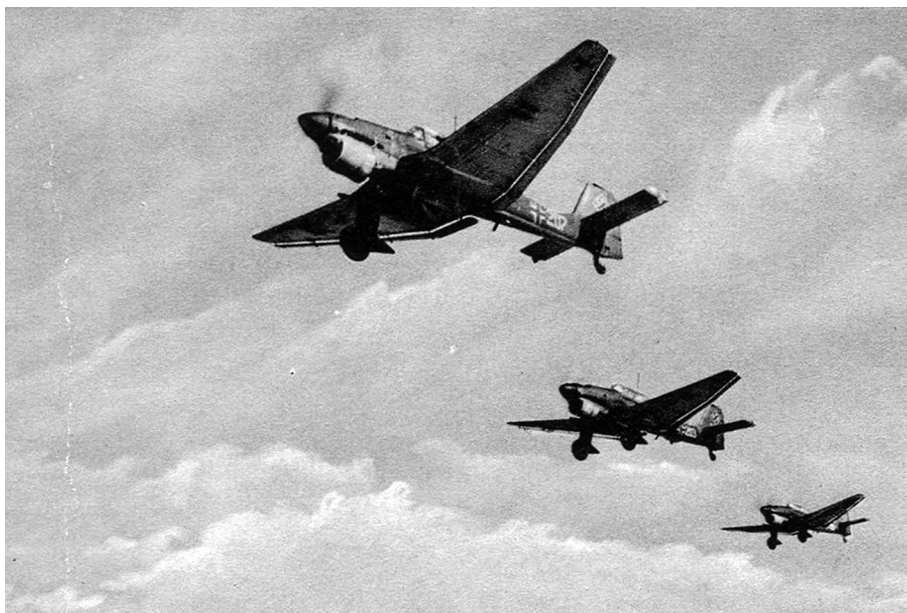
Po nalocie przystąpiono do usuwania szkód; cywilny parowóz Tr 11, w którego kotle naliczono 16 przestrzelin zastąpiono parowozem Ty 23 zabranym z unieruchomionego składu ewakuacyjnego. Cysternę odłączono od składu, a wykojoną platformę składu bojowego ustawiono na torze; ppor. Kossobudzki i kpr. Urban pojechali motocyklem do Mińska Mazowieckiego, aby sprawdzić, co jest przyczyną powstałego zatoru. Wrócili wieczorem. W Mińsku Mazowieckim brak było wody dla parowozów z powodu uszkodzenia stacji pomp. W dniu następnym, z rana ppor. Kossobudzki, kpr. Wiercioch i st. strz. Sadowiński, jako kierowca motocykla, pojechali do Mińska Mazowieckiego. Stacja była zablokowana składami ewakuacyjnymi i wojskowymi. Stacja pomp znajdowała się w lasku, obok stacji kolejowej, urządzenia pompowni nosiły wyraźne ślady sabotażu. Po kilku godzinach naprawy, około południa popłynęła woda. Zaniepokojony przedłużającym się postojem pojawia się w Mińsku kpt. Gonczar i nakazuje wydawać parowozom jedynie po 2.5 m³ wody. Decyzja była spowodowana chęcią jak najszybszego rozładowania istniejącego zatoru.

Powoli odprawiane były kolejne składki w kierunku wschodnim na Mrozy – Siedlce. W czasie manewrowania składem bojowym uległ uszkodzeniu czołg Renault FT-17 i jego prowadnica oraz złącza między lorą a doczepionymi do niej prowadnicami, sprzęt powiązано prowizorycznie łańcuchami. Na stacji tankietki po rampie przejechały na lorę; prowadnice razem z czołgiem Renault pozostawiono obok nasypu za Mińskiem Mazowieckim. Z Mińska wyjechał najpierw skład gospodarczy, a za nim skład bojowy. Jechano lewym torem (pod prąd, gdyż prawy był już całkowicie wyłączony z ruchu pociągów, z powodu zniszczeń i stojących na nim opuszczonych i rozbitych pociągów).

Późnym wieczorem składki dotarły do stacji Mrozy; dalszy ruch tym torem w kierunku wschodnim był niemożliwy ze względu na zatarasowanie torów składami ewakuacyjnymi. W Mrozach saperzy kolejni poprawili wieżę ciśnień i stację pomp w takim

48 Relacja p. Zbigniewa Miękusa z Jarocina Wielkopolskiego.

zakresie by parowozy mogły nabrać wody, a następnie pobrano węgiel. Udało się to dzięki temu, że dyżurny ruchu i maszynista pompowni byli na miejscu. Skład gospodarczy pozostaje na bocznicy w Mrozach, a skład bojowy po przejechaniu na drugi tor, dzięki zwrotnicy wstawionej przez saperów z baonu mostów kolejowych, podjechał pod Oleksin. Wysłany na rozpoznanie do Siedlec czołg TK-3 pod dowództwem kpr. Trojana potwierdza zajęcie miasta przez Niemców⁴⁹. Pod wieczór, 12 września wkroczyły do Mińska Mazowieckiego oddziały rozpoznawcze 61 DP dowodzonej przez gen. maj Siegfrieda Hanicke, a 13 września, około godziny 10.30 wkracza 11 DP dowodzona przez gen. por. Maximiliana Bocka. Podjęta 13 września przez grupę kawalerii gen. Andersa próba odbicia Mińska zakończyła się niepowodzeniem. Zajęcie przez Niemców Siedlec i Mińska Mazowieckiego spowodowało powstanie na linii kolejowej między Mrozami a Siedlcami kotła, w którym znalazło się co najmniej siedemnaście transportów wojskowych.



Fot. 2. Klucz niemieckich bombowców nurkujących Junkers Ju 87 Stuka.

W powstałym zatorze na długości około 14 kilometrów znalazły się następujące transporty wojskowe :

- Ośrodka Kolejowego nr 1 (nowopowstające Centrum Wyszkołenia Kolejowego) – dowódca ppłk st. sp. inż. Kazimierz Kowalski ⁵⁰.

49 Przed północą w nocy z 11 na 12 września wkroczył do Siedlec batalion rozpoznawczy dywizji pancernej „Kempf”. 11 września o godz. 19.10 sztab DPanc. „Kempf” zameldował, że wysunięte oddziały dywizji osiągnęły północny skraj Siedlec. Sztab dywizji zatrzymał się w Suchożębrach, 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 Siedlec.

50 Ppłk inż. Kazimierz Kowalski (1885-1967) - przed wybuchem II wojny oficer wojsk kolejowych w stanie spoczynku, m.in. był dowódcą IV batalionu w 2 Pułku Wojsk Kolejowych w Legionowie (1923), Dyrektor Naukowy Obozu Szkolnego Wojsk

- Batalionu z nadwyżek mobilizacyjnych Ośrodka kolejowego nr 2 - dowódca kpt. inż. Bolesław Bronisz.
- Bazy Balonowej nr 1 - dowódca mjr Stanisław Gumiński.
- Bazy Lotniczej nr 1 - dowódca mjr pil. w st. sp. Antoni Romanowski ⁵¹.
- Kompanii mostów kolejowych nr 17 - dowódca kpt. Stanisław Bury-Burzymiski.
- Kompanii mostów kolejowych nr 20 - dowódca por. Mariusz Antoszewski.
- Kompanii mostów kolejowych nr 22 - dowódca kpt. Filip Krajewski.
- Kompanii mostów kolejowych nr 25 - dowódca por. inż. Zbigniew Lewandowski.
- Czołówki warsztatowej mostów kolejowych typ. I nr 1 - dowódca kpt. Eugeniusz Chrzanowski.
- Czołówki warsztatowej mostów kolejowych typ. I nr 2 - dowódca kpt. Jerzy Urbańczyk.
- Skład gospodarczy pociągu pancernego nr 13 - dowódca kpt. Mieczysław Wnukowski.
- Skład gospodarczy pociągu pancernego nr 52 - dowódca por. rez. inż. Antoni Michał Kossobudzki.
- Pociąg pancerny nr 52 „Piłsudczyk” - dowódca kpt. Mikołaj Goncezar.
- Pociąg zaopatrzeniowy armii „Modlin” - dowódca st. sier. NN.
- Transport Dowództwa 14 GWK⁵² - dowódca kpt. August Urbańczyk.
- Transport W.I.G⁵³ - dowódca plutonu pozostawionego do ochrony kpt. Feliks Buchaleczyk.
- Zbioreczy pluton z 11 i 12 plutonów eksploatacyjnych silnikowych – dowódca kpt. Edward Rudomina-Dusiński ⁵⁴.

Dowodzenie nad wojskami znajdującymi się w odciętych transportach kolejowych przejął ppłk Kazimierz Kowalski. Podjął on decyzję bronięcia się na miejscu przez kilka dni. Pułkownik motywuje ją tym, że organizująca się jakoby pod Lublinem armia oswobodzi okrążone transporty.⁵⁵ Od świtu 11 września grupa zajmowała stanowiska obronne w terenie i prowadziła bliskie rozpoznanie we wszystkich kierunkach. Dzień ten przeszedł na utarczkach dywersyjnych, prowadzonych szczególnie intensywnie w obrębie szosy Mrozy – Siedlce, patrolowanej przez niemieckie samochody pancerne.

Po północy 12 września w ciemnościach nocy oddziały polskiej 1 DP Leg. podeszły od północnego zachodu do Kałuszyna. Dowódca 6 pp Leg., płk Engel, otrzymał meldunek, że Kałuszyn jest obsadzony przez jakieś siły nieprzyjacielskie, rzekomo dywersantów. Informacja ta była mało wiarygodna, ale wchodziła w grę obecność w Kałuszynie jakiegoś niemieckiego oddziału rozpoznawczego. Płk Engel przekonany, że w mieście są tylko niewielkie siły nieprzyjaciela zdecydował uderzyć wprost z marszu, bez tracenia czasu na montowanie wsparcia artyleryjskiego.

Kolejowych (1923-1924) i kierownik Referatu Techniczno-Materiałowego w Departamencie Inżynierii MSWojsk. (1926-1929). W 1925r. awansowany do stopnia podpułkownika. W lutym 1929 r. przeniesiony w stan spoczynku. Po zmobilizowaniu 28 sierpnia 1939 r., dowódca Ośrodka Zapasowego Wojsk Kolejowych w Legionowie. CAW: TAP nr 34/54/1908.

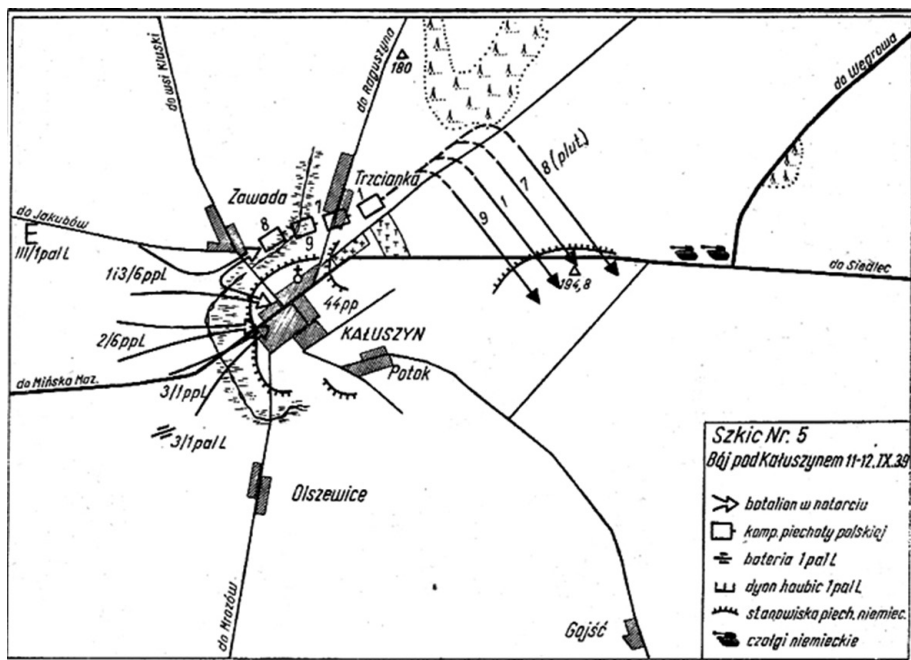
⁵¹ Mjr pil. w st. sp. Antoni Romanowski (ranny 16.09.1939 r.) dowodził transportem Bazy Lotniczej nr 1.

⁵² GWK - Dowództwo Grupy Wojsk Kolejowych.

⁵³ WIG - Wojskowy Instytut Geograficzny.

⁵⁴ P. Zarzycki, Batalion Silnikowy, Pruszków 1998, s. 25.

⁵⁵ Sprawozdanie kpt. S. Młodzianowskiego z działań PP nr13 w czasie wojny 1939 r. IPiMS, syg. B.I. 105/N.



Rys. 1. Szkic boju pod Kałuszyńem z 11-12 września.

III batalion 6 pp. Leg. zostaje skierowany wzdłuż północnych krańców miasteczka na obejście z zadaniem opanowania wzgórza 194,8 na wschód od Kałuszyna, przy szosie Kałuszyn – Siedlce. Po otrzymaniu wiadomości o zajęciu wzgórza 194,8 gen. Kowalski zarządził nad ranem generalny atak na Kałuszyn, wspierany ogniem całej dostępnej artylerii i moździerzy. Niemcy zorientowali się, że zostali oskrzydleni z trzech stron. Nie było już mowy o zorganizowanym odwrocie. Wycofali się z ruin miasta na północny wschód. Po względnym uporządkowaniu tworzą nową linię obrony w rejonie Grębkowa. W zwycięskich walkach o Kałuszyn uczestniczył również III batalion 1 pp Leg. Nie jest prawdą powtarzana w licznych opracowaniach informacja, że dowódca niemieckiego 44 Pułku popełnił samobójstwo. 1 DP Leg. w chwili wejścia do walki o Kałuszyn, choć miała ograniczoną swobodę manewru, to nie była jednak okrążona. 6 pp. Leg. mógł po napotkaniu nieprzyjaciela na swojej osi marszu w Kałuszyńie obejść go od zachodu, ale to narażałoby całą kolumnę sił głównych na atak z lewej flanki. Dlatego jedynym rozwiązaniem było opanowanie miasta i rozbicie obsadzającego go przeciwnika, gwarantowało to bezpieczeństwo przemarszu reszty dywizji. Po zwycięskiej bitwie o Kałuszyn dowódca 1 DP Leg. chciał jak najprędzej przekroczyć szosę Siedlce – Seroczyn i uchwycić kompleks Wodynie – Oleśnica – Wola Wodyńska – Ruda, skąd następnie przejść w lasy rozciągające się wokół wsi Jagodne. W czasie postoju rejon kwaterowania wojska były nękane ostrzałem artyleryjskim z dość dużą dokładnością. Wyglądało na to, że ktoś tym ogniem kieruje. Z rejonu placówek III/1pp

przyprawdzono rozebranego mężczyznę. To jakiś starszy człowiek. W pojedynczym domku w pobliżu Woli Rafałowskiej miał zainstalowaną krótkofalówkę, miał też jakieś tabele czy kody. Podobnie w rejonie II/1pp złapano chłopaka, ubranego tylko w koszulę i spodnie, włóczącego się pomiędzy stanowiskami czat. W jego kieszeni znaleziono nożyce do cięcia kabli telefonicznych, monety 1-markową i 5- markową, niemieckie suchary i okrągłą celuloidową tabliczkę z kodem do sygnalizacji świetlnej⁵⁶.

Ale znacznie więcej działało się w sanatorium w Rudce. Na skutek meldunku ludności cywilnej wyjechał tam por. Krzymowski⁵⁷ z dwoma żołnierzami i bez trudu wykrył całe gniazdo dywersji. W sanatorium przebywało dużo mężczyzn. W piwnicy gmachu został odkryty potężny skład broni i radiostacja, obsługiwana przez dywersantów. Kierownikiem jej był administrator tej instytucji, w dodatku jeden z członków bardzo zasłużonej rodziny, Niemiec Gerlach. Jest to już zorganizowana centrala szpiegowsko-dywersyjna⁵⁸.

Noc z 11 na 12 września w zablokowanych składach minęła spokojnie; każdy skład ubezpiecza się samodzielnie. Z kierunku Kałuszyna widać było łuny pożarów, huk armat i serie broni maszynowej, walczącej 1 DPŁeg.

Od rana 12 września gros DPanc. „Kempf” zaczęło się przesuwać z Siedlec w kierunku Seroczyn – Żelechów. 11 DP obsadziła Jakubów i szosę między Mińskiem Mazowieckim a Kałuszynem. 1 BK stanęła na szosie na wschód od Kałuszyna. I Korpus zwrócił się frontem na zachód, w kierunku Warszawy. Korpus „Wodrig” 1 DP obsadził szosę Kałuszyn – Siedlce w Opolu (sześć kilometrów na zachód od Siedlec). DPanc. „Kempf” dotarła do rejonu Wodynie – Seroczyn (sześć kilometrów na północ od Stoczka) i stanęła frontem w kierunku północno-zachodnim, odcinając drogę odwrotu na południe polskiej 1 DPŁeg.

W dniu 12 września rano ppor. Łukaszewicz wysadził most drogowy w Bojmiu na rzece Kostrzyń, dla zablokowania drogi Kałuszyn – Siedlce, biegnącej równolegle do torów kolejowych, a ok. godziny 9.30 zniszczył na szosie jeden czołg i samochód osobowy oraz widzi pod lasem 19 czołgów niemieckich 0,5 km na północ od szosy i krążące nad nimi trzy ciężkie samoloty transportowe niemieckie. Z tego wywnioskował, że czołgi czekają na dostarczenie im paliwa drogą powietrzną⁵⁹ i poprosił o natychmiastowe zorganizowanie natarcia na nie najbliższymi kompaniami. Meldunek ten otrzymał kpt. Dobrowolski zastępca kpt. Bronisza, nie zdecydował się jednak na działanie i meldunek odesłał do kpt. Bronisza będącego na odprawie u płk Kowalskiego. Nim goniec przebył odległość 5 km, sprawa stała się już nieaktualna. Czołgi zaopatrzone w paliwo ruszyły w kierunku na Siedlce. Jedna kompania saperów mostów kolejowych, pracując przez cały dzień, oczyściła jeden tor na długości 10 km w kierunku na Siedlce, przerzucając za pomocą wmontowanych rozjazdów, które wcześniej zostały zdemonstrowane na stacji w Mrozach, transporty ewakuacyjne na drugi tor. Zwiększyły się w

56 S. Truszkowski, *Mój wrzesień*, Warszawa 1969, s. 153.

57 por. Zygmunt Krzymowski - Oficer informacyjny 1PP Leg.

58 Relacja z kampanii wrześniowej maj Wojciech Pohoński, IPiMS, sygn. B.I.24/C/1.

59 Faktycznie w tych dniach DPanc. „Kempf”, była zaopatrywana w paliwo drogą powietrzną.

ten sposób możliwości manewrowe pociągu pancernego. Tego dnia załoga pociągu pancernego sprawdziła wiele opuszczonych wagonów i uzupełniała zapasy. W godzinach popołudniowych mjr Hynek⁶⁰ z kpt. Burzyńskim⁶¹ i kierowcą wyjechali samochodem osobowym dla nawiązania łączności z własnymi wojskami. Kilka kilometrów na południe od Broszkowa w lesie⁶² spotkali płk Jana Karcza, dowódcę Mazowieckiej Brygady Kawalerii ze sztabem i jednym szwadronem 11 puł, od którego dowiedzieli się, że brygada została rozproszona i odchodzi na południe.

W nocy z 12 na 13 września 1 DPŁeg. była już rzeczywiście okrążona. Od postawy jej żołnierzy zależało otwarcie drogi dalszego odwrotu. Ponieważ wojska polskie posuwały się bardzo długą kolumną, rozciągniętą na wiele kilometrów, walki prowadzono praktycznie obok każdej z okolicznych wiosek. We wtorek 13 września pierwsze walki zaczęły się na Turcu, potem w Woli Wodyńskiej, Helenowie, Wodyniach, Oleśnicy, Rudzie Wolińskiej, Seroczynie, Róży, Lipinach, Dębowcu, Jagodnem, Żebraku, Olszycem, Czachami, Domanicami, Oleksianką, Borkami i prawdopodobnie w innych, nieudokumentowanych. Noc z 14 na 15 września miała dramatyczny przebieg. Setki żołnierzy 1 DPŁeg. dostały się w tym czasie do niewoli niemieckiej i tę noc spędziły już pod strażą. Setki innych żołnierzy wyszło o zmroku z wszelkich zakamarków, zabudowań, błot i zarośli. Pewna ilość zamierzała przedzierać się do Warszawy i Modlina, co należało do przedsięwzięć znacznie łatwiejszych, gdyż pierścień niemiecki z tej strony nie był tak zwarty. Ci wzięli później udział w obronie Warszawy. Jednak ogromna większość usiłowała, zgodnie z otrzymanymi rozkazami, przedzierać się przez Radzyń – Parczew do Włodawy. Wielu z nich trafiło później do tworzącej się Samodzielnej Grupy Operacyjnej Polesie, dowodzonej przez gen. bryg. Franciszka Kleberga. Gros rozbitków skupiła się dookoła dowódcy i sztabu 1 DPŁeg., która już w tym czasie zaczynała się odtwarzać.

W dniu 13 września z rana dotarł do Mrozów kpt. Stanisław Młodzianowski⁶³ i z rozkazu ppłk Kowalskiego zorganizował baterię artylerii ze znalezionych na platformach czterech⁶⁴ armat 75 mm Schneider wz.1897⁶⁵ i załogi pociągu pancernego nr 13 ex „Sosnkowski”. Dwie armaty pozostawiono na platformach dla obrony w ruchu, a dwie pozostałe wyładowano do walki w miejscu. Niestety armaty nie posiadały przyrządów celowniczych i strzelać można było tylko „po lufie”. W tym dniu załoga części gospodarczej „Piłsudczyka” zniosła w jedno miejsce węgiel z wygaszonych parowozów, z przeznaczeniem dla składu bojowego; reszta parowozów potrzebnych do przetaczania taboru opalana była drewnem z podkładów wyciąganych spod toru (wyjmowano co czwarty). Wodę dla parowozów nabierano ze strumienia za pomocą pompy

60 Maj obserwator i pilot balonowy Franciszek Hynek (1897-1958), oficer 2 Batalionu Balonowego w Legionowie. Po mobilizacji w 1939 r. dowódca szkolnego batalionu balonowego, wchodzącego w skład Bazy Balonowej nr 1.

61 kpt. obserwator balonowy Zbigniew Burzyński (1902-1971), oficer 2 Batalionu Balonowego w Legionowie. Po mobilizacji dowódca 6 kompanii balonów obserwacyjnych.

62 Miejsce koncentracji brygady w rejonie wsi i lasu Kaczory. J. Odziemkowski, 7 Pułk Ułanów Lubelskich, Warszawa 1989, s. 30.

63 Kpt. Stanisław Młodzianowski był dowódcą pociągu pancernego nr 13, który został zniszczony 10.09. w okolicy stacji Łochów. Załoga składu bojowego dołączyła do składu gospodarczego unieruchomionego na wschód od Mińska Mazowieckiego.

64 Niektóre relacje mówią o sześciu działach np. kpt. Bolesław Bronisz.

65 Relacja por. Piątkowskiego z okresu kampanii wrześniowej 1939 r. IPiMS, sygn. B.I. 24/E/3.

strażackiej lub wiadrami. W dniu następnym jeden z okolicznych chłopów, dowożący wodę do parowozu mimo silnego ognia artylerii, zginął. Pochowany został jak bohater, z honorami wojskowymi w m. Sosnowe.

Skład bojowy stacjonował na stacji Sosnowe, a łączność ze składem gospodarczym znajdującym się na stacji w Mrozach utrzymywano za pomocą motocykla. Reszta dnia zeszła na intensywnym ostrzale artylerii niemieckiej, po którym wyszło natarcie na rejon Sosnowe, które odparto dzięki wsparciu improwizowanej baterii. W powstałym sztabie grupy zapadła decyzja wspólnego bronienia się na miejscu wszystkich ośrodków grupy. Wzdłuż toru kolejowego zbudowana została sieć telefoniczna między współdziałającymi pododdziałami, przy wykorzystaniu niezniszczonych przewodów sieci stałej. *Zgrupowanie obronne wyglądało następująco :*

„ Od strony Siedlec okrakiem na torze – Ośrodek 2 Baonu Balonowego, w lewo od niego frontem na szosę – Ośrodek ppłk Kowalskiego, dalej – po obu stronach toru, tj. w lewo od ppłk Kowalskiego i w prawo od baloniarzy – moje 6 kompanii, na skrzydłach moich kompanii od strony Mrozów okrakiem na torze – Ośrodek 1 pułku lotniczego. Kompania kpt. Burzymskiego w Mrozach. W całości tworzyło to elipsę, dużą ośią której był tor kolejowy.”⁶⁶

W dniu następnym, z rana sztab został przeniesiony z wagonu ppłk Kowalskiego do domku przy torze, w pobliżu stacji Sosnowe; o godz. 9.00 nastąpił ponowne niemieckie natarcie na Sosnowe. Zostało ono odparte. Od wczesnych godzin popołudniowych cały teren, zajmowany przez grupę, był ostrzeliwany przez 2-3 baterie artylerii niemieckiej; w rejonie stacji Broszków i na samej stacji wzniecono pociskami artyleryjskimi pożary. „Piłsudczyk” osłonięty od strony wroga lasem nie poniósł strat, lecz zarośnięty teren ułatwił piechocie wroga podciągnięcie działek przeciwpancernych, co okazało się zgubne dla pociągu.

Kolumna 5 pp Leg., składająca się z I i III batalionu, pod dowództwem mjr Leona Czerwienia w nocnym marszu z 13 na 14 września pobiła i o świcie 14 września znalazła się na północ od wsi Kopce, a na wschód od miejscowości Żebrak. Z obu batalionów zebrano się około dwustu ludzi i cztery cekaemy. W dalszym marszu doszli oni do toru kolejowego na zachód od miejscowości Broszków. W tym dniu dorwał tam kpt. Henryk Trojańczyk z plutonem artylerii piechoty 1 pp Leg. oraz 9 bateria 1 pal. Leg. pod dowództwem por. Emila Schottela. Było to poważne wsparcie dnia obrony zgrupowania⁶⁷.

Dzień upłynął na ciężkiej walce w odpieraniu natarć od skrzydła wschodniego mjr Kłockowskiego na Sosnowe i od strony szosy oraz przeciwnatarć na Sosnowe i szosę. Po trzecim natarciu na Sosnowe około godz. 18.00 ppłk Kowalski i mjr Gumiński wycofali się ze swoimi oddziałami na południe (miejsce koncentracji wieś Topór), ponosząc przy tym duże straty od ognia artylerii. Wycofujące się oddziały zabrały ze sobą broń maszynową, amunicję, żywność oraz 30-40 jeńców. Opuszczenie stanowisk

⁶⁶ kpt. B. Bronisz, Działanie zgrupowania saperów kolejowych kpt. Bronisza i samodzielnej grupy operacyjnej płk Mikolaja Więckowskiego we wrześniu 1939, MiD WIH syg. II/2/94.

⁶⁷ Tego dnia mjr Czerwień zdecydował się przebiegać do Warszawy. Po kilku dniach marszu i kluczenia między oddziałami niemieckimi zgrupowanie dotarło w rejon Otwocka, 1 października liczący jeszcze 50 ludzi oddział został przez mjr Czerwienia rozwiązany.

przez w/w ośrodki było dla kpt. Bronisza zupełnym zaskoczeniem, zwłaszcza, że walcząc na swym odcinku, ok. godz. 21.00 od por. Sidora (drogą telefoniczną) dowiedział się, że ma rozkaz od ppłk Kowalskiego wycofać się w ślad za nim. Major Romanowski i maj Kłoczkowski⁶⁸, aby uniknąć strat od ognia artylerii, pozostali przez noc na miejscu, a nad ranem wycofali się w kierunku południowym. Na miejscu pozostało: zgrupowanie saperów dowodzone przez kpt. Bronisza; 17 kompania mostów kolejowych dowodzona przez kpt. Burzyskiego; maj Hynek⁶⁹; por. Sidor; ppor. Świątosławski z kilkudziesięcioma ludźmi oraz opl. (ckm) na platformach; pociąg pancerny „Piłsudczyk” ze składem gospodarczym. Na skutek odejścia 3 Ośrodków i, co za tym idzie, powstania luk w obronie, kpt. Bronisz przystąpił do opracowania nowego planu działania, z myślą o możliwości natarcia nieprzyjaciela od strony Siedlec. Noc minęła na ostrzale artyleryjskim pozycji obrońców i przesunięciu wojsk w nowe rejonu obrony.



Fot. 3. Stacja kolejowa w Mrozach, widok od peronów.
Fotografia z lat trzydziestych.

W dniu 15 września nad ranem tabor kolejowy oddziałów dowodzonych przez kpt. Bronisza i mjr Hynka został cofnięty za Mrozy. O godz. 6.30-6.50 wyszło niemieckie natarcie z Siedlec po osi toru kolejowego, trafiając w lukę ugrupowania; kpt. Bronisz z dwoma kompaniami opóźnił natarcie Niemców na miejscowość Skrudą. Oczekujące na podstawach wyjściowych w Skrudzie trzy kompanie, przy wsparciu

⁶⁸ Major Roman Kłoczkowski (1894-1952) oficer 2 Batalionu Balonowego w Legionowie. Po mobilizacji jednostki kwatermistrz Bazy Balonowej nr 1. Od października 1942 r. dowódca I Rejonu VII Obwodu „Obroza” Okręgu Warszawskiego Armii Krajowej.

⁶⁹ Z. Kozak, Z. Moszumański, J. Szczepański, 2 Batalion Balonowy, Pruszków 2006, s. 35.

„Piłsudczyka” (w zastępstwie rannego kpt. Goncezara dowodził pociągiem por. Sitkowski⁷⁰) przeszli do przeciwnatarcia i odbili utracone stanowiska. W tym czasie idąca „na huk dział” 8 bateria 61 pal.,⁷¹ dowodzona przez por. Kotlarza⁷² dołączyła do walczących, wspierając ogniem swych haubic kontratak saperów. Jeszcze w czasie odpierania ataku około godziny 9.00 w wagonie maj Romanowskiego, którego Ośrodek (Baza Lotnicza nr 1) nie brał udziału w walkach, a jeszcze nie odszedł na południe, toczyły się rozmowy oficerów nie biorących udziału w walce, co do dalszych losów zgrupowania. Proponowano nawet zniszczenie pociągu pancernego i wycofanie się na południe. W tym momencie zjawiał się zastępca dowódcy Mazowieckiej Brygady Kawalerii płk Mikołaj Prus-Więckowski⁷³. Kpt. Goncezar poinformował pułkownika, nad czym toczyły się rozmowy, na co pułkownik odpowiedział, że „tu zostaje i obejmuje dowództwo”.

„System obronny grupy – teraz już Samodzielnej Grupy Bojowej Pułkownika Więckiego – oparty był o bagna, stawy i lasy. Redutą było wzgórze miejscowości Skruda (wioska przy torze kolejowym 7 km od Mrozów w kierunku na Siedlce).

• 1 kompania	kpt. Dobrowolskiego	rejon Ryczyca
• 2 kompania	por. Juffego	Sosnowe /wieś/
• 3 kompania	por. Polewskiego	Gołębiówka /grobla/
• 20 kmk	por. Antoszewskiego	Sosnowe / stacja/
• 22 kmk	kpt. Krajewskiego	m. Skruda
• kompania ckm	por. Karmańskiego	m. i wieś Skruda
• 17 kmk ⁷⁴	kpt. Bury-Burzymyskiego	m. Mrozy

Wszystkie kompanie liniowe miały od 1 do 3 ckm, a niezależnie od tego kompania ckm liczyła 12 ckm.”⁷⁵

W godzinach popołudniowych por. Polewski spotyka w okolicznym majątku, na przedpolu Gołębiówki ppor. N.N z dwoma działkami ppanc. i obsługą. Cenne znalezisko zostało przesłane pod konwojem do dyspozycji płk Więckiego. W Mrozach przy składzie gospodarczym lekarz pociągu pancernego por. Hieronim Lewkowicz zorganizował punkt opatrunkowy; z powodu powiększającej się liczby rannych w tym i niemieckich) wykorzystano na szpital sanatorium w miejscowości Rudka⁷⁶. Załoga

70 Też były oficer pociągu szkolnego i oficer sportu w 2DPK, w 1942 został zamordowany w Oświęcimiu.

71 P. Zarzycki, 9 Pułk Artylerii Lekkiej, Pruszków 1996, s. 49.

72 Porucznik służby stałej Ludwik Kotlarz, oficer 9 pal w Siedlcach, otrzymał mobilizacyjny przydział do organizowanego przez ten pułk 61 pal (początkowo dla 41 DPRez., a potem 39 DPRez.) jako dowódca 8 baterii. Bateria ta (wraz z dowództwem III/61 pal) wyjechała z Siedlec transportem kolejowym i 07.09. wylądowała się w Rembertowie, skierowana przez sztab Armii „Modlin” do Mazowieckiej BK, a następnie wycofując się wraz z jej oddziałami dołączyła 15.09. w rejonie Mrozów do zgrupowania kpt. Bronisza, pozostając w jego składzie do końca kampanii.

73 Płk Mikołaj Więckowski był zastępcą dowódcy Mazowieckiej BK. W czasie działań stracił kontakt ze swoją brygadą, docierając rankiem 15.09. do zgrupowania w rejonie Skrudu jako najstarszy stopniem objął nad nim dowództwo. Odąd zgrupowanie posługiwało się nazwą: Samodzielna Grupa Bojowa płk Więckiego.

74 kmk - kompania mostów kolejowych.

75 kpt. B. Bronisz, Działanie zgrupowania saperów kolejowych kpt. Bronisza i samodzielnej grupy operacyjnej płk Mikołaja Więckiego we wrześniu 1939, MiD WIH syg. II/2/94.

76 29 listopada 1908 roku, nastąpiło uroczyste otwarcie sanatorium. Oddano wówczas do użytku wschodnie skrzydło bu-

pociągu pancernego powiększyła się dwukrotnie, gdyż musiała być cały czas w gotowości bojowej, zajmując dla siebie puste wagony, znajdujące się w rejonie stacji Mrozy. Na odprawie u dowódcy grupy kpt. Goncezar dostał rozkaz zorganizowania z rozproszonych oddziałów i rozbitków batalion zdolny do walki, a kpt. Burzymiski zadanie: „Obsadzić stację i m. Mrozy; zorganizować obronę - celem osłonięcia od zachodu i od miasta Kałuszyn organizację Grupy. Obronę utrzymać aż do dalszych rozkazów”⁷⁷. Wykonując rozkaz, 17 kompania obsadziła stanowiska obronne w miejscowości Mrozy, od północy (od m. Kałuszyn) i od zachodu (od Cegłowa) obsadzono po jednej zmniejszonej kompanii, a reszta pozostała w odwodzie. Przeprowadzone rozpoznanie stwierdziło w m. Kałuszyn zmotoryzowany batalion piechoty z działkami przeciwpancernymi. Reszta dnia minęła na obustronnym działaniu patroli bojowych, walce dywersyjnej na szosie i organizacji nowych odcinków obronnych.

Noc z 15 na 16 września mija na ostrzeliwaniu Mrozów i linii kolejowej z działek przeciwpancernych i od czasu do czasu oświetlaniu reflektorami przedpola. Od rana silny ogień artylerii niemieckiej na rejony Sosnowego i Ryczycy, po którym wyszło silne natarcie, odparte po ciężkich walkach przy wsparciu ogniowym baterii haubic por. Kotlarza i pociągu pancernego „Piłsudczyk” dowodzonego przez por. Sitkowskiego. Nękający ogień z działek przeciwpancernych na Mrozy wzmógł się, około godziny 12.00. Niemcy podwieźli samochodami z Kałuszyna dwie kompanie piechoty, które uderzyły po osi drogi Kałuszyn – Mrozy. Niemiecka piechota powoli zbliżała się do stanowisk obronnych 17 kompanii; kpt. Burzymiski dopuścił nacierających na małą odległość, a następnie dał rozkaz otwarcia ognia z całej posiadanej broni. W silnym ogniu maszynowym piechota niemiecka zaległa, lecz nie cofnęła się. Z pomocą przyszedł „Piłsudczyk”, którego ogień wsparł saperów. Udanym kontratakiem saperzy wyparli wroga pod Skrudę; w walce zdobyto nie uszkodzony motocykl z koszem i wzięto do niewoli 5 jeńców, w tym podoficera z kompletem map, którego odesłano do dowództwa grupy. Jeńców ulokowano w wagonach składu gospodarczego, który obecnie stał się po za szpitalem również centralną kuchnią i obozem jenieckim. Straty obrońców wyniosły: 2 zabitych, 6 rannych, 2 ckm zniszczone ogniem artylerii. Wygrana walka bardzo podniosła morale w oddziałach. Zaczęli napływać żołnierze z tzw. rozbitych oddziałów z prośbą o przyjęcie w szeregi walczących.

Noc z 16 na 17 września upłynęła spokojnie. Od godzin rannych zaczął się nasilać ogień artylerii niemieckiej. W silnym ogniu znalazły się pozycje obrońców w Mrozach i miejsce postoju pociągu pancernego, który, zmieniając lokalizację uniknął uszkodzeń. Po otrzymaniu meldunku od kpt. Burzymskiego, około południa dowódca grupy przysłał „Piłsudczyka”, który po krótkim ostrzelaniu nieprzyjaciela musiał się wycofać na skutek ostrzału z ukrytych działek przeciwpancernych. Przed godziną 15 znacznie wzrósł ogień artylerii, pod którego osłoną wyszło kolejne natarcie z dwóch stron: od północy

dynku z 60 łózkami oraz zaplecze kuchenne, kotłownię i leżalnię. W 1927 r. zakończono budowę zachodniego skrzydła budynku, powiększając stan łóżek do 120. Ze stacją kolejową w Mrozach połączenie stanowił tramwaj konny, używany do przewozu chorych do końca lat 60-tych. W czasie działań wojennych we wrześniu i październiku 1939 w szpitalu leczono 202 żołnierzy i oficerów WP. Wielu z nich pochowano na terenie Rudki.

77 kpt. S. Bury-Burzymiski, Relacja z okresu kampanii wrześniowej, CAW syg.II.3.2.

po osi drogi Kałuszyn – Mrozy i od zachodu po osi toru kolejowego z Cegłowa. Pod silnym naporem wroga kompanie powoli zaczęły cofać się w kierunku stacji kolejowej. Powiadomiony o sytuacji płk Więckowski ponownie przysłał pociąg pancerny. W silnym ogniu dział i ckm pociągu pancernego saperzy odbili miasteczko. W odpowiedzi artyleria Niemiecka zasypała pociąg pociskami. Silnie trafiony został jeden z wagonów bojowych, jedna bateria została uszkodzona bezpośrednim trafieniem, co wykluczyło z walki haubicę 100 mm. i armatę 75 mm. Zostało rannych kilku żołnierzy; por. Sitkowski w obawie o pociąg wycofał go z walki. Niemcy ponownie przeszli do ataku, około godz. 16.40 przełamali obronę i zajęli Mrozy. Oddziały saperów bronią się w rejonie stacji, gdzie około godz. 17.00 podjechał pociąg pancerny, pod którego osłoną zostały ewakuowane niektóre składki zaopatrzeniowe i oddziały w kierunku na Sosnowe. Podczas walk o Mrozy odcięta została od reszty wojska i zamknięta w kotle połowa kompanii, pod dowództwem por. Z. Musiała⁷⁸. W nocy saperzy skrycie podeszli do linii niemieckich i z odległości 150 m z bagnietami na karabinach poszli do natarcia. Zaskoczenie było tak duże, że przedarli się przez linie niemieckie, biorąc jeńców i dywersantów (z bronią w rękę, ubranych po cywilnemu). Przedarło się około 150 saperów. Poległ wtedy ppor. Jan Przybyłowicz⁷⁹. W czasie walk o Mrozy 17 kompania poniosła duże straty: zabity 1 oficer, 1 podoficer i około 20 szeregowych. Rannych było: 1 oficer, 2 podoficerów, ponad 35 szeregowych, wszyscy ranni ewakuowani byli do sanatorium w Rudce. Z kompanii pozostało kilkudziesięciu żołnierzy. Kpt. Bury – Burzyski o godz. 19.20 zameldował się w dowództwie grupy, gdzie został w dniu następnym wyznaczony na stanowisko kwatermistrza.

Przed godziną 20.00 kpt. Bronisz otrzymał od płk Więckowskiego rozkaz odbicia Mrozów. Zebrał kilkudziesięciu ludzi pozostałych z 17 kompanii, dwa plutony 22 kompanii, kompanię piechoty zorganizowaną z rozbitków, kompanię ckm bez dwóch plutonów i pluton działek przeciwpancernych. Plan polegał na tym, aby uderzyć o świcie z dwóch stron: od północy z podstaw wyjściowych – lasy Rudki (dowódca por. Gnich) i od południa podstawa wyjściowa: lasy wokół Grodziszcz (dowódca por. Karmański). Kpt. Bronisz z plutonem łącznikowym po torze. Wsparcie ogniowe natarcia udzielać miała bateria haubic i pociąg pancerny. O godz. 23 oddziały pod dowództwem kpt. Bronisza ruszyły marszem ubezpieczonym wzdłuż toru; około godziny 2.00 w nocy, w okolicach semaforów wjazdowych grupa spożyła gorący posiłek, dowieziony ze Skrudu i rozeszła się na pozycje. W nocy plut. Grzmieł z patrolem saperów przygotował do wysadzenia mostek na szosie w północnej części Mrozów. To samo zrobiono na szosie na południe od miejscowości. Celem tych działań była dezorientacja Niemców i uniemożliwienie dojechania posiłków wroga.

Dnia 18 września o godz. 5.30 rano oddziały ruszyły do ataku na Mrozy. Sygnałem było wysadzenie mostku przez patrol saperski plut. Grzmieła. Artyleria niemiecka silnie ostrzeliwała atakujących, centrum miasteczka płonęło. Pododdziały polskie dla skrócenia linii obronnych opuściły zdobyte Mrozy. Z czasem walki przeniosły się do Grodziszcz i Rudki. W osiedlach doszło do walki wręcz i przy użyciu granatów. Na

⁷⁸ Porucznik rezerwy Zygmunt Musiał - oficer techniczny i zastępca dowódcy 17 Kompanii Mostów Kolejowych.

⁷⁹ Por. Z. Musiał, Relacja z okresu kampanii wrześniowej. IPiMS, sygn. B.I.111/A/27.

wsparcie oddziałów walczących w Grodziszczu wyruszył kpt. Krajewski z resztą swojej kompanii. W południe „Pilsudczyk” dysponujący już jedynie dwoma sprawnymi działami i siedmioma cekaemami przejechał pod Sosnowe, gdzie wyszło bardzo silne natarcie niemieckiej piechoty na kompanie dowodzone przez por. Antoszewskiego i por. Juffego. Po niezwykle zaciętych bojach, przy wsparciu pociągu pancernego i baterii haubic natarcie zostało odparte. Pod wieczór udało się „wyciągnąć” z Mrozów pod Skrudę kilka składów pociągów: pociąg zaopatrzeniowy Armii Modlin, skład czołówki warsztatowej i 17 kompanii mostów kolejowych, reszta w wyniku uszkodzeń taboru pozostała na miejscu. Dnia 18 września, w czasie toczonych walk było kilku zabitych i rannych, w tym po raz drugi kpt. Gonczar i kpr. Satoła z pociągu pancernego.

Po przeanalizowaniu zeznań jeńców niemieckich w sztabie grupy uznano, że od rana, tj. od 19 września możliwe jest natarcie broni pancernej z kierunku szosy na Skrudę lub z Mrozów przez Grodziszcz na Skrudę, przy równoczesnym działaniu piechoty z kierunku Siedlec na Sosnowe. Ówczesne położenie relacjonuje świadek:

„Stosownie do wyciągniętych wniosków nastawiliśmy się na ewentualności w ten sposób: kompania 2 (bez plutonu) por. Juffego przesunięta została wieczorem do ptn. części m. Skruda, jako centralny odwód nastawiony do przeciwwuderzeń na Sosnowe i Grodziszcz. Na stanowiskach obronnych kompanii pozostał pluton z ppor. inż. P. Trzaskatą w ścisłej łączności z kompanią por. Antoszewskiego. Ten kierunek uważaliśmy za pewny. Wyloty m. Skruda na szosę i na Grodziszcz zostały obsadzone po jednym działku ppanc. i 4 ckm z amunicją przeciwpancerną oraz załogami bezpieczeństwa po jednym plutonie wyposażonym w granaty ręczne. Obroną ppanc. na kierunku szosa – ptn. wylot m. Skruda, dowodził ppor. (nazwiska nie pamiętam), dowódca plutonu działek ppanc. Podlegał on dowódcy 3 kompanii por. Polewskiemu, który otrzymał rozkaz obsadzenia przejść na groblach minimalną załogą i być gotowym do uderzenia na tyły lub flanki zagonów pancernych, które jakoby działały na jednym z tych kierunków. Gdyby na obu kierunkach wyszły jednocześnie, to w pierwszym rzędzie paraliżować uderzenie od szosy na miejscowość Skruda.

Obroną ppanc. na kierunku Grodziszcz – Skruda po osi drogi dowodził ppor. Świętosławski z 2 Baonu Baloniarzy. Podlegał on bezpośrednio mnie. Droga wylotowa do m. Skruda z kierunku Podskrudzie została zabarykadowana. Pracę tę wykonali jeńcy niemieccy pod moim bezpośrednim kierownictwem. Sam rejon Skrudy ze wzgórzami obsadzony został silnie przez kompanię kpt. Krajewskiego, kompanię ckm (bez dwóch plutonów) por. Karmańskiego i kompanię szturmową por. Sidora⁸⁰. Ta ostatnia kompania rekrutowała się z saperów i baloniarzy pozostałych po odejściu swych ośrodków.”⁸¹

Dzień 19 września rozpoczął się od huraganowego ognia artylerii niemieckiej na wieś Sosnowe, a następnie atakiem na tę miejscowość. Natarcia robiły wrażenie

80 Por. Stefan Sidor, poprzednio dowódca kompanii gospodarczej 2 batalionu balonowego.

81 kpt. B. Bronisz, Działanie zgrupowania saperów kolejowych kpt. Bronisza i samodzielnej grupy operacyjnej plk Mikołaja Więckowskiego we wrześniu 1939, MiD WIH syg. II/2/94.

drugoplanowych i mających odciągnąć uwagę od innego głównego kierunku. Kilkakrotne natarcia odpierała kompania por. Antoszewskiego i częściowo kompania kpt. Dobrowolskiego, wspierana ogniowo pociągiem pancernym z wypadu. Około godziny 15.00 rozpoczęło się silne przygotowanie artyleryjskie na rejon Skruda, trwające przeszło pół godziny. Po zakończonym ostrzale na drodze Grodziszcz – Skruda pojawił się tuman kurzu, z którego po kilku minutach przez lornetkę dało się zaobserwować zbliżającą się kolumnę zmotoryzowaną. Gdy czoło kolumny zbliżyło się na odległość 300m, od wsi odezwało się działo ppanc., ckm załadowane amunicją przeciwpancerną oraz bateria haubic i pociąg pancerny. Porucznik Polewski natychmiast przystąpił do zamknięcia drogi odwrotu, narażając się na ogień własnej artylerii. W odległości 150 m od Skrudy unieruchomione zostały pierwsze dwa wozy bojowe, wycofujące się załogi ścigał ogień ckm. Po przeszło półgodzinnej walce kolumna była w naszych rękach. Kilkudziesięciu zabitych z dowódcą kapitanem na czele i masa rannych rozspanych w obrębie około 500 m. Miejsce niedawnej walki przeszukiwała kompania por. Polewskiego. Do Skrudy ściągnięto 4 sprawne samochody i 5 działek przeciwpancernych, jak również polskich i niemieckich rannych. Ze zdobytych działek przeciwpancernych trzy były sprawne. Do ich obsługi wyznaczono saperów. W tym momencie grupa posiadała 5 sprawnych działek ppanc. W zdobytych wozach znaleziono ponad 300 map (setek i trzech setek) prawie całego obszaru Polski, które w zgrupowaniu były bardzo przydatne. W wozie gospodarczym odkryto: 20 butelek koniaku, papierosy, ser, prowiant, siodło sportowe, materiały na ubrania, srebrną zastawę stołową i wiele innych zrabowanych rzeczy. Po przeszukaniu uszkodzony sprzęt i samochody spalono. Przez cały dzień artyleria niemiecka ostrzeliwała pozycje obrońców, trwały zacięte walki o Grodziszcz, które kilkakrotnie przechodziło z rąk do rąk. Ostatecznie obrońcy utrzymali Podskrudzie. Tego dnia pociąg pancerny został dwukrotnie trafiony pociskami artylerii niemieckiej, całkowitemu zniszczeniu uległ wagon szturmowy i bojówka za parowozem. Przy łunach palących się wozów niemieckich i podczas opatrywania rannych nadszedł zmierzch najbardziej emocjonującego dnia walk grupy bojowej. Noc upłynęła na nękającym ostrzale artylerii niemieckiej i wzmożonym działaniu patroli. Od rana prowadzono działania dywersyjne na szosie, w wyniku których zdobyto dwa samochody osobowe⁸². Popołudnie przyniosło nieprzewidzianą porażkę. Niemcy podeszli skrycie na odległość 150 m od kompanii kpt. Dobrowolskiego i zaskakującym atakiem doprowadzili do całkowitego jej rozproszenia; wbili się dużym klinem w ugrupowanie obronne. Powstała luka w ugrupowaniu mogła umożliwić obejście od tyłu kompanii por. Antoszewskiego. Do przeciwuderzenia ruszyła kompania por. Juffego, lecz nie udało jej się odbić utraconych pozycji. W tym czasie rejon Skrudy ostrzeliwany był przez artylerię niemiecką pociskami na rozprysk. Trzy razy wychodziło natarcie zmotoryzowanych jednostek z Grodziszcz na Skrudę, i trzy razy zostało odparte. W godzinach wieczornych w Skrudzie zebrało się 90 % żołnierzy i wszyscy oficerowie młodszy z rozproszonej kompanii kpt. Dobrowolskiego; jedynie dowódca przepadł.

82 M. Nowiński, *Ludzie z dróg bojowej chwały*. Warszawa 1882. s. 175.

W sztabie grupy zapada decyzja opuszczenia zajmowanych rejonów, i marszu na przeprawę przez Wisłę w rejonie Maciejowice – Kozienice, i dalej w rejon Radomska, gdzie według usłyszanych wiadomości radiowych, miała się koncentrować Armia odwodowa gen. dyw. Dęba-Biernackiego. Podjęta decyzja spowodowana była utratą wielu rejonów obronnych, wbiciem się klina niemieckiego w żywotną część ugrupowania, prawie zupełnym wyczerpaniem amunicji artyleryjskiej i karabinowej, dużymi stratami w oddziałach oraz wyczerpaniem fizycznym ludzi walczących cały czas na pierwszej linii bez zmiany i odpoczynku. O godz. 19.00 wyszły do oddziałów rozkazy przygotowawcze, zalecające gotowość marszową w zorganizowanym marszu ubezpieczonym na godz. 23.00. Przed opuszczeniem stanowisk zniszczono wszelki sprzęt i uzbrojenie, którego nie można było zabrać; w pociągu pancernym pozostało już tylko jedno czynne działo i 3 ckm, 7 pocisków artyleryjskich i 1500 naboju do ckm. Pancerz pociągu bardzo silnie uszkodzony w wielu miejscach, wśród załogi było wielu zabitych i rannych.



Fot. 4. Niemieccy saperzy przy budowie objazdu wokół „Pilsudczyka”.
Fotografia pochodzi z kolekcji Pana A. Jończy.

„Pilsudczyk” oddał ostatnie 7 strzałów artyleryjskich na skrzyżowanie drogi z szosą na kierunku Gołębiewki. Na rozkaz dowódcy załoga przystępuje do niszczenia resztek sprawnego uzbrojenia, zamki i celowniki zakopano między torami. Pomiędzy Mrozami a Cegłowem drużyna saperska kpr. Kumosy wysadziła trotylem torowisko; o godz. 00.25 sierż. Dolczewski⁸³ uruchomił pociąg i zeskoczył na ziemię. Rozpędzony pociąg po wjechaniu na wysadzone torowisko wykoleił się, ulegając zniszczeniu. O

⁸³ Według relacji Kazimierza Fiklewicza od dnia 15.09. to on był maszynistą pociągu pancernego nr 52 „Pilsudczyk” funkcję tę przejął po rannym lub poległym maszyniście wojskowym. W czasie walk pod Mrozami załoga pociągu została powiększona do dwu składów by móc cały czas być gotową do walki, więc może po to był drugi maszynista. Relacja p. Fiklewicza w posiadaniu autora.

godz. 00.30 zestawiona kolumna ruszyła marszem ubezpieczonym; straż tylną stanowiła załoga pociągu pancernego. Na skutek źle funkcjonującej łączności skład gospodarczy nie został powiadomiony o zniszczeniu pociągu pancernego i odejściu grupy. Prowizoryczny pociąg gospodarczy został ostrzelany przez Niemców, zaś przed opuszczeniem przez Polaków podpalony.

W dniu 21 września, z rana skład gospodarczy został ostrzelany, załoga nie zniszczyła składu gospodarczego, gdyż w wagonach byli chorzy i jeńcy. Po wycofaniu się do lasu grupa składająca się z podoficerów i szeregowych w liczbie 28 została rozczłonkowana, wybierając kierunek każdy na własną rękę. Po opuszczeniu rejonu Skrudy zgrupowanie płk Więckowskiego wykonało przeszło stu kilometrowy przemarsz. Ostatnim rejonem dyslokacji grupy były lasy nadleśnictwa Izdebną. W dniu 30 września, po sprawdzeniu informacji radiowych o kapitulacji Warszawy i Modlina, nie mając żadnych szans przebicia się całością grupy spod Warszawy do granic południowych na odprawie podjęto decyzję złożenia broni do dołów wykopanych w lasach i likwidacji zgrupowania. Część oficerów i żołnierzy w dniach następnych dołączyła do SGO Polesie gdzie kontynuowała walkę do dnia kapitulacji.

Opuszczony przez grupę płk Więckowskiego rejon został silnie zbombardowany i ostrzelany przez artylerię niemiecką, następnie wyszło natarcie na opuszczone przez obrońców pozycje w Skrudzie. Tego dnia cały rejon został zajęty przez wojska niemieckie wraz ze zniszczonym i jeszcze zbombardowanym pociągiem pancernym.

Zgodnie z tajnym protokołem z 23 sierpnia 1939 r. Niemcy mieli przekazać obszar Siedlec ZSRR. Z tego też powodu prowadzili pospieszną ewakuację zdobytych wojennej z tego obszaru; m.in. materiałów wojennych pozostawionych w koszarach przez 22 pp, 9 pal oraz w składnicach pod Dęblinem i z pociągów ewakuacyjnych, które stały na linii kolejowej Warszawa – Siedlce – Łuków⁸⁴. Ewakuację zdobytych wojennych prowadzono linią kolejową Siedlce – Małkinia, oraz przy pomocy transportu samochodowego. Walki grupy płk Więckowskiego utrudniły i opóźniły ewakuację zagarniętego w transportach mienia. 24 września zgodnie z układem podpisanym 20 września między ZSRR i III Rzeszą oddziały armii niemieckiej rozpoczęły wycofywanie się na zachód od ustalonej linii demarkacyjnej. 28 września o godz. 12.00 z 8 DS⁸⁵ 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 RKKA miały zająć te miejscowości w dniu 29 września⁸⁶. W Siedlcach sowieci rozmieścili jeden batalion 151 ps⁸⁷, batalion rozpoznawczy i batalion czołgów z 8 DS⁸⁸. 28 września został zawarty nowy traktat między Rzeszą a ZSRR na mocy, którego nowa granica została ustalona na linii Bugu. Od 5 października zamierzano rozpocząć wyco-

84 J. Izdebski, Sytuacja militarna między Wisłą a Bugiem po 15 września 1939 r., [w:] 17września 1939 r na Podlasiu, pod red. J. Fiisińskiego, Biała Podlaska 1990, s. 56

85 DS - Dywizja Strzelecka.

86 Dziennik działań bojowych Frontu Białoruskiego we wrześniu 1939 roku, wstęp i oprac. Cz. Grzelak, Warszawa 1998, s. 187

87 ps - pułk strzelecki.

88 Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939, t. III, Działania wojsk Frontu Białoruskiego pod red. Cz. Grzelaka, Warszawa 1995, s. 299.

fywanie jednostek. W związku z wycofywaniem jednostek sowieckich na linię Bugu, wywożono z Siedlec i okolic cały zagrabiony majątek państwowy i prywatny. 4 października dowódca Frontu Białoruskiego Komandarm II rangi M. Kowalow meldował Ludowemu Komisarzowi Obrony Marszałkowi K. Woroszyłowowi: „Opuszczając m. Siedlce i Łuków wywozimy 3000 wagonów i 150 parowozów. Niemcy nie byli w stanie wywieźć ruchomego taboru z powodu uszkodzenia torów”⁸⁹.

89 Agresja sowiecka na Polskę w świetle dokumentów. 17 września 1939, t. I. Geneza i skutki agresji, pod red. E. Kozłowskiego, Warszawa 1994, s. 279.