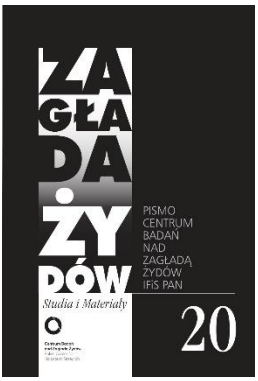

Zagłada Żydów. Studia i Materiały
Holocaust Studies and Materials

VOL. 20 (2024)

ISSN: 1895-247X
eISSN: 2657-3571
DOI: 10.32927
WWW: www.zagladazydow.pl

Centrum Badań nad Zagładą Żydów IFiS PAN
Polish Center for Holocaust Research

Co o Zagładzie wiedział Adolf Gerteis, prezes Kolei Wschodniej?

What did Adolf Gerteis, president of the Eastern Railway, know about the Holocaust?

Marcin Przegiętka
Instytut Pamięci Narodowej

marcin.przegietka@ipn.gov.pl
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-6185-5497

DOI: https://doi.org/10.32927/zzsim.1022
Strony/Pages: 537-562

CC BY

OPEN ACCESS

Z warsztatów badawczych

Zagłada Żydów. Studia i Materiały, R. 2024, nr 20
ISSN (print): 1895-247X; eISSN: 2657-3571
DOI: https://doi.org/10.32927/zzsim.1022

Marcin Przegiętka

Instytut Pamięci Narodowej
https://orcid.org/0000-0002-6185-5497
marcin.przegietka@ipn.gov.pl

Co o Zagładzie wiedział Adolf Gerteis, prezes Kolei Wschodniej?

Streszczenie
Artykuł poświęcony jest Adolfowi Gerteisowi, prezesowi Kolei Wschodniej i kierownikowi Wydziału Głównego Kolei Żelaznych w rządzie Generalnego Gubernatorstwa. Chociaż rola Kolei Wschodniej w przewożeniu Żydów do obozów zagłady jest już w znacznej mierze rozpoznana, to Gerteis jako członek niemieckich władz okupacyjnych nienależący ani do policji, ani do SS pozostawał przeważnie poza zainteresowaniem wymiaru sprawiedliwości oraz historyków. Bezpośrednio po zakończeniu wojny zaproponowano Polsce ubieganie się o jego ekstradycję, jednak stosowna procedura nie została podjęta. Gerteis został wówczas przesłuchany przez oficera łącznikowego Polskiej Misji Wojskowej. Bagatelizował swoją rolę; twierdził, że nie podejmował decyzji w sprawie organizowania transportów do obozów, a nawet nie wiedział o Zagładzie. Zeznania te autor konfrontuje z zachowanymi dokumentami i dowodzi, że Gerteis o procesie mordowania Żydów wiedział znacznie więcej niż deklarował po wojnie.

Słowa kluczowe
Generalne Gubernatorstwo, Kolej Wschodnia (Ostbahn), Zagłada, deportacje do obozów zagłady

Abstract
This article is focusing on Adolf Gerteis, chairman of the Eastern Railway and head of the General Department of the Iron Railway in the administration of the General Government. Although the role of the Eastern Railway in transporting Jews to extermination camps is now largely recognized, Gerteis, as a member of the German occupation authorities who belonged to neither the police nor the SS, remained mostly outside the interest of the judiciary and historians. Immediately after the end of the war, it was proposed that Poland seek his extradition, but the relevant procedure was not undertaken. Gerteis was then questioned by the liaison officer of the Polish Military Mission. He downplayed his role; he claimed that he did not make decisions on organizing transports to the camps, and did not even know about the Holocaust. The author confronts this testimony with surviving documents and proves that Gerteis knew much more about the process of murdering Jews than he declared after the war.

Keywords
General Government, Easern Railway (Ostbahn), Holocaust, deportations to extermination camps

Heiner Lichtenstein, autor wydanej w 1985 r. książki o roli kolei w deportacjach do obozów zagłady, zwraca uwagę, że w Norymberdze na ławie oskarżonych nie zasiadł ani jeden przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji Rzeszy (Reichsverkehrsministerium, RVM). Uniknęli tego zarówno Julius Dorpmüller, minister komunikacji Rzeszy, który zmarł na początku lipca 1945 r., jak i Albert Ganzenmüller, sekretarz stanu w RVM, który zbiegł z obozu internowania i przez Watykan uciekł do Argentyny. Chociaż wrócił do Niemiec w 1955 r., jego proces rozpoczął się dopiero w 1973 r., a niedługo później i tak został przerwany ze względu na zły stan zdrowia oskarżonego[1]. Była to jedna z niewielu prób wyciągnięcia konsekwencji wobec osób odpowiedzialnych za transporty do obozów zagłady, pełniących funkcje kierownicze w RVM i dyrekcjach kolei w Trzeciej Rzeszy oraz na obszarach przez nią okupowanych[2]. Nie ulega wątpliwości, że słusznie urzędników kolei nie uważano za centralne postaci w procesie Zagłady – w przeciwieństwie do funkcjonariuszy SS i policji. Rację ma Raul Hilberg, gdy dowodzi, że kolej była tylko środkiem służącym do realizacji celu, ale – co trzeba podkreślić – środkiem nieodzownym[3].

Właśnie Hilberg pierwszy podjął badania nad rolą kolei w Zagładzie. W opublikowanym w 1961 r. dziele *The Destruction of the European Jews* (polskie wydanie w 2014 r.) zwrócił uwagę na te etapy Holokaustu, które wiązały się z masowym przemieszczaniem Żydów – w pierwszej fazie ich wysiedlaniem i koncentracją w gettach, a w ostatniej deportacjami do obozów zagłady[4]. Do zainteresowania wymiaru sprawiedliwości i badaczy omawianą problematyką przyczynił się również odbywający się w Izraelu na początku lat sześćdziesiątych XX w. proces Adolfa Eichmanna, funkcjonariusza Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy (Reichssicherheitshauptamt, RSHA), odpowiedzialnego za koordynowanie transportów do obozów zagłady. Wtedy też w RFN zaczęto przesłuchiwać byłych urzędników Kolei Wschodniej (Ostbahn) i Niemieckich Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn, DR); próbowano ustalić, w jaki sposób aparat SS i policji zamawiał pociągi do deportacji Żydów[5] oraz kto odpowiadał za ich przygotowanie po stronie RVM i poszczególnych dyrekcji kolejowych[6]. Wśród wielu indagowanych

[1] Heiner Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Köln: Bund-Verlag, 1985, s. 9–10.

[2] *Ibidem*, s. 9–10.

[3] Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, tłum. Gisela Schleicher, przedm. Adalbert Rückerl, „Dokumente zur Eisenbahngeschichte", t. 18, Mainz: Dumjahn, 1981, s. 17.

[4] Do tego aspektu badań nad Zagładą nawiązują prace: Dariusz Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie. Zarys problematyki*, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2017 oraz *Infrastruktura akcji „Reinhardt"*, red. Tomasz Kranz, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2023.

[5] Katrin Stoll, *Die Herstellung der Wahrheit. Strafverfahren gegen ehemalige Angehörige der Sicherheitspolizei für den Bezirk Białystok*, Berlin: De Gruyter, 2012, s. 331–344.

[6] Polski wymiar sprawiedliwości już od przełomu 1945 i 1946 r. dysponował protokołami przesłuchań polskich pracowników Kolei Wschodniej o organizacji transportów do obozu

wówczas urzędników kolejowych znaleźli się byli pracownicy Ostbahn. Na przesłuchanie jej prezesa było już za późno – Adolf Gerteis zmarł 27 stycznia 1957 r. we Frankfurcie nad Menem[7]. Dotychczasowi badacze roli kolei w Zagładzie nie interesowali się za bardzo jego działalnością: w centrum ich uwagi znajdowało się berlińskie kierownictwo Ministerstwa Komunikacji Rzeszy i Kolei Rzeszy[8].

Utworzona jesienią 1939 r. w Generalnym Gubernatorstwie (GG), „kraju przybocznym" Trzeciej Rzeszy, Kolej Wschodnia formalnie była niezależna od DR. Jednak w rzeczywistości całe jej kierownictwo stanowili niemieccy kolejarze oddelegowani przez RVM. Prezes Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej (Generaldirektion der Ostbahn, Gedob) był podporządkowany jednocześnie generalnemu gubernatorowi i ministrowi komunikacji Rzeszy, który z czasem próbował rozszerzyć swoje kompetencje w tym zakresie i włączyć całą Kolej Wschodnią do DR. Natrafiło to na opór generalnego gubernatora Hansa Franka, któremu zależało na utrzymaniu własnych prerogatyw. Prezes Kolei Wschodniej na zasadzie unii personalnej pełnił jednocześnie funkcję kierownika Wydziału Głównego Kolei Żelaznych w rządzie GG (Der Leiter der Hauptabteilung Eisenbahnen in der Regierung des Generalgouvernements), był zatem również wysokim urzędnikiem administracji okupacyjnej podległej Frankowi (analogicznych stanowisk nie zajmowali prezesi niemieckich dyrekcji Kolei Rzeszy)[9]. Siedziba Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej znajdowała się w Krakowie. Początkowo Kolej Wschodnia dzieliła się na cztery dyrekcje kolejowe, co odpowiadało podziałowi na dystrykty (Warszawa, Kraków, Radom i Lublin). Po inwazji niemieckiej na ZSRS i przyłączeniu do GG Galicji utworzono tam kolejną dyrekcję, lecz wkrótce liczbę dyrekcji zaczęto redukować. Ostatecznie w 1943 r. pozostały trzy: w Krakowie, Warszawie i Lwowie.

Kolej odgrywała pierwszoplanową rolę już jesienią 1939 r. podczas deportacji do GG Żydów z Rzeszy i polskich ziem wcielonych do Rzeszy. Była niezawodnym środkiem transportu, pozwalającym na szybki przewóz dużej liczby ludzi przy zaangażowaniu stosunkowo nielicznego personelu (zajmującego się

zagłady w Treblince, wykorzystał je jednak tylko w procesach przeciwko gubernatorowi dystryktu warszawskiego Ludwigowi Fischerowi. Zeznania polskich kolejarzy nie obciążały bezpośrednio wysokich funkcjonariuszy Kolei Wschodniej, np. nazwisko prezesa Kolei Wschodniej Adolfa Gerteisa w ogóle w nich nie pada (jeśli mowa w nich o niemieckich kolejarzach, są to bezpośredni przełożeni Polaków). Zob. Justyna Majewska, *„Świadek zeznał, co następuje…". Protokoły przesłuchania polskich pracowników kolei pracujących na stacjach w okolicy obozów akcji „Reinhardt"*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2017, nr 13, s. 449–511.

[7] Ernst Klee, *Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945*, Frankfurt am Main: S. Fischer, 2003, s. 181.

[8] Christopher R. Browning, Peter Hayes, Raul Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution*, New York–London: Berghahn Books, 2019.

[9] Dieter Schenk, *Hans Frank. Biografia generalnego gubernatora*, tłum. Krzysztof Jachimczak, Kraków: Znak, 2009, s. 249; Max du Prel, *Podręcznik dla Generalnego Gubernatorstwa w Polsce. Przegląd obszaru, ukształtowania i historii*, Kraków: Buchverlag Ost, 1940, s. 137–139.

samym transportem i jego eskortą)[10]. Ze względu na zamiar wykorzystywania kolei na szeroką skalę do przymusowego przemieszczania Żydów zgodnie z instrukcją Reinharda Heydricha dla grup operacyjnych z 21 września 1939 r. ich koncentracja miała być wyznaczana tylko w miejscach, które były położone w pobliżu linii kolejowych[11]. Również później, gdy od przełomu 1941 i 1942 r. stacjami docelowymi większości transportów żydowskich stały się obozy zagłady Kulmhof (Chełmno nad Nerem), Treblinka, Bełżec, Sobibór i KL Auschwitz, których położenie przy liniach kolejowych ułatwiało deportacje[12].

Należy podkreślić, że wszystkie obozy zagłady znajdowały się nie tylko w miejscach odludnych, otoczonych lasami, lecz również w pobliżu stacji kolejowych, były też wyposażone we własne bocznice kolejowe. Sprawny i łatwy masowy przewóz Żydów do obozów zagłady był optymalnym rozwiązaniem z punktu widzenia władz Trzeciej Rzeszy realizujących Zagładę. W żadnym wypadku nie liczono się z ludźmi przymusowo transportowanymi, przewożono ich w zatłoczonych wagonach bydlęcych, bez wody, pożywienia i niezbędnych urządzeń sanitarnych. Wielu umierało z wycieńczenia po drodze lub wkrótce po dotarciu do celu.

Koleje Rzeszy, a w GG Kolej Wschodnia przewoziły ludzi do obozów zagłady, nie zadając żadnych pytań, nie kwestionując celowości samych transportów ani nie bacząc na warunki, w jakich się one odbywały. Hilberg dowodzi, że większość spośród 5 mln Żydów, którzy zginęli między październikiem 1941 a październikiem 1944 r., trafiła do obozów zagłady właśnie za pośrednictwem kolei[13]. Pociągi kursowały zgodnie z oczekiwaniami zamawiających je instytucji, jeśli tylko we właściwym terminie za to zapłacono[14]. Do rozliczeń stosowano taryfę odpowiadającą klasie trzeciej (mimo że przewóz odbywał się na ogół wagonami bydlęcymi), która

[10] Według Simone de Beauvoir, komentującej film *Shoah* Claude'a Lanzmanna, „Jednym z największych osiągnięć Lanzmanna jest to, że opowiedział o Holokauście i z punktu widzenia ofiar, i z punktu widzenia «techników», którzy uczynili go możliwym i którzy odrzucają wszelką za niego odpowiedzialność" [wyróżnienie M.P.] (Claude Lanzmann, *Shoah*, tłum. Marek Bieńczyk, Koszalin: Oficyna Wydawnicza „Novex", 1993, s. 8).

[11] „Należy zwracać uwagę, aby na miejsca koncentracji wyznaczać tylko te miasta, które są węzłami kolejowymi lub przynajmniej leżą przy liniach kolejowych". *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945*, t. 4: *Polen. September 1939 – Juli 1941*, oprac. Klaus-Peter Friedrich, współpraca Andrea Löw, München: R. Oldenbourg Verlag, 2011, dok. 12 (Der Chef der Sicherheitspolizei übersendet den Einsatzgruppen in Polen am 21. September 1939 Richtlinien für die Vorgehensweise gegenüber Juden [Szef Policji Bezpieczeństwa przekazuje 21 IX 1939 r. grupom operacyjnym w Polsce wytyczne w sprawie postępowania z Żydami]), s. 89.

[12] Czesław Bakunowicz, *Wykorzystanie kolei w Generalnym Gubernatorstwie do Deportacji Żydów*, „Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu Instytutu Pamięci Narodowej" 1993, nr 35, s. 87–90.

[13] Raul Hilberg, *German Railroads/Jewish Souls* [w:] Christopher R. Browning, Peter Hayes, Raul Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution*, New York–London: Berghahn Books, 2019, s. 38.

[14] Lanzmann, *Shoah*…, s. 151–153.

przewidywała 4 fenigi od osoby za kilometr. Dzieci poniżej dziesiątego roku życia przewożono za połowę tej stawki, a poniżej czwartego roku życia – za darmo. Od podstawowej taryfy stosowano ulgi, jeśli jednorazowo przewożono odpowiednio liczną grupę osób[15]. Właśnie ze względu na potrzebę dokładnego ustalenia opłaty za przewóz odnotowywano każdorazowo liczbę pasażerów[16]. Kolej przewoziła również towary pozyskane w wyniku Zagłady, np. odzież zamordowanych Żydów[17]. Heiner Lichtenstein podkreśla, że nawet w najtrudniejszych pod względem transportowym okresach (gdy kolej musiała przewozić wojsko i zaopatrzenie na front) nigdy nie zabrakło taboru, by deportować Żydów do obozów zagłady[18]. Do podobnego wniosku doszedł też Hilberg, który stwierdził: „żaden Żyd nie pozostał przy życiu z powodu braku środków transportu do ośrodków zagłady"[19].

Mimowolnymi uczestnikami tych wydarzeń byli polscy kolejarze. Niemiecki personel Kolei Wschodniej był na tyle szczupły, że stanowił tylko obsadę najwyższych (kierowniczych) stanowisk administracji. Pociągi, również te kursujące do obozów zagłady, obsługiwali Polacy, zdający sobie doskonale sprawę z ich przeznaczenia[20]. Maszynista Henryk Gawkowski, który prowadził pociągi z Warszawy i Białegostoku do Treblinki (czasem wjeżdżał na teren obozu zagłady), wspominał w filmie Claude'a Lanzmanna *Shoah*, że otrzymywał za to „premię" w postaci wódki[21]. Opis roli polskich kolejarzy wykracza poza ramy niniejszego tekstu i może stanowić postulat badawczy na przyszłość.

Liczba Żydów przewożonych jednym pociągiem była bardzo zróżnicowana. W odniesieniu do pociągów wiozących Żydów wysiedlanych z Rzeszy do GG przyjęto początkowo jako normę 1 tys. pasażerów, z czasem podniesiono ją do 2 tys. Podczas akcji „Reinhardt" w pociągu składającym się z około 50 wagonów towarowych przewożono na ogół już blisko 5 tys. osób[22]. Transport, który wyprawiono z Kołomyi do Bełżca 10 września 1942 r., liczył 8205 osób stłoczonych w 50 wagonach[23].

---

[15] Hilberg, *German Railroads/Jewish Souls*…, s. 26–27.

[16] Katrin Stoll, *Rozkład jazdy tylko w jedną stronę. Przesłuchania byłych urzędników Reichsbahn w sprawie deportacji Żydów z Prużan do Auschwitz w 1943 r.*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2016, nr 12, s. 283.

[17] Raul Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 3, tłum. Jerzy Giebułtowski, Warszawa: wyd. Piotr Stefaniuk, 2014, s. 1184.

[18] Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod*…, s. 11.

[19] Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*…, t. 3, s. 1247.

[20] Bakunowicz, *Wykorzystanie kolei*…, s. 96; Majewska, *„Świadek zeznał, co następuje…"*…, s. 449–511; *Zagłada Żydów w obozach na ziemiach polskich*, oprac. Szymon Datner, Janusz Gumkowski, Kazimierz Leszczyński, „Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce" 1960, nr 13, dok. 37 (Zeznanie świadka Franciszka Ząbeckiego o transportach Żydów na zagładę do Treblinki, 21 XII 1945 r.), s. 86–88. Wspomnienia polskiego kolejarza Franciszka Ząbeckiego zawierają wstrząsający opis codzienności na stacji w Treblince, zob. *idem*, *Wspomnienia dawne i nowe*, Warszawa: PAX, 1977, s. 38–61, 69–100.

[21] Lanzmann, *Shoah*…, s. 42.

[22] Hillberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*…, s. 81.

[23] Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*…, t. 2, s. 599, 606.

Znane są główne kierunki transportów, które uruchamiano w związku z realizacją w GG akcji „Reinhardt". Do Bełżca przewożono Żydów pociągami z dystryktu Galicja oraz dystryktu krakowskiego. Obóz w Sobiborze, do którego kierowano transporty z dystryktu lubelskiego i dystryktu Galicja, ze względu na modernizację przebiegającej obok linii kolejowej Chełm–Włodawa w lipcu 1942 r. na pewien czas przestał być stacją docelową pociągów deportacyjnych. Do Treblinki Żydów przywożono przede wszystkim z dystryktu warszawskiego i dystryktu radomskiego[24], ale też z okręgu białostockiego. Część transportów z okręgu białostockiego kierowano przez GG do KL Auschwitz. Do obozów zagłady Treblinka i Sobibór kierowano również transporty bezpośrednio z Rzeszy[25]. Przez GG (a więc za pośrednictwem Kolei Wschodniej) przejeżdżały transporty Żydów z Węgier, kierowane do KL Auschwitz[26].

* * *

Pierwszy prezes Kolei Wschodniej, Emil Beck, urodził się 22 listopada 1887 r. w Sachsenweiler. Po studiach na politechnikach w Gdańsku i Stuttgarcie rozpoczął pracę na kolejach Wirtembergii. W czasie pierwszej wojny światowej służył w wojsku, otrzymał Krzyż Żelazny I i II klasy. Po wojnie powrócił do pracy w kolejnictwie Rzeszy – z przerwą w latach 1923–1928, gdy kierował budową sieci kolejowej i drogowej w Albanii oraz organizował tam Ministerstwo Robót Publicznych[27]. Do NSDAP wstąpił w lutym 1931 r., a więc na dwa lata przed przejęciem władzy przez Hitlera (nr legitymacji 460 298)[28]. Krok ten musiał być motywowany światopoglądowo, co potwierdza sporządzona w strukturach partyjnych opinia na temat Becka. Podkreślono w niej, że jest on „bezwzględnym bojownikiem i absolutnie wiernym, narodowym socjalistą do szpiku kości, pod względem światopoglądowym w pełni zgadza się z ruchem [narodowosocjalistycznym]"[29]. We wrześniu 1939 r. Beck stanął na czele utworzonej w Łodzi Dyrekcji Kolei Żelaznych (Eisenbahndirektion Lodz), która po przeniesieniu do Krakowa w listopadzie–grudniu 1939 r. została przemianowana na Dyrekcję Generalną Kolei Wschodniej[30]. W lutym 1940 r., po zaledwie paru miesią-

[24] *Ibidem*, s. 599.

[25] Alfred Gottwaldt, Diana Schulle, *Die „Judendeportationen" aus dem Deutschen Reich 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden: Marix Verlag GmbH, 2005, s. 206–229.

[26] Raul Hilberg, *The Bureaucracy of Annihilation* [w:] Browning, Hayes, Hilberg, *German Railroads*…, s. 5.

[27] *Die neuen Präsidenten der Generaldirektion Ostbahn in Krakau und der Reichsbahndirektion Danzig*, „Die Reichsbahn" 1940, nr 8/9, s. 94–95.

[28] Alfred Gottwaldt, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945*, Freiburg: EK-Verlag, 2009, s. 167–168.

[29] Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Parteikorrespondenz, A0125, Opinia na temat E. Becka, 18 V 1938 r., b.p.

[30] Marcin Przegiętka, *Tymczasowa siedziba władz Generalnego Gubernatorstwa. Łódź jako okupacyjny ośrodek administracyjny i siedziba Hansa Franka jesienią 1939 roku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne" 2022, nr 149, z. 1, s. 156.

cach piastowania funkcji prezesa Kolei Wschodniej, Beck został przeniesiony na stanowisko prezesa Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion) Berlin, co bez wątpienia stanowi dowód uznania dla jego działalności w GG: utworzenia niemieckiej administracji Kolei Wschodniej i zakończenia pierwszego etapu odbudowy zniszczeń wojennych[31].

Decyzję o przeniesieniu Becka na stanowisko prezesa Dyrekcji Kolei Rzeszy w Berlinie i mianowaniu na jego miejsce dotychczasowego zastępcy – Adolfa Gerteisa – podjął minister komunikacji Rzeszy Julius Dorpmüller. Franka powiadomił o tym 26 lutego 1940 r. Wilhelm Kleinmann, sekretarz stanu w RVM[32]. Gerteis objął stanowisko 6 kwietnia 1940 r. i tego dnia spotkał się z generalnym gubernatorem, jego zastępcą Arthurem Seyß-Inquartem i sekretarzem stanu oraz późniejszym szefem rządu GG Josefem Bühlerem. Chociaż decyzja o wyznaczeniu następcy Becka zapadła w Berlinie, generalny gubernator oświadczył Gerteisowi, że to on „zdecydował się na powołanie go na kierownika Wydziału Głównego Kolei Żelaznych w Urzędzie Generalnego Gubernatora i jednocześnie prezesa Kolei Wschodniej", i wręczył mu dokument nominacyjny. Gerteis zapewnił, że „na nowym stanowisku również będzie służyć Führerowi i Rzeszy", „z całych sił będzie się starać, aby nie zawieść pokładanego w nim zaufania"[33]. Uroczystość objęcia przez Gerteisa funkcji prezesa odbyła się dwa dni później w gmachu Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej przy pl. Matejki 12. Frank wygłosił patetyczne przemówienie; dziękował wszystkim niemieckim kolejarzom za służbę Führerowi i Rzeszy pełnioną w najtrudniejszych warunkach oraz zapewniał, że „niemiecka flaga z tych ziem po Bug i San nigdy nie zostanie usunięta", a rolą niemieckiej administracji – w tym kolejarzy – jest „być pionierami narodowosocjalistycznej Rzeszy"[34].

Kim był następca Becka? Gerteis urodził się 30 kwietnia 1886 r. we Fryburgu Bryzgowijskim. W 1911 r. ukończył studia z zakresu budowy kolei i dróg na politechnice w Hanowerze i rozpoczął pracę w Dyrekcji Kolei Żelaznej (Eisenbahndirektion) w Essen. W czasie pierwszej wojny światowej służył na froncie. Do pracy na kolei powrócił w 1920 r. – tym razem w Dyrekcji Kolei Rzeszy we Frankfurcie nad Menem, skąd został przeniesiony do Centralnego Urzędu Kolei Rzeszy (Reichsbahnzentralamt) w Berlinie (1932–1933), a następnie do Dyrekcji Kolei Rzeszy w Münster (Westfalia). Od 1934 r. należał do zarządu prywatnej kolei Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, a po jej upaństwowieniu (1938)

[31] Po wojnie Beck przeszedł na emeryturę i osiadł w Badenii-Wirtembergii. Zmarł 20 II 1982 r. w Sachsenweiler.

[32] *Das Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen 1939–1945*, oprac. Werner Präg, Wolfgang Jacobmeyer, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1975, s. 121 (zapis z 26 II 1940 r.).

[33] Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie (dalej AIPN), Dziennik Hansa Franka, GK 95/4, Zapis z 6 IV 1940 r., k. 24–25. O zmianie na stanowisku prezesa Kolei Wschodniej informowano w relacji prasowej, zob. *Der neue Präsident der Ostbahn*, „Warschauer Zeitung", 9 IV 1940, s. 5.

[34] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/4, Zapis z 8 IV 1940 r., k. 32–35.

pracował w Dyrekcji Kolei Rzeszy w Essen jako kierownik eksploatacji[35]. Do NSDAP wstąpił w kwietniu 1936 r. (nr członkowski 3 741 759)[36]. We wrześniu 1939 r. przybył na okupowane ziemie polskie jako zastępca Becka na stanowisku prezesa Eisenbahndirektion Lodz i jej kierownik eksploatacji. Taką samą funkcję pełnił po przeniesieniu tej dyrekcji do Krakowa w listopadzie 1939 r., gdy została przekształcona w Generalną Dyrekcję Kolei Wschodniej[37].

Gerteis pozostawał prezesem Kolei Wschodniej do czasu opuszczenia przez Niemców GG[38]. Dopiero 18 stycznia 1945 r., tuż przed zajęciem Krakowa przez Armię Czerwoną, ewakuował się na zachód (Frank wraz z członkami rządu GG wyjechali dzień wcześniej). Generalną Dyrekcję Kolei Wschodniej przeniesiono do Opola, gdzie kilka dni później (23 stycznia) ją rozwiązano[39]. O zwolnionym w ten sposób z funkcji prezesa Gerteisie wiadomo, że od lutego do maja 1945 r. był pełnomocnikiem ds. komunikacji ministra komunikacji Rzeszy (Verkehrsbevollmächtigter des Reichsverkehrsministers)[40], lecz nie jest jasne, z jakimi obowiązkami wiązało się to stanowisko.

Gerteis był pozytywnie oceniany przez władze GG i uznawany za fachowca. Jeden z bliskich współpracowników Franka, Friedrich Siebert, twierdził np., że „Gerteis bez wątpienia dobrze wypełniał swoje obowiązki"[41]. Oczywiście oznacza to nic innego jak gorliwe realizowanie powierzonych mu zadań, które wiązały się z przewozami wojska i zaopatrzenia na front, eksploatacją gospodarczą okupowanych ziem polskich, masowymi transportami Polaków i Żydów wysiedlanych z Rzeszy do GG oraz robotników przymusowych do Rzeszy, a także przewozami Żydów do obozów zagłady. Z kolei jego podwładny Werner Pischel pisał po wojnie, że Gerteis był „wybitnym kolejarzem, szanowanym i sprawiedliwym przełożonym oraz dobrym człowiekiem"[42]. Opinia Pischela stanowi bez cienia wątpliwości pró-

[35] Erwin Massute, *Gerteis, Adolf* [w:] *Neue Deutsche Biographie*, t. 6, Berlin: Duncker & Humblot, 1964, s. 330–331, www.deutsche-biographie.de/pnd124326854.html#ndbcontent (dostęp 10 X 2023 r.).

[36] *Das Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen*…, s. 948.

[37] Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler), R 5-Anh. II/49, *Zwei verdiente Eisenbahner nahmen Abschied* – wycinek z „Die Bundesbahn", 1957 r., b.p.; Alfred C. Mierzejewski, *Hitler's Trains. The German National Railway & the Third Reich*, Brimscombe Port: Tempus, 2005, s. 95–97.

[38] Ostatni raz jego obecność na naradzie Franka została odnotowana 12 VIII 1944 r. (AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/36, Zapis z 12 VIII 1944 r., k. 39, 45).

[39] Werner Pischel, *Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939–1945. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg*, „Archiv für Eisenbahnwesen" 1964, R. 74, t. 1, s. 76.

[40] Massute, *Gerteis, Adolf*…, s. 330–331.

[41] Bundesarchiv Bayreuth, Berichte über die Tätigkeit der deutschen Verwaltung in den annektierten und okkupierten Gebieten Polens, auch des Baltikums und der Sowjetunion 1939–1945, Ost-Dok. 13/239, F. Siebert, „Charakteristik maßgebender Persönlichkeiten im Generalgouvernement" [Charakterystyka znaczących osobistości w GG], 4 IX 1958 r., k. 12.

[42] Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod*…, s. 138.

bę wybielenia prezesa Kolei Wschodniej, którego można postawić w jednym rzędzie z takimi „sprawcami zza biurka" (Schreibtischtäter) jak Adolf Eichmann, *nota bene* zajmujący się również deportacjami Żydów do obozów zagłady, lecz nie w resorcie kolejnictwa, ale w RSHA. Oczywiście wątek transportów do obozów zagłady i obozów koncentracyjnych Pischel skwapliwie przemilczał.

W latach 1948–1949 Gerteis był szefem Generalnego Kierownictwa Eksploatacji „Zachód" (Generalbetriebsleitung West) w Bielefeld. Od stycznia 1950 r. był zastępcą generalnego dyrektora Niemieckich Kolei Federalnych (Deutsche Bundesbahn) i mieszkał w Offenbach am Main. Po przejściu na emeryturę w 1952 r. redagował czasopismo „Eisenbahntechnische Rundschau"[43] i nadal był ceniony jako wybitny fachowiec. Jego biogram opublikowany w *Neue Deutsche Biografie* pomija zarówno rolę Kolei Wschodniej w polityce okupacyjnej GG, jak i członkostwo Gerteisa w NSDAP[44].

Pociągi służące deportacji Żydów do obozów zagłady, podobnie jak transporty wojskowe i inne pociągi nadzwyczajne (nieuwzględnione w rozkładzie jazdy), znajdowały się w kompetencji Referatu 33 Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej. Tu właśnie opracowywano ich rozkłady jazdy i przygotowywano zestawienie składu, a następnie przekazywano polecenia właściwym komórkom do realizacji. Zajmował się tym Walter Stier, który w filmie Lanzmanna *Shoah* zapewniał, iż nie wiedział, że pociągi są przygotowywane do przewozu Żydów do obozów zagłady[45]. Jego zapewnienia nie są przekonujące (do problemu wiedzy o odbywającym się Holokauście jeszcze wrócę). Oczywiście Referat 33 działał w tym zakresie na polecenie urzędów koordynujących deportację Żydów do obozów zagłady, czyli aparatu SS i policji. W wypadku transportów, których stacje początkowe znajdowały się na terytorium Rzeszy, polecenia wydawał osławiony Referat IV B4 RSHA. Kierował nim obersturmbannführer SS Adolf Eichmann, którego w kontaktach z RVM reprezentował na ogół hauptsturmführer SS Franz Novak[46].

Większość badaczy uważa, że w GG – w odróżnieniu od Rzeszy – kierownictwo przypadało miejscowym strukturom SS i policji, a nie Berlinowi. Dariusz Libionka wyjaśnia: „Zapotrzebowanie na wagony składały albo sztab akcji «Reinhardt», albo sztaby lokalnych dowódców SS i policji"[47]. Również w okręgu białostockim – jak wynika z ustaleń Katrin Stoll – przyjęto podobny schemat działania. Komendant Sipo i SD w Białymstoku telefonicznie zamówił we właściwej Dyrekcji Komunikacji Rzeszy w Mińsku (Reichsverkehrsdirektion Minsk) cztery pociągi do przewiezienia każdorazowo 2200 Żydów z Orańczyc do KL Ausch-

[43] Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler), R 5-Anh. II/49, *Zwei verdiente Eisenbahner nahmen Abschied* – wycinek z „Die Bundesbahn", 1957 r., b.p.; *Herausgeber der ETR, Reichsbahndirektionspräsident a. D. Dr.-Ing. E. h. Adolf Gerteis, 70 Jahre alt*, „Die Bundesbahn", kwiecień 1956, s. 448.

[44] Massute, *Gerteis, Adolf*…, s. 330–331.

[45] Lanzmann, *Shoah*…, s. 145–149.

[46] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*…, s. 56–57.

[47] Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie*…, s. 104.

witz, które miały kursować w ostatnich czterech dniach stycznia 1943 r.[48] Warto zwrócić uwagę, że trasa ich przejazdu wiodła przez GG, wobec czego po ustaleniu rozkładu jazdy i nadaniu numerów o ich uruchomieniu powiadomiono również Kolej Wschodnią[49]. Natomiast w sierpniu 1943 r. komendant Sipo i SD w Białystoku zamawiał – tym razem w Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu – pociągi do przewozu Żydów z białostockiego getta do Treblinki[50].

Taki tryb zamawiania pociągów przez sztaby dowódców SS i policji opisał szef sztabu dowódcy SS i policji w dystrykcie krakowskim hauptsturmführer SS Martin Fellenz przesłuchiwany w 1960 r. w charakterze oskarżonego. Twierdził, że przynajmniej raz dzwonił do dyrekcji kolei w Krakowie (nie jest jasne, czy chodziło o Gedob, czy o podległą jej krakowską dyrekcję okręgową) i przekazał polecenie, by następnego dnia przygotowano pociąg w celu „przesiedlenia" Żydów z Tarnowa. Od razu otrzymał zapewnienie, że pociąg zostanie podstawiony. Podczas rozmowy nie było mowy ani o liczbie wagonów, ani Żydów, którzy mieli zostać przewiezieni, nie wymieniono również stacji docelowej – w tym wypadku był nią obóz zagłady w Bełżcu[51]. Wynika z tego, że rozkład jazdy pociągu został ustalony już wcześniej, a rozmowa telefoniczna miała jedynie zasygnalizować, że skład musi zostać podstawiony konkretnego dnia. Fellenz nie pamiętał, z kim o tym rozmawiał.

Żaden z byłych urzędników Kolei Wschodniej przesłuchiwanych na początku lat sześćdziesiątych nie potwierdził, by zgłaszano mu zapotrzebowanie na pociągi deportacyjne w opisany przez Fellenza sposób lub by z nim rozmawiał. Werner Pischel, były bliski współpracownik Gerteisa, zatrudniony na Kolei Wschodniej od jesieni 1939 do stycznia 1945 r. najpierw jako referent, a potem kierownik Wydziału Ruchu (Verkehrsabteilung), zaprzeczał w 1960 r., by zapotrzebowanie na wagony do przewozu Żydów zgłaszano telefonicznie. „SS pracowała na podstawie tych samych zasad co Wehrmacht – dowodził. – Jeśli Wehrmacht potrzebował wagonów towarowych, stosowano następującą drogę, której zawsze ściśle się trzymano: zamawianie wagonów towarowych przez Wehrmacht odbywało się zawsze przez właściwą komendanturę transportową, znajdującą się w gmachu Gedobu. Zapotrzebowanie otrzymywało numer transportu (numer pociągu). Ten numer pociągu, który zawierał jedynie liczbę zamówionych wagonów, komendantura transportowa przekazywała tzw. Bbv (Bahnbevollmächtigter), który stanowił placówkę łącznikową między komendanturą transportową

[48] Katrin Stoll, *Rozkład jazdy tylko w jedną stronę. Przesłuchania byłych urzędników Reichsbahn w sprawie deportacji Żydów z Prużan do Auschwitz w 1943 r.*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2016, nr 12, s. 283.

[49] *Ibidem*, s. 294.

[50] Katrin Stoll, *Die Herstellung der Wahrheit. Strafverfahren gegen ehemalige Angehörige der Sicherheitspolizei für den Bezirk Białystok*, Berlin: De Gruyter, 2012, s. 224.

[51] Bundesarchiv Ludwigsburg (dalej BAL), Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen (dalej ZStL), B 162/1341, Protokół przesłuchania Martina Fellenza, Flensburg, 23 VI 1960 r., k. 492–493.

i Generalną Dyrekcją [Kolei Wschodniej]. Ten numer pociągu był przekazywany na właściwym formularzu z Bbv do biura wagonowego. Po otrzymaniu potwierdzenia z Biura Wagonów Towarowych Bbv opracowywało rozkład jazdy i przekazywało cały materiał z powrotem do komendantury transportowej. Komendantura transportowa uzupełniała numer pociągu i zawiadamiała jednostkę zamawiającą. W takim trybie pracy żaden z urzędników Generalnej Dyrekcji [Kolei Wschodniej] nie wiedział, o jaki typ transportu chodzi. Uważam za wykluczone, aby SS bezpośrednio w Generalnej Dyrekcji (w biurze wagonowym) telefonicznie zamawiało wagony i otrzymało potwierdzenie"[52].

Martin Zabel, urzędnik zatrudniony w Referacie 33 Gedob, zeznał, że transporty Żydów do obozów zagłady były zakamuflowane jako transporty przesiedleńców. Twierdził, że tak jak w wypadków transportów Wehrmachtu zamówienia na pociągi kierowano przez komendanturę transportową, tak zapotrzebowanie na pociągi mające przewozić „przesiedleńców" było kierowane przez „urzędy policyjne GG"[53]. Inny urzędnik Referatu 33, Alfons Glas, przesłuchiwany w charakterze świadka w związku z dochodzeniem przeciwko Fellenzowi, wyjaśniał, że referat dzielił się na trzy komórki, które obsługiwały: 1. regularne pociągi pasażerskie, 2. regularne pociągi towarowe, 3. pociągi specjalne. Tą ostatnią komórką kierował Walter Stier i właśnie ona zajmowała się przygotowywaniem rozkładów pociągów specjalnych – zarówno na użytek najwyższych władz GG, jak i do przewozu polskich robotników przymusowych do Rzeszy oraz niemieckich, polskich i żydowskich „przesiedleńców". W wypadku tego ostatniego pojęcia nie ulega wątpliwości, że przesłuchiwany stosował eufemizm zapamiętany z czasów wojny i do tej kategorii zaliczały się również pociągi wiozące Żydów do obozów zagłady. Według Glasa uruchamianiem pociągów dla Wehrmachtu zajmował się inny referat (Referat 37 Gedob)[54].

Zupełnie otwarcie Glas mówił o scentralizowanej ścieżce decyzyjnej dotyczącej uruchomienia pociągów specjalnych, w tym do przewozu Żydów do obozów zagłady. Polecenia wydawało na ogół RVM. W tym celu w nieregularnych odstępach czasu Stier wyjeżdżał do Berlina na konferencje na temat rozkładów jazdy, gdzie stosowne informacje przekazywał mu Otto Stange, urzędnik z RVM. Po powrocie do Krakowa Stier polecał przygotować szczegółowe rozkłady jazdy tych pociągów: ustalano trasę przejazdu, terminy i godziny kursowania, wyznaczano również obsługę trakcyjną (czyli określano, która lokomotywownia będzie zapewniać lokomotywę i personel) oraz ewentualne zmiany na trasie przejazdu. Zestawienie wagonów przygotowywało biuro wagonowe[55]. Według Glasa wyżej opisana scentralizowana ścieżka decyzyjna była najczęściej wykorzystywana do

[52] BAL, ZStL, B 162/1346, Protokół przesłuchania Wernera Pischela, Frankfurt nad Menem, 26 IX 1960 r., k. 93–94.

[53] BAL, ZStL, B 162/1351, Protokół przesłuchania Martina Zabela, Kassel, 26 V 1961 r., k. 94.

[54] BAL, ZStL, B 162/1352, Protokół przesłuchania Alfonsa Glasa, Starnberg, 26 VIII 1961 r., k. 39.

[55] *Ibidem*, k. 40.

uruchomienia transportów żydowskich. Rzadziej stosowano inne rozwiązanie, które zdaje się potwierdzać wersję przedstawioną przez Fellenza. „Mała część pociągów dla żydowskich przesiedleńców – chodzi tylko o pojedyncze pociągi – była zamawiana u nas bezpośrednio przez wyższego dowódcę SS i policji w Krakowie. W tym celu wysyłał on zawsze do urzędników wysokiego, młodego, dobrze wyglądającego oficera SS”[56]. Przesłuchiwany nie potrafił sobie przypomnieć, czy mógł to być Fellenz, i nie rozpoznał go na fotografii (owego oficera SS widział tylko raz niemal dwadzieścia lat wcześniej).

Prawdopodobnie oba tryby zamawiania pociągów, scentralizowany (RSHA – RVM – dyrekcje kolejowe) i bezpośredni (urząd wyższego dowódcy SS i policji lub dowódców SS i policji – Kolej Wschodnia), były stosowane równolegle (według Glasa pierwszy z nich częściej). Na tym zresztą lista możliwych *modus operandi* w zakresie uruchamiania pociągów do obozów zagłady się nie kończy. Przynajmniej raz w sprawie pociągów do deportacji Żydów z warszawskiego getta interweniował u Gerteisa wyższy dowódca SS i policji w GG obergruppenführer SS Friedrich Wilhelm Krüger w czerwcu 1942 r., gdy priorytetowe traktowanie transportów dla Wehrmachtu zagrażało realizacji akcji „Reinhardt” (do tej sprawy jeszcze wrócę)[57]. O swojej rozmowie z Gerteisem Krüger wspomniał podczas narady u Franka, dlatego zostało to odnotowane w protokole narady (wobec tego jeśli podobnych interwencji było więcej, mogły one nie pozostawić śladu w zachowanych źródłach). Zaledwie miesiąc później szef Osobistego Sztabu Reichsführera SS obergruppenführer SS Karl Wolff interweniował na wyższym szczeblu – u dobrze sobie znanego Alberta Ganzenmüllera, świeżo powołanego na stanowisko sekretarza stanu w RVM. Ganzenmüller odpowiedział Wolffowi, że zgodnie z wiadomością, którą otrzymał z Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej, „od 22 lipca codziennie kursuje pociąg z 5 tys. Żydów każdy z Warszawy przez Małkinię do Treblinki, a ponadto dwa razy w tygodniu pociąg z 5 tys. Żydów z Przemyśla do Bełżca”[58]. Zapewniał, że Gedob jest w stałym kontakcie z Sicherheitsdienst (czyli Służbą Bezpieczeństwa; zapewne miał na myśli Sicherheitspolizei – Policję Bezpieczeństwa) w Krakowie, i wyjaśniał, że z uwagi na prowadzone prace modernizacyjne nie jest możliwe uruchomienie pociągów z Warszawy do Sobiboru. Na koniec zaznaczył, że kursowanie pociągów będzie uzgadniane z dowódcą Policji Bezpieczeństwa (stanowisko to piastował brigadeführer SS Eberhard Schöngarth), a o sprawie został powiadomiony dowódca

[56] *Ibidem*, k. 41.

[57] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*…, s. 82.

[58] *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945*, t. 9: *Polen: Generalgouvernement. August 1941–1945*, oprac. Klaus-Peter Friedrich, München: R. Oldenbourg Verlag, 2014, dok. 103 (Der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium informiert am. 28. Juli 1942 darüber, dass aus Warschau täglich Tausende Juden in Vernichtungslager deportiert werden [Sekretarz stanu w Ministerstwie Komunikacji Rzeszy informuje 28 VII 1942 r. o codziennych deportacjach tysięcy Żydów z Warszawy do obozu zagłady]), s. 355–356.

SS i policji w dystrykcie lubelskim brigadeführer SS Odilo Globocnik[59], co nie powinno dziwić, gdyż to właśnie on koordynował akcję „Reinhardt".

O podobną interwencję w RVM Krüger prosił Himmlera na początku grudnia 1942 r., gdy wstrzymanie na okres od połowy grudnia 1942 do połowy stycznia 1943 r. transportów kolejowych nieprzeznaczonych dla Wehrmachtu ponownie zagroziło deportacjom do obozów zagłady[60].

Losy Gerteisa w pierwszych miesiącach po kapitulacji Trzeciej Rzeszy są nieznane. Wiosną 1946 r. został zwolniony z obozu internowania (nie wiadomo jednak, gdzie przebywał ani jak długo) i zamieszkał w Bielefeld w brytyjskiej strefie okupacyjnej. Za zgodą Brytyjczyków został ponownie zatrudniony na kolei. Równocześnie powiadomiono o tym Polską Misję Wojskową w brytyjskiej strefie okupacyjnej. Brytyjczycy przekazali też informację, że były prezes Kolei Wschodniej indagowany o kolejowe transporty więźniów do KL Auschwitz (o transporty do obozów zagłady w GG prawdopodobnie go nie zapytano) odpowiedział, że nie miał pojęcia o tym, co działo się w tym obozie. Zastrzegli, że te zapewnienia nie są wiarygodne. Jednocześnie Gerteis przyznał, że utrzymywał przyjacielskie stosunki z Frankiem, a nawet że odwiedzał go mniej więcej co dwa tygodnie. Twierdził stanowczo, że „ani Frank, ani żaden inny urzędnik nigdy nie rozmawiał z nim o transportach więźniów do Auschwitz"[61]. Pismo kończyło się pytaniem, czy strona polska jest zainteresowana Gerteisem, co oczywiście otwierało możliwość ubiegania się o jego ekstradycję. Wprawdzie Brytyjczycy w większym stopniu niż Amerykanie wymagali, by wnioski ekstradycyjne miały wiarygodne uzasadnienie, lecz mimo wszystko pozwalało to mieć nadzieję na pozytywne rozpatrzenie wniosku władz polskich[62].

Polska Misja Wojskowa w Bad Oeynhausen przekazała informacje o byłym prezesie Kolei Wschodniej pierwszemu prokuratorowi Najwyższego Trybunału Narodowego (NTN) Stefanowi Kurowskiemu, który był również szefem polskiej delegacji w Norymberdze (należeli do niej ponadto m.in. Jerzy Sawicki i Tadeusz Cyprian[63]). W sierpniu 1946 r. Kurowski odpowiedział, że „nie posiada informacji dotyczących działalności Adolfa Gerteisa, dyrektora kolei w GG w okresie okupa-

[59] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*…, s. 177.

[60] *Ibidem*, s. 86.

[61] AIPN, Zbiór Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (dalej GKBZHwP), GK 164/3937, Pismo prokuratora generalnego Wydziału Zbrodni Wojennych (Judge Advocate General JAG's Branch – War Crimes Sec) do Polskiej Misji Wojskowej w Bad Oeynhausen, 7 V 1946 r., k. 7.

[62] Jan-Hinnerk Antons, *Ekstradycja zbrodniarzy nazistowskich i kolaborantów do Polski i Związku Radzieckiego* [w:] *W cieniu Norymbergi. Transnarodowe ściganie zbrodni nazistowskich*, red. Robert Traba, Katarzyna Woniak, Enrico Heitzer, Günter Morsch, Warszawa, Berlin: ISP PAN, CBH PAN, 2019, s. 312.

[63] Łukasz Jasiński, *Sprawiedliwość i polityka. Działalność Głównej Komisji Badania Zbrodni Niemieckich/Hitlerowskich w Polsce 1945–1989*, Warszawa: ISP PAN, 2018, s. 57, 133.

cji”[64]. Swoją odpowiedź oparł na informacji uzyskanej z Głównej Komisji Badania Zbrodni Niemieckich w Polsce, co było zgodne z zasadami przygotowywania śledztw i zbierania materiałów niezbędnych do wystąpienia o ekstradycję.

Po monicie Brytyjczyków, którzy upominali się o odpowiedź na swoje pismo z maja, szef Polskiej Misji Wojskowej mjr Władysław Bednarz zawiadomił ich we wrześniu 1946 r., że Polska nie dysponuje dowodami przeciwko Gerteisowi[65]. Było to równoznaczne z niepodejmowaniem procedury ekstradycyjnej. Wkrótce jednak do Polskiej Misji Wojskowej dotarło kolejne pismo prokuratora Kurowskiego, informujące o zawartej w dzienniku Hansa Franka pod datą 18 czerwca 1942 r. wzmiance wskazującej nie tylko na wiedzę Gerteisa o kolejowych transportach Żydów do obozów zagłady, lecz także na jego udział w podejmowaniu decyzji w sprawie ich uruchomienia.

Mowa o opublikowanej przez GKBZNwP w 1946 r. książce *Zburzenie Warszawy. Zeznania generałów niemieckich przed polskim prokuratorem członkiem delegacji przy Międzynarodowym Trybunale Wojennym w Norymberdze.* Przesłuchiwanemu 19 lutego 1946 r. byłemu szefowi rządu GG i bliskiemu współpracownikowi Franka Josefowi Bühlerowi prokurator Józef Sawicki przeczytał fragment protokołu posiedzenia rządu GG w Krakowie z 18 czerwca 1942 r., w którym brał on udział: „W związku z kwestią podniesioną przez sekretarza stanu dra Bühlera, czy istnieje nadzieja w najbliższym czasie na szybki spadek zaludnienia gett, sekretarz stanu Krüger odpowiedział, że będzie to można określić dopiero w sierpniu. Problem wywożenia Żydów zmusza do szybkiej decyzji, a do wykonania ustalonego już planu potrzebne są tylko środki transportowe […] Pomimo zawieszenia ruchu cywilnego na kolejach na najbliższe dni czternaście Krüger uzyskał od szefa komunikacji Gerteisa przyrzeczenie, że udzieli specjalnych ulg dla tego i zwolni od czasu do czasy specjalne wagony dla wywożenia Żydów. Po uchyleniu «szpery»[66] dla ludności cywilnej akcja żydowska zostanie znacznie przyspieszona”[67].

---

[64] AIPN, GKBZHwP, GK 164/3937, Pismo pierwszego prokuratora NTN Stefana Kurowskiego do Polskiej Misji Wojskowej w Bad Oeynhausen, 8 VIII 1946 r., k. 8.

[65] *Ibidem*, Pismo szefa Polskiej Misji Wojskowej w Bad Oeynhausen mjr. Władysława Bednarza do prokuratora generalnego Wydziału Zbrodni Wojennych (Judge Advocate General JAG's Branch – War Crimes Sec), 12 IX 1946 r., k. 10.

[66] Jak wyjaśnia Klaus-Peter Friedrich, „szpera” była związana z ofensywą Grupy Armii Południe w południowej części Związku Radzieckiego (*Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden*…, t. 9, dok. 80 (Führende deutsche Besatzungsfunktionäre besprechen am 18. Juni 1942 die Deportation der Juden des Generalgouvernements in die Vernichtungslager [Czołowi funkcjonariusze niemieckich władz okupacyjnych omawiają 18 VI 1952 r. deportacje Żydów z GG do obozów zagłady]), s. 292, przypis 14.

[67] *Zburzenie Warszawy. Zeznania generałów niemieckich przed polskim prokuratorem członkiem delegacji przy Międzynarodowym Trybunale Wojennym w Norymberdze*, Katowice: Wydawnictwo AWIR, 1946, s. 228–229 (inne tłumaczenie, chociaż co do wymowy bez istotnych różnic, można odnaleźć w edycji źródłowej: *Okupacja i ruch oporu w dzienniku Hansa Franka 1939–1945*, t. 1: *1939–1942*, oprac. Stanisław Płoski i in., Warszawa: Książka i Wiedza,

Kurowski dowodził: „z powyższego wynika, iż Gerteis brał udział w eksterminacji Żydów – obywateli polskich, dostarczając w tym celu środków transportowych, i to w czasie, gdy o te środki było specjalnie trudno. Czyn Gerteisa stanowi swoisty udział w przestępstwie ludobójstwa i zawiera znamiona przestępstw przewidzianych w art. 27 i 225 KK oraz art. 1 Dekretu PKWN z dnia 31 VIII 1944 r. o wymiarze kary dla faszystowsko-hitlerowskich zbrodniarzy”[68]. Na tej podstawie polecał wystąpienie o ekstradycję Gerteisa, a przynajmniej przesłuchanie go „na okoliczności dotyczące kwestii omawianych na wspólnym posiedzeniu rządu GG z dnia 18 czerwca 1942 r. w sprawie Żydów oraz realizacji zapadłych na tym posiedzeniu uchwał”[69]. Jeszcze tego samego dnia (31 sierpnia 1946 r.) Kurowski napisał do GKBZNwP, rugając jej pracowników za to, że nie przedstawiono mu owego cytatu z dziennika Hansa Franka dotyczącego roli Gerteisa, gdy poszukiwał materiałów w tej sprawie, dopiero sam trafił na niego przypadkiem: „Wydaje mi się rzeczą niedopuszczalną, aby pracownicy Głównej Komisji nie znali materiałów opracowywanych i ogłaszanych przez instytucję, w której pracują, i dlatego proszę o przeprowadzenie dochodzenia, kto opracował udzieloną mi w sprawie Gerteisa informację. Proszę o jak najszybsze zakomunikowanie mi wyników tego dochodzenia”[70].

W lutym 1947 r. Gerteis został przesłuchany przez ppor. Wacława Kozłowskiego, oficera łącznikowego Polskiej Misji Wojskowej w Niemczech. Było to już po wydaniu przez Międzynarodowy Trybunał Wojskowy wyroku m.in. na byłego generalnego gubernatora, o czym Gerteis musiał wiedzieć. Frank został w Norymberdze skazany na karę śmierci, a wyrok wykonano 16 października 1946 r. Być może dlatego Gerteis nie przechwalał się już częstymi odwiedzinami u Franka i ostrożniej dobierał słowa. Przyznał, że kierował działalnością Kolei Wschodniej pod każdym względem, jednak twierdził stanowczo, że ze strony HSSPF nie otrzymywał „żadnych szczególnych zamówień na podstawianie pociągów do przewozu Żydów z warszawskiego getta do Auschwitz[71] lub jakiegokolwiek innego obozu koncentracyjnego. W ogóle nie miałem wówczas [tj. w czasie pełnienia funkcji prezesa Kolei Wschodniej w latach 1940–1945 – M.P.] pojęcia o masowych transportach Żydów do jakichkolwiek obozów koncentracyjnych. Nie przypominam sobie, bym kiedykolwiek brał udział w konferencji

1970, s. 483). Oryginalny tekst dokumentu: *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden*…, t. 9, dok. 80 (Führende deutsche Besatzungsfunktionäre besprechen am 18. Juni 1942 die Deportation der Juden des Generalgouvernements in die Vernichtungslager), s. 292.

[68] AIPN, GKBZHwP, GK 164/3937, Pismo pierwszego prokuratora NTN Stefana Kurowskiego do Polskiej Misji Wojskowej w Bad Oeynhausen, 31 VIII 1946 r., k. 11.

[69] *Ibidem*, k. 11–12.

[70] AIPN, GKBZHwP, GK 164/3937, Pismo pierwszego prokuratora NTN Stefana Kurowskiego do GKBZNwP w Warszawie, 31 VIII 1946 r., k. 2–3.

[71] Zastanawiające, że Gerteis w swojej wypowiedzi zamiast Treblinki, dokąd wywożono na śmierć Żydów z warszawskiego getta, wymienia obóz koncentracyjny, który pod tym względem nie odegrał kluczowej roli.

u generalnego gubernatora dra Franka, w czasie której byłaby mowa o transportach Żydów. Tak samo nie przypominam sobie, by wyższy dowódca SS i policji, sekretarz stanu ds. bezpieczeństwa [Friedrich Wilhelm] Krüger zwracał się do mnie kiedykolwiek w sprawie przygotowania środków transportowych do przewożenia Żydów". Po chwili jednak sam sobie zaprzeczył; przypomniał sobie, że w 1943 r. „młody człowiek, chyba Sturmführer[72], na polecenie wyższego dowódcy SS i policji przyszedł do mnie i zażądał ode mnie podstawiania do przewożenia Żydów nie wagonów osobowych, lecz wagonów towarowych, ponieważ te łatwiej było eskortować. Wyjaśniłem mu, że w tej sprawie powinien się zwrócić do biura wagonowego". W ten sposób Gerteis przyznał, że wiedział o deportacjach Żydów, chociaż zaraz zastrzegł, że wiedział tylko o „małych transportach żydowskich", a o masowych nie miał pojęcia.

Wyjaśniał, że „małe transporty żydowskie były uruchamiane przez właściwe dyrekcje eksploatacji [Betriebsdirektionen – chodzi o dyrekcje okręgowe Kolei Wschodniej – M.P.] i podległe im urzędy. To nie miało żadnego wpływu na ogólne plany przewozowe"[73]. Twierdził wręcz, że dopiero po wojnie się zorientował, iż „sprawa transportów żydowskich była organizowana przez wyższego dowódcę SS i policji" i „po mistrzowsku zakamuflowana"[74]. Przyznał, że Kolej Wschodnia korzystała z pracy Żydów, ale zaznaczał, że byli oni przywożeni i nadzorowani przez Policję Bezpieczeństwa, a jego ludzie „nie mieli z tym nic do czynienia"[75].

Jedyna konferencja u Franka, którą Gerteis – jak twierdził – pamiętał, odbyła się latem 1942 r. „Omawiano wtedy wprowadzenie zakazu podróżowania dla ludności cywilnej, aby utrudnić nielegalny handel żywnością i przemieszczanie się członków ruchu oporu. Opowiedziałem się przeciwko zakazowi, czym spowodowałem wielkie oburzenie Krügera. Generalny gubernator dr Frank stał po mojej stronie i zakazu nie wprowadzono" – zeznał Gerteis[76]. Wspomniał jeszcze o pociągach przewożących robotników przymusowych do Rzeszy. Zaznaczył jednak, że ich rozkłady jazdy układano w Rzeszy, a Kolej Wschodnia jedynie delegowała w związku z tym jednego referenta[77]. Znaczące jest, że Gerteis zaprzeczał, by otrzymywał zamówienia na pociągi do przewozu Żydów „z warszawskiego getta do Auschwitz lub jakiegokolwiek innego obozu koncentracyjnego". Celem pociągów deportacyjnych z Żydami z GG były na ogół obozy zagłady w samym GG, w wypadku zaś getta warszawskiego – obóz zagłady w Treblince. Zapewne Gerteis przemilczał to celowo. Do wiarygodności jego zapewnień, że dopiero po wojnie dowiedział się, dokąd i w jakim celu przewożono Żydów, jeszcze wrócę.

[72] Stopień sturmführera występował tylko w SA. W SS jego odpowiednikiem był untersturmführer.

[73] AIPN, GKBZHwP, GK 164/3937, Protokół przesłuchania Adolfa Gerteisa, Bielefeld, 13 II 1947 r., k. 13.

[74] *Ibidem*, k. 14.

[75] *Ibidem*.

[76] *Ibidem*, k. 13.

[77] *Ibidem*, k. 14.

Ostatecznie po zapoznaniu się z protokołem przesłuchania Gerteisa pierwszy prokurator NTN Tadeusz Cyprian zdecydował w marcu 1947 r., by nie wszczynać postępowania ekstradycyjnego w jego sprawie (tym samym zmienił wcześniejszą o kilka miesięcy decyzję pierwszego prokuratora Kurowskiego)[78]. Jest to tym bardziej zastanawiające, że ten sam NTN orzekł, iż najwyższe władze GG były organizacją zbrodniczą, wobec czego sama przynależność do nich – a prezes Kolei Wschodniej był równocześnie członkiem rządu GG jako kierownik Wydziału Głównego Kolei Żelaznych – mogła stanowić podstawę oskarżenia[79]. Gerteisa prawdopodobnie nie niepokojono już więcej w tej sprawie. Wymiar sprawiedliwości i badacze zainteresowali się rolą kolei w Zagładzie dopiero na początku lat sześćdziesiątych, już po jego śmierci. Wydawałoby się, że zamyka to drogę do ustalenia, co dokładnie Gerteis wiedział o Zagładzie, jednak jego wypowiedzi odnotowane przez władze brytyjskie i polskiego oficera łącznikowego możemy skonfrontować z nielicznymi zachowanymi dokumentami z okresu wojny oraz jego raportem z działalności Kolei Wschodniej, napisanym po jej zakończeniu.

Krótko po wojnie Gerteis miał dobrą orientację co do stanu zachowania akt Kolei Wschodniej i Kolei Rzeszy. W jednym ze swoich opracowań zaznaczał, że „akta [zarówno dyrekcji kolejowych, jak i ministerstwa] zachowały się tylko w wyjątkowych wypadkach"[80]. Raul Hilberg zwracał uwagę, że do absolutnych wyjątków należą zachowane dokumenty Kolei Rzeszy i Kolei Wschodniej dotyczące deportacji Żydów do obozów zagłady[81]. Zniszczenie większości z nich nie było zapewne kwestią przypadku, lecz celowego działania.

W 1949 r. Gerteis przygotował sprawozdanie *Pięć lat Kolei Wschodniej 1940–1944*[82]. Dotyczy ono przede wszystkim gospodarczego znaczenia tej kolei jako pomostu między Rzeszą i Europą Zachodnią a ZSRS, jej organizacji, a także wyzwań, przed którymi stał niemiecki zarząd, oraz jego osiągnięć (takich jak odbudowa zniszczeń wojennych, inwestycje, postęp w procesie ujednolicania taboru kolejo-

[78] AIPN, GKBZHwP, GK 164/3937, Pismo pierwszego prokuratora NTN Tadeusza Cypriana do Polskiej Misji Wojskowej w Bad Salzuflen, 10 III 1947 r., k. 4.

[79] Alexander V. Prusin, *Polska Norymberga. Siedem procesów przed Najwyższym Trybunałem Narodowym 1946–1948*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2013, nr 9, s. 122.

[80] Bundesarchiv Bayreuth, Berichte von Angehörigen der politischen Führungsschicht aus dem ostdeutschen Vertreibungsgebieten zum Zeitgeschehen von 1918 bis 1945 (Intelligenzberichte), Ost-Dok. 8/838, Dr. Adolf Gerteis, Reichsbahndirektionspräsident, Präsident der Ostbahn. Bericht über den Kapitalaufwand der Deutschen Reichsbahn und des Deutschen Reiches für die bleibende Werterhöhung der Eisenbahnen in Europa außerhalb der Grenzen Deutschlands von 1937, 1939–1944 (Umdruck) [Raport na temat nakładów inwestycyjnych Kolei Rzeszy i Rzeszy Niemieckiej na wzrost wartości kolei w Europie poza granicami Niemiec z lat 1937, 1939–1944 (przedruk)], k. 3.

[81] Hilberg, *German Railroads/Jewish Souls*…, s. 22.

[82] Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter), R 5-Anh. I/120, Fünf Jahre Ostbahn 1940–1944 (Bericht des Präsidenten der Generaldirektion der Ostbahn Dr. Gerteis) [Pięć lat Kolei Wschodniej 1940–1944 (Raport prezesa Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej dr. Gerteisa], Bielefeld, listopad 1949 r., k. 2–73.

wego). Gerteis zamieścił tabelę, w której dokładnie określił, na kiedy przypadały intensywne programy inwestycyjne oraz największe przewozy pasażerskie i towarowe. Pod tym względem wyróżnił m.in. okresy wzmożonego ruchu pociągów dla Wehrmachtu na front wschodni i przewozy volksdeutschów do Rzeszy w ramach akcji „Heim ins Reich" (na przełomie lat 1939 i 1940). Próżno jednak tam szukać jakiejkolwiek wzmianki o przewozach Polaków i Żydów wysiedlanych do GG z ziem wcielonych do Rzeszy ani tym bardziej o późniejszych deportacjach Żydów do obozów zagłady w GG[83]. Jak dowodzi tego przykład innych specjalnych pociągów (np. wojskowych albo dla przesiedlanych volksdeutschów), prezes Kolei Wschodniej musiał być na bieżąco informowany o wszelkich transportach na tak dużą skalę. Oczywisty wydaje się wniosek, że informację o przewozach do obozów zagłady w latach 1942–1943 pominął celowo.

Analiza dziennika służbowego Hansa Franka potwierdza zapewnienia Gerteisa, że nie brał udziału w „konferencji u generalnego gubernatora dra Franka, w czasie której byłaby mowa o transportach Żydów". Na tym jednak zgodność się kończy, ponieważ Gerteis pominął wiele istotnych informacji, jak choćby tę, że w latach 1940–1944 jako prezes Kolei Wschodniej był obecny na 95 naradach u generalnego gubernatora. Były to spotkania z Frankiem i jednym z sekretarzy stanu (Bühlerem lub Boepplem), a częściej obrady w większym gronie – np. posiedzenia rządu GG, narady kierowników wydziałów głównych lub rozmowy z przedstawicielami Ministerstwa Komunikacji Rzeszy. Z protokołów jasno wynika, że w czasie kilku spotkań, w których uczestniczył Gerteis, omawiano zamierzenia władz niemieckich wobec Żydów.

Jedna z takich narad odbyła się pod przewodnictwem Franka 26 listopada 1941 r. Zgodnie z protokołem była to „komisja ds. zdrowia", oficjalnie poświęcona zwalczaniu epidemii tyfusu, a w rzeczywistości służąca nadaniu ram prawnych ostatecznemu wyrugowaniu Żydów z przestrzeni publicznej w GG[84]. Ponieważ byli oni już zamknięci w gettach, omawiano potrzebę skutecznego odizolowania ich od innych grup ludności (mowa była m.in. o Żydach wydostających się z gett w poszukiwaniu żywności). W odniesieniu do swojego zakresu kompetencji Gerteis zapewnił zebranych, że Żydzi nie korzystają już z pociągów. Aby zapanować nad epidemią, postulowano również odizolowanie ludności polskiej od niemieckiej. Gerteis przypomniał, że już w 1939 r. wprowadzono osobne wagony dla Niemców, jednak na niewiele się to zdało ze względu na przepełnienie pociągów[85].

W naradzie 16 grudnia 1941 r., podczas której mówiono o karaniu śmiercią Żydów opuszczających getta, a Frank w zasadzie otwarcie zapowiadał uśmierca-

[83] *Ibidem*, k. 21–22.

[84] Jednym z pierwszych kroków do tego było zakazanie Żydom podróżowania koleją na podstawie rozporządzenia generalnego gubernatora z 26 I 1940 r. („Dziennik Rozporządzeń Generalnego Gubernatora dla Okupowanych Polskich Obszarów" 1940, cz. 1, nr 10, s. 45).

[85] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/13, Zapis z 26 XI 1941 r., k. 200–201.

nie Żydów w GG, Gerteis nie wziął udziału[86]. Obszernie na temat Kolei Wschodniej wypowiadał się natomiast na posiedzeniu rządu GG 11 marca 1942 r. Mówił o stanie zatrudnienia (7 tys. niemieckich kolejarzy i 100 tys. nieniemieckich), odbudowie zniszczeń sieci kolejowej w dystrykcie Galicja oraz transportach wojskowych, które zmusiły i Niemieckie Koleje Rzeszy, i Kolej Wschodnią do ograniczenia tych przewozów, które nie były uzasadnione potrzebami Wehrmachtu (ograniczenia objęły również komunikację pasażerską w GG – od Polaków wymagano odpowiedniego zezwolenia): „Z tych wszystkich powodów można realizować tylko te transporty, które są absolutnie niezbędne z uwagi na wojnę"[87].

Wprawdzie Gerteis nie uczestniczył we wzmiankowanej wyżej naradzie w sprawach policyjnych 18 czerwca 1942 r., ale jego nazwisko wymienił Krüger, zapewniając zebranych, że mimo nadzwyczaj trudnej sytuacji Kolei Wschodniej, przeciążonej transportami dla Wehrmachtu, w „negocjacjach z Gerteisem uzyskał obietnicę, że od czasu do czasu zapewnione zostaną pociągi do wywożenia Żydów. Po zniesieniu ograniczeń w komunikacji należy intensywnie przeprowadzić akcję żydowską [*Judenaktion*]"[88]. Miesiąc później, 22 lipca 1942 r., rozpoczęły się masowe deportacje Żydów z getta warszawskiego do obozu zagłady w Treblince[89].

Jedyna narada u Franka, o której Gerteis pamiętał po wojnie, odbyła się 19 sierpnia 1942 r. Brał w niej udział Krüger, który mówił, że jeszcze w końcu lipca skierował do Gerteisa pismo z propozycją, aby na czas żniw wprowadzić zakaz przewozu innych towarów bez specjalnych zezwoleń, a w przypadku przewozów pasażerskich zakazać podróży koleją ludności nieniemieckiej, z wyjątkiem podróży do pracy. Gerteis odmówił; dowodził, że skuteczne egzekwowanie takich zakazów jest niemożliwe. Wobec tego Krüger przypomniał, że Kolej Wschodnia już nieraz ograniczała ruch pasażerski nieniemieckich podróżnych do osób dysponujących odpowiednimi zezwoleniami. Gerteis odparł, że ruch pasażerski na Kolei Wschodniej jest znacznie ograniczony, a jego współpracownik Franz Heinrich Verbeek, szef referatu ruchu pasażerskiego, wyjaśniał, że wprowadzone 29 kwietnia ograniczenia w podróżowaniu kolejami zniesiono 9 lipca ze względu na brak możliwości ich egzekwowania i nagminne obchodzenie. Gubernator dystryktu warszawskiego Ludwig Fischer twierdził, że aby móc zaopatrzyć ludność w żywność, należy znieść ograniczenia. Krüger, który najpierw uzasadniał konieczność wprowadzenia ograniczeń wyjątkową sytuacją związaną ze żniwami, później podnosił argument bezpieczeństwa i twierdził, że pol-

[86] *Okupacja i ruch oporu*…, dok. 95 (Protokół posiedzenia rządu, fragmenty wypowiedzi na temat stanu bezpieczeństwa w GG, wywozu robotników do Rzeszy oraz polityki wobec Żydów, 16 XII 1941 r.), s. 415–416; Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*…, t. 2, s. 587–588; Bernhard Dörner, *Die Deutschen und der Holocaust. Was niemand wissen wollte, aber jeder wissen konnte*, Berlin: Propyläen, 2007, s. 51, 150, 250.

[87] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/24, Protokół obrad rządu GG, 11 III 1942 r., k. 30–33.

[88] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/23, Narada w sprawach policyjnych, 18 VI 1942 r., k. 154.

[89] Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*…, t. 2, s. 599.

skie podziemie wykorzystuje możliwość nadawania przesyłek kolejowych do przewozu materiałów wybuchowych[90]. Chociaż Krüger nie mówił o tym wprost (a przynajmniej tego nie zaprotokołowano), wydaje się, że jego postulat ograniczenia przewozów pasażerskich i towarowych dotyczących ludności polskiej i ukraińskiej miał odciążyć Kolej Wschodnią, aby umożliwić nie tylko sprawne przewozy płodów rolnych, lecz także intensyfikację transportów Żydów do obozów zagłady. Latem 1942 r. to właśnie kolej była wąskim gardłem w tym procesie.

Na posiedzeniu rządu GG 24 sierpnia 1942 r., które było poświęcone sprawom rolnictwa i wyżywienia, Frank zapowiadał pięciokrotne zmniejszenie zapotrzebowania na żywność dla Żydów i przeznaczenie tej żywności tylko dla 300 tys. Żydów pracujących w przemyśle zbrojeniowym[91]. Mówił otwarcie: „Nad faktem, że skazujemy na śmierć głodową 1,2 miliona Żydów, nie warto się dłużej rozwodzić. Jest rzeczą oczywistą, że jeśli Żydzi nie wymrą z głodu, to winno nastąpić – i miejmy nadzieję, że tak będzie – przyspieszenie antyżydowskich zarządzeń"[92]. Było to już ponad rok po rozpoczęciu masowych egzekucji Żydów przez grupy operacyjne Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa na okupowanych ziemiach ZSRS. Od grudnia 1941 r. działał obóz zagłady Kulmhof (w Chełmnie nad Nerem, w Kraju Warty). W GG obozy zagłady rozpoczęły funkcjonowanie kilka miesięcy przed cytowaną wypowiedzią Franka: w marcu 1942 r. w Bełżcu, w maju 1942 r. w Sobiborze, w lipcu 1942 r. w Treblince. Kolej Wschodnia dowoziła tam Żydów w masowych transportach, a składy wracały puste.

Obecny na tym posiedzeniu Gerteis[93] doskonale zdawał sobie sprawę z tego, co dzieje się z Żydami w GG (w tym czasie Niemcy w GG wiedzieli już o dokonywanym Holokauście[94]). Świadczy o tym pismo, które trzy tygodnie później,

[90] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/20, Zapis z 19 VIII 1942 r., k. 179–182.

[91] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/24, Protokół obrad rządu GG, 24 VIII 1942 r., k. 151, 160.

[92] *Okupacja i ruch oporu*…, dok. 117 (Protokół posiedzenia rządu GG, fragmenty wypowiedzi Hansa Franka i Karla Naumanna w sprawie zwiększenia świadczeń żywnościowych GG na rzecz Rzeszy oraz nowego planu zagarnięcia zbiorów, 24 VIII 1942 r.), s. 521. Dokument w oryginalnym brzmieniu: *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden*…, t. 9, dok. 123 (Die Regierung des Generalgouvernements entscheidet am 24. August 1942, die Nahrungsmittelversorgung für 1,2 Millionen Juden einzustellen [Rząd GG decyduje 24 VIII 1942 r. o wstrzymaniu dostaw żywności dla 1,2 mln. Żydów]), s. 392–396.

[93] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/24, Protokół obrad rządu GG, 24 VIII 1942 r., k. 151, 160.

[94] Jak zwraca uwagę Peter Longerich, w pierwszej połowie 1942 r. w wystąpieniach prominentnych polityków III Rzeszy i w oficjalnej prasie niemieckiej padały liczne aluzje do odbywającej się wówczas Zagłady (czasem mowa w nich była wręcz o wytępieniu Żydów). Sam Hitler nawiązywał wtedy do swojego „profetycznego" przemówienia z 30 I 1939 r., w którym groził wyniszczeniem rasy żydowskiej, jeśli dojdzie do wojny światowej (Peter Longerich, *„Davon haben wir nichts gewusst!" Die Deutschen und die Judenverfolgung 1933–1945*, München: Siedler Verlag, 2006, s. 201–202). Z kolei Stephan Lehnstaedt na przykładzie Niemców w Warszawie (niezaangażowanych bezpośrednio w zbrodnie) ukazuje powszechną latem

16 września, skierował do wyższego dowódcy SS i policji w GG Krügera (odpis wysłał równocześnie do dowódcy SS i policji w dystrykcie krakowskim oberführera SS Juliana Schernera). Interweniował w sprawie 23 951 Żydów pracujących na rzecz Kolei Wschodniej; podkreślał, jak bardzo są oni potrzebni. Kolej Wschodnia we własnych zakładach zatrudniała w tym czasie 8568 Żydów – przede wszystkim rzemieślników i robotników w warsztatach naprawy taboru kolejowego oraz w inspekcjach budowlanych, które realizowały nowe inwestycje w infrastrukturze. Ponadto kolejnych 15 383 Żydów było zatrudnionych przez firmy budowlane wykonujące inwestycje zlecone przez Kolej Wschodnią. Gerteis dowodził, że tak znaczna liczba pracowników „nie może nagle zostać wycofana" bez szkody dla realizowanych inwestycji w infrastrukturze kolejowej; utrata nawet tylko części tych ludzi odbije się niekorzystnie na zdolnościach przewozowych Kolei Wschodniej, której i tak brakuje na co dzień około 10 tys. pracowników[95].

Eufemistyczne sformułowanie o perspektywie „nagłego wycofania" wszystkich Żydów pracujących dla Kolei Wschodniej świadczy o tym, że Gerteis był świadom czekającego ich losu. Ponadto fakt, że pismo skierował do Krügera (a jego odpis do Schernera), dowodzi, że poprawnie identyfikował osobę odgrywającą kierowniczą rolę w tej sprawie: wyższego dowódcę SS i policji w GG (a w dystrykcie krakowskim – dowódcę SS i policji). Czy Gerteis miał świadomość, że w lipcu 1942 r. właśnie Krüger zgodził się na dalsze wykonywanie przez małą część Żydów pracy dla przemysłu zbrojeniowego w GG? Porozumienie to Himmler wprawdzie zaaprobował, jednak nakazał, aby likwidacja Żydów w GG zakończyła się do 31 grudnia 1942 r., i wykluczył tworzenie kolejnych wyjątków, opóźniających realizację Zagłady[96]. W rzeczywistości jednak kolejne wyjątki dopuszczano. W połowie września 1942 r. zezwolono na dalszą pracę Żydów w przemyśle naftowym w GG[97]. Pod uwagę wzięto również apel Gerteisa, który twierdził, że nie można sobie pozwolić na rezygnację z pracy Żydów dla Kolei Wschodniej. Nie wiadomo jednak, kto podjął decyzję w tej sprawie (wydaje się, że Krüger również w tym wypadku nie mógł decydować samodzielnie, musiał mieć zgodę Himmlera) i jakimi była ona obwarowana warunkami (Gerteis prawdopodobnie nie otrzymał pisemnej odpowiedzi).

1942 r. wiedzę na temat deportacji Żydów z warszawskiego getta do obozów zagłady. *Nota bene* za rozpowszechnianie informacji o losie wywożonych z Warszawy do Treblinki Żydów odpowiedzialni byli m.in. kolejarze (Stephan Lehnstaedt, *Niemieccy okupanci w Warszawie a jawność Holokaustu*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2016, nr 12, s. 79–81, 87).

[95] *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden*…, t. 9, dok. 139 (Die Ostbahn interveniert am 16. September 1942 zugunsten ihrer jüdischer Zwangsarbeiter [Kolej Wschodnia interweniuje 16 IX 1942 r. w sprawie swoich żydowskich robotników przymusowych]), s. 437–438.

[96] Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*…, t. 2, s. 648; Witold W. Mędykowski, *Macht Arbeit frei? German economic policy and Forced Labor of Jews in the General Government 1939–1943*, Boston: Academic Studies Press, 2018, s. 307.

[97] Mario Wenzel, *Arbeitszwang und Judenmord. Die Arbeitslager für Juden im Distrikt Krakau des Generalgouvernements 1939–1944*, Berlin: Metropol Verlag, 2017, s. 152.

Kilka dni po wysłaniu pisma do wyższego dowódcy SS i policji w GG Gerteis ponownie spotkał się z Frankiem. 22 września 1942 r. informował generalnego gubernatora o bieżących trudnościach w pracy kolei i realizowanych inwestycjach. Mówił o wydaniu przez Naczelne Dowództwo Wehrmachtu (Oberkommando der Wehrmacht) zgody na budowę w GG nowej linii kolejowej w ramach „Sofortprogramm" („programu natychmiastowego"). Jej oddanie do użytku planowano na koniec 1944 r., a do budowy Kolej Wschodnia potrzebowała 50 tys. junaków z Baudienstu[98] przez dwa lata. Na koniec Gerteis wspomniał, że sytuację Kolei Wschodniej poprawiło skierowanie do pracy kolejnych robotników żydowskich. Wyjaśniał, że Kolej Wschodnia zatrudnia już 24 tys. Żydów, i deklarował, że potrzebuje ich do zimy[99].

O dalszym wykorzystywaniu Żydów przez Kolej Wschodnią świadczy m.in. istnienie julagów (niem. Judenlager, tj. obóz dla Żydów) do jesieni 1943 r. Na przykład w rejonie Krakowa zostały utworzone trzy obozy pracy przymusowej dla Żydów zatrudnionych przy inwestycjach Kolei Wschodniej: w maju 1942 r. Julag I (Płaszów), w sierpniu 1942 r. Julag II (Prokocim) i w listopadzie 1942 r. Julag III (Bieżanów). Wartownikami w tych obozach byli początkowo funkcjonariusze policji kolejowej (Bahnschutzpolizei), Kolej Wschodnia odpowiadała za przydział żywności dla więźniów i była głównym beneficjentem ich pracy. Obozy były podporządkowane dowódcy SS i policji w dystrykcie krakowskim do czasu, gdy w drugiej połowie 1943 r. stały się podobozami obozu pracy przymusowej (Zwangsabreitslager, ZAL) Plaszow. Podobozy te – z wyjątkiem zlikwidowanego wcześniej Julagu II – istniały do 14 listopada 1943 r., gdy osadzeni w nich więźniowie zostali przeniesieni do ZAL Plaszow[100].

Podsumowanie

Wbrew składanym po wojnie zapewnieniom Gerteis latem 1942 r. niewątpliwie zdawał sobie sprawę z rozmiarów odbywającej się Zagłady. Wynika to nie tylko z faktu, iż Krüger zabiegał u niego o pociągi do przewozu Żydów do obozów zagłady, a Frank na naradzie, w której Gerteis brał udział, mówił już otwarcie o zamiarze wymordowania Żydów, lecz również z działań podejmowanych przez samego prezesa Kolei Wschodniej. Jego interwencja u Krügera, której celem było odwleczenie deportacji do obozów zagłady tych Żydów, z których

[98] Baudienst – dosłownie Służba Budowlana, forma pracy przymusowej dla ludności polskiej i ukraińskiej w GG. Do Służby Budowlanej powoływano młodych mężczyzn, którzy na zlecenie władz GG przez kilka miesięcy wykonywali prace budowlane, drogowe, melioracyjne czy kolejowe przeważnie w skoszarowanych oddziałach pod nadzorem Niemców.

[99] AIPN, Dziennik Hansa Franka, GK 95/21, Zapis z 22 IX 1942 r., k. 29–30.

[100] Ryszard Kotarba, *Żydzi Krakowa w dobie zagłady (ZAL/KL Plaszow)*, Kraków–Warszawa: IPN, 2022, s. 195–232; Elżbieta Rączy, *Zagłada Żydów w dystrykcie krakowskim w latach 1939–1945*, Rzeszów: IPN, Uniwersytet Rzeszowski, 2014, s. 178–179; Wenzel, *Arbeitszwang und Judenmord*…, s. 191–210.

pracy korzystała Kolej Wschodnia, dowodzi jego orientacji w rozmiarach „ostatecznego rozwiązania kwestii żydowskiej". Kompletnie niewiarygodne w tym kontekście są zapewnienia Gerteisa z 1947 r., że nie zdawał sobie sprawy ze skali deportacji Żydów do obozów zagłady. Z protokołów obrad rządu GG i rozmów z generalnym gubernatorem zawartych w dzienniku służbowym Hansa Franka wyłania się postać prezesa Kolei Wschodniej, który jest aktywnym uczestnikiem narad, zabiera głos w obronie swoich kompetencji i dba o swój resort. Z pewnością nie można go uznać za biernego obserwatora podejmowanych ponad jego głową decyzji, za jakiego chciał uchodzić po wojnie. Był jednym z wielu „sprawców zza biurka", których działalność wydatnie przyczyniła się do przebiegu Zagłady, mimo że odrzucał wszelką odpowiedzialność. Jego powojenne losy – zwolnienie z internowania, uniknięcie ekstradycji, powrót do pracy zawodowej i kontynuacja kariery – świadczą o tym, że nie poniósł odpowiedzialności, choć nie uciekał, nie ukrywał się ani nie zmienił tożsamości.

Jeszcze bardziej jaskrawym przypadkiem uniknięcia po wojnie odpowiedzialności, a jednocześnie kontynuacji kariery na najwyższych stanowiskach w kolejnictwie RFN jest Hans Geitmann, od 1942 r. prezes Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu, na której terenie zlokalizowany był obóz KL Auschwitz. Zwolniony z internowania niespełna rok po zakończeniu wojny Geitmann wrócił do pracy na kolei i awansował na coraz wyższe stanowiska. Zwieńczeniem jego kariery było wejście w 1957 r. do zarządu Niemieckich Kolei Federalnych (Deutsche Bundesbahn, DB) na dwie kadencje do 1967 r.[101] Geitmann czuł się na tyle pewnie, że wezwany przez prokuraturę we Frankfurcie nad Menem, która wszczęła śledztwo mające wyjaśnić jego rolę w organizacji transportu kolejowego do KL Auschwitz, wysłuchał pytań prokuratora, lecz odmówił odpowiedzi i zapowiedział, że przekaże je listownie[102]. Zaprzeczał, by uczestniczył w organizowaniu pociągów z Żydami. Zapewniał, że nie brał udziału w konferencjach, na których układano rozkłady jazdy tych pociągów, i nie miał styczności z RSHA. Według niego wszystkie pociągi z więźniami, które kierowano do KL Auschwitz, rozpoczynały bieg na terenie innych dyrekcji, a on nie miał kompetencji, by nie wyrazić zgody na ich przejazd[103]. Nie obciążył go zeznaniami żaden z jego byłych podwładnych. Śledztwo przeciwko niemu umorzono w 1969 r., gdy okazało się, że zebrane dowody nie potwierdzają osobistego zaangażowania w uruchamianie transportów do KL Auschwitz. Do

[101] *„Braunbuch". Kriegs- und Naziverbrecher in der Bundesrepublik und in West-Berlin. Staat, Wirtschaft, Verwaltung, Armee, Justiz, Wissenschaft*, Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1968, s. 363; Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*…, s. 109–110; Sybille Steinbacher, *„Musterstadt" Auschwitz. Germanisierungspolitik und Judenmord in Ostoberschlesien*, München: De Gruyter Saur, 1999, s. 285 przypis 153.

[102] BAL, ZStL, B 162/6136, Protokół przesłuchania Hansa Geitmanna, 10 V 1967 r., k. 440.

[103] BAL, ZStL, B 162/6135, Pismo Hansa Geitmanna do prokuratury we Frankfurcie nad Menem, 22 V 1967 r., k. 349.

śmierci w 1990 r.[104] Geitmann nie był już niepokojony w związku ze swoją działalnością w czasie wojny.

Wydaje się, że przypadki Gerteisa i Geitmanna nie są odosobnione. Wysocy urzędnicy kolejowi Trzeciej Rzeszy pozostawali poza zainteresowaniem wymiaru sprawiedliwości w okresie bezpośrednio po wojnie. W późniejszych latach rekonstrukcja ich udziału w Zagładzie napotykała na brak dokumentów, zmowę milczenia lub solidarność byłych pracowników Kolei Rzeszy i Kolei Wschodniej, którzy nie obciążali się wzajemnie zeznaniami.

BIBLIOGRAFIA

Źródła archiwalne

Archiwum Instyytutu Pamięci Narodowej

Dziennik Hansa Franka, GK 95/3, GK 95/4, GK 95/13, GK 95/18, GK 95/20, GK 95/21, GK 95/23, GK 95/24, GK 95/36

Zbiór Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce, GK 164/3937

Bundesarchiv Bayreuth

Berichte von Angehörigen der politischen Führungsschicht aus dem ostdeutschen Vertreibungsgebieten zum Zeitgeschehen von 1918 bis 1945 (Intelligenzberichte), Ost-Dok. 8/838

Berichte über die Tätigkeit der deutschen Verwaltung in den annektierten und okkupierten Gebieten Polens, auch des Baltikums und der Sowjetunion 1939–1945, Ost-Dok. 13/239

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde

Parteikorrespondenz, A0125

Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter), R 5-Anh. I/120

Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler), R 5-Anh. II/49

Bundesarchiv Ludwigsburg

Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltungen zur Aufklärung nationalsozialistischer Verbrechen, B 162/1341, B 162/1346, B 162/1351, B 162/1352, B 162/6135, B 162/6136

Źródła publikowane, wspomnienia

Das Diensttagebuch des deutschen Generalgouverneurs in Polen 1939–1945, oprac. Werner Präg, Wolfgang Jacobmeyer, Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1975.

Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945, t. 4: *Polen. September 1939 – Juli 1941*, oprac. Klaus-Peter Friedrich, współpraca: Andrea Löw, München: R. Oldenbourg Verlag, 2011.

Okupacja i ruch oporu w dzienniku Hansa Franka 1939–1945, t. 1: *1939–1942*, oprac. Stanisław Płoski i in., Warszawa: Książka i Wiedza, 1970.

Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933–1945, t. 9: *Polen: Generalgouvernement. August 1941–1945*, oprac. Klaus-Peter Friedrich, München: R. Oldenbourg Verlag, 2014.

[104] *Dr. Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hans Geitmann gestorben*, „Die Bundesbahn", maj 1990, s. 518.

Zagłada Żydów w obozach na ziemiach polskich, oprac. Szymon Datner, Janusz Gumkowski, Kazimierz Leszczyński, „Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce" 1960, t. 13, nr 13.

Ząbecki Franciszek, *Wspomnienia dawne i nowe*, Warszawa: PAX, 1977.

Zburzenie Warszawy. Zeznania generałów niemieckich przed polskim prokuratorem członkiem delegacji przy Międzynarodowym Trybunale Wojennym w Norymberdze, Katowice: Wydawnictwo AWIR, 1946.

Prasa i dzienniki urzędowe

„Die Bundesbahn", 1956

„Dziennik Rozporządzeń Generalnego Gubernatora dla Okupowanych Polskich Obszarów", 1940

„Die Reichsbahn", 1940

„Warschauer Zeitung", 1940

Literatura przedmiotu

Antons Jan-Hinnerk, *Ekstradycja zbrodniarzy nazistowskich i kolaborantów do Polski i Związku Radzieckiego* [w:] *W cieniu Norymbergi. Transnarodowe ściganie zbrodni nazistowskich*, red. Robert Traba, Katarzyna Woniak, Enrico Heitzer, Günter Morsch, Warszawa, Berlin: ISP PAN, CBH PAN, 2019.

Bakunowicz Czesław, *Wykorzystanie kolei w Generalnym Gubernatorstwie do deportacji Żydów*, „Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu Instytutu Pamięci Narodowej" 1993, nr 35.

„Braunbuch". Kriegs- und Naziverbrecher in der Bundesrepublik und in West-Berlin. Staat, Wirtschaft, Verwaltung, Armee, Justiz, Wissenschaft, Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1968.

Dörner Bernhard, *Die Deutschen und der Holocaust. Was niemand wissen wollte, aber jeder wissen konnte*, Berlin: Propyläen, 2007.

Dr. Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hans Geitmann gestorben, „Die Bundesbahn", maj 1990.

Gottwaldt Alfred, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920–1945*, Freiburg: EK-Verlag, 2009.

Gottwaldt Alfred, Schulle Diana, *Die „Judendeportationen" aus dem Deutschen Reich 1941–1945. Eine kommentierte Chronologie*, Wiesbaden: Marix Verlag GmbH, 2005.

Hilberg Raul, *German Railroads/Jewish Souls* [w:] Christopher R. Browning, Peter Hayes, Raul Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution*, New York–London: Berghahn Books, 2019.

Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, tłum. Gisela Schleicher, przedmowa Adalbert Rückerl, „Dokumente zur Eisenbahngeschichte", t. 18, Mainz: Dumjahn, 1981.

Hilberg Raul, *The Bureaucracy of Annihilation* [w:] Christopher R. Browning, Peter Hayes, Raul Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution*, New York–London: Berghahn Books, 2019.

Hilberg Raul, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 1–3, tłum. Jerzy Giebułtowski, Warszawa: wyd. Piotr Stefaniuk, 2014.

Infrastruktura akcji „Reinhardt", red. Tomasz Kranz, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2023.

Jasiński Łukasz, *Sprawiedliwość i polityka. Działalność Głównej Komisji Badania Zbrodni Niemieckich/Hitlerowskich w Polsce 1945–1989*, Warszawa: ISP PAN, 2018.

Klee Ernst, *Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945*, Frankfurt am Main: S. Fischer, 2003.

Kotarba Ryszard, *Żydzi Krakowa w dobie zagłady (ZAL/KL Plaszow)*, Kraków, Warszawa: IPN, 2022.

Lanzmann Claude, *Shoah*, tłum. Marek Bieńczyk, Koszalin: Oficyna Wydawnicza „Novex", 1993.

Lehnstaedt Stephan, *Niemieccy okupanci w Warszawie a jawność Holokaustu*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2016, nr 12.

Libionka Dariusz, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie. Zarys problematyki*, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2017.

Lichtenstein Heiner, *Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Köln: Bund-Verlag, 1985.

Longerich Peter, *„Davon haben wir nichts gewusst!" Die Deutschen und die Judenverfolgung 1933–1945*, München: Siedler Verlag, 2006.

Majewska Justyna, *„Świadek zeznał, co następuje…" Protokoły przesłuchania polskich pracowników kolei pracujących na stacjach w okolicy obozów akcji „Reinhardt"*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2017, nr 13.

Massute Erwin, *Gerteis, Adolf* [w:] *Neue Deutsche Biographie*, t. 6, Berlin: Duncker & Humblot, 1964.

Mędykowski Witold W., *Macht Arbeit frei? German economic policy and Forced Labor of Jews in the General Government 1939–1943*, Boston: Academic Studies Press, 2018.

Mierzejewski Alfred C., *Hitler's Trains. The German National Railway & the Third Reich*, Brimscombe Port: Tempus, 2005.

Pischel Werner, *Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939–1945. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Eisenbahnen im zweiten Weltkrieg*, „Archiv für Eisenbahnwesen" 1964, R. 74, nr 1.

Prel Max du, *Podręcznik dla Generalnego Gubernatorstwa w Polsce. Przegląd obszaru, ukształtowania i historii*, Kraków: Buchverlag Ost, 1940.

Prusin Alexander V., *Polska Norymberga. Siedem procesów przed Najwyższym Trybunałem Narodowym 1946–1948*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2013, nr 9.

Przegiętka Marcin, *Tymczasowa siedziba władz Generalnego Gubernatorstwa. Łódź jako okupacyjny ośrodek administracyjny i siedziba Hansa Franka jesienią 1939 roku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne" 2022, nr 149, z. 1.

Rączy Elżbieta, *Zagłada Żydów w dystrykcie krakowskim w latach 1939–1945*, Rzeszów: IPN, Uniwersytet Rzeszowski, 2014.

Schenk Dieter, *Hans Frank. Biografia generalnego gubernatora*, tłum. Krzysztof Jachimczak, Kraków: Znak, 2009.

Steinbacher Sybille, *„Musterstadt" Auschwitz. Germanisierungspolitik und Judenmord in Ostoberschlesien*, München: De Gruyter Saur, 1999.

Stoll Katrin, *Die Herstellung der Wahrheit. Strafverfahren gegen ehemalige Angehörige der Sicherheitspolizei für den Bezirk Białystok*, Berlin: De Gruyter, 2012.

Stoll Katrin, *Rozkład jazdy tylko w jedną stronę. Przesłuchania byłych urzędników Reichsbahn w sprawie deportacji Żydów z Prużan do Auschwitz w 1943 r.*, „Zagłada Żydów. Studia i Materiały" 2016, nr 12.

Wenzel Mario, *Arbeitszwang und Judenmord. Die Arbeitslager für Juden im Distrikt Krakau des Generalgouvernements 1939–1944*, Berlin: Metropol Verlag, 2017.