



Zagłada Żydów. Studia i Materiały

Holocaust Studies and Materials

VOL. 13 (2017)

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

„Świadek zeznał, co następuje...” Protokoły przesłuchania polskich pracowników kolei pracujących na stacjach w okolicy obozów akcji „Reinhardt”

“The Witnesses Testified as Follows...” Records of Interrogations of Polish Railways Employees who Worked at the Stations near the Operation Reinhardt Camps

Justyna Majewska

Żydowski Instytut Historyczny

majewska.ju@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.32927/ZZSiM.367>

Strony/Pages: 449-511



Materiały

Justyna Majewska

„Świadek zeznał, co następuje...”. Protokoły przesłuchania polskich pracowników kolei pracujących na stacjach w okolicy obozów akcji „Reinhardt”

Większość Żydów zamordowanych w ramach akcji „Reinhardt” miała zostać przewieziona do obozów śmierci pociągami Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodnich (Generaldirektion der Ostbahn, Gedob). Z tego powodu, kiedy dowódca SS i policji w dystrykcie lubelskim obergruppenführer SS Odilo Globocnik decydował o lokalizacji obozów śmierci, za kluczowe kryterium uznał bliskość linii kolejowych. O wyznaczeniu obozu w Bełżcu rozstrzygnięto usytuowanie na styku trzech dystryktów, przy trasie kolejowej łączącej Warszawę, Lublin i Lwów, oraz w niewielkiej odległości od dużego węzła kolejowego w Rawie Ruskiej¹. Zaletą Sobiboru było zalesienie terenu i możliwość budowy obozu tuż przy linii kolejowej Lublin–Chełm–Włodawa, w sąsiedztwie słabo zaludnionej wsi². Z kolei obóz śmierci w Treblince zbudowano 4 km od stacji kolejowej położonej na trasie Warszawa–Białystok³. Na stacjach tych poza niemiecką obsługą pracowali też kolejarze polscy. Dalej publikujemy wybór z ich powojennych zeznań odebranych w czasie czynności śledczych prowadzonych przez Główną Komisję Badania Zbrodni Niemieckich w Polsce na przełomie 1945 i 1946 r. Zamieszczamy 22 zeznania, w tym 11 dotyczących Bełżca, 4 Sobiboru oraz 7 Treblinki.

Na początku wojny polskie koleje znalazły się w gestii Szefa Transportu Dowództwa Sił Zbrojnych i Dowództwa Sił Lądowych. Po proklamowaniu Generalnego Gubernatorstwa na podstawie rozporządzenia Hansa Franka o administracji kolejnictwa z 9 listopada 1939 r. przy Urzędzie Generalnego Gubernatora został powołany Wydział Kolei nadzorujący Koleje Wschodnie (Ostbahn, OB)⁴.

¹ Robert Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2010, s. 37.

² Dariusz Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie. Zarys problematyki*, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2017, s. 120.

³ Jacek Andrzej Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci „akcji Reinhardt”* [w:] *Akcja Reinhardt. Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie*, red. Dariusz Libionka, Warszawa: IPN, 2004, s. 217.

⁴ *Rozporządzenie o administracji kolejnictwa w Generalnym Gubernatorstwie z dnia 9 listopada 1939 roku*, „Dziennik Rozporządzeń Generalnego Gubernatorstwa dla Okupowanych Polskich Obszarów”, 13 XI 1939, nr 5, s. 29.

Na czele wydziału jako prezydent Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodnich w Krakowie stanął Emil Beck. W kwietniu 1940 r. zastąpił go Adolf Gerteis, który pełnił tę funkcję do końca wojny⁵. W wyniku kampanii wrześniowej tabor PKP został poważnie zniszczony, a prace naprawcze posuwały się powoli. W grudniu 1940 r. OB dysponowała 69 400 wagonami i 7090 km trakcji⁶. Nie jeździły pociągi pospieszne, a maksymalna prędkość, jaką mogły rozwinąć pociągi osobowe, to 70 km/h.

Koleje Wschodnie, zgodnie z życzeniem Franka, miała być własnością GG. Wywołało to konflikt z Niemieckimi Kolejami Państwowymi (Deutsche Reichsbahn, DRB), które dążyły do podporządkowania Ostbahn sobie. Tarcia te nasiliły się zwłaszcza w okresie planowania agresji na Związek Radziecki; Niemieckie Koleje Państwowe dążyły do przejęcia nie tylko Kolei Wschodnich, lecz także kolei w Protektoracie Czech i Moraw. Koniec konfliktowi położył Hitler w marcu 1941 r., podczas przygotowań do ataku na ZSRR. Przekazał Juliusowi Dorpmüllerowi, prezesowi DRB, zwierzchnictwo nad koleją Czech i Moraw. Podporządkowanie OB miało nastąpić po rozwiązaniu konfliktu z generalnym gubernatorem. Ostatecznie w wyniku braku porozumienia między Frankiem a Dorpmüllerem Ostbahn została podporządkowana Generalnemu Kierownictwu Eksploatacji Ruchu (Generalbetriebsleitung) z siedzibą w Berlinie⁷.

Mimo konfliktu w sprawie nadzoru nad Ostbahn Frank i dyrekcja DRB byli zgodni, że OB będzie podlegać takim samym procedurom jak Reichsbahn⁸. Jesienią 1939 r. około 9 tys. pracowników DRB zostało wysłanych do GG w celu przywrócenia sprawności kolei oraz wdrożenia niemieckich procedur administracyjnych i operacyjnych. Początkowo zakładano, że na kolei mogą pracować Volksdeutsche oraz Polacy, którzy nie stanowią zagrożenia w sensie politycznym. Mieli wykonywać tylko prace fizyczne i inne zadania nieoperacyjne. Łącznie zatrudnienie w Kolejach Wschodnich znalazło 36 640 Polaków. Szybko okazało się jednak, że niemieckiego personelu było za mało, aby kierować pociągami i kontrolować ruch. Ściągnięcie większej liczby pracowników niemieckich było niemożliwe, ponieważ mogło zagrozić stabilności i wydajności kolei niemieckich. W styczniu 1940 r. DRB wydała zgodę, aby Polacy pod nadzorem Niemców kierowali lokomotywami pociągów towarowych i osobowych oraz uruchamiali sygnalizację na przejazdach. Jednak założenie, że Polacy nie mogą nadzorować Niemców, nadal poważnie ograniczało liczbę posad, które Polacy

⁵ Zob. Czesław Bakunowicz, *Kolej wschodnia – Ostbahn w akcji repatriacji Niemców wołyńskich i galicyjskich do Kraju Warty na przełomie lat 1939/1940*, „Dzieje Najnowsze” 1996, nr 1 (28), s. 155.

⁶ Alfred C. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset on the Reich. A History of the German National Railway*, t. 2: 1933–1945, Chapel Hill–London: University of North Carolina Press, 2000, s. 80–82; Czesław Bakunowicz, *Wykorzystanie kolei w GG do deportacji Żydów*, „Biuletyn GKBZpNP IPN” 1993, R. 35, s. 86.

⁷ Mierzejewski, *The Most Valuable Asset on the Reich...*, s. 79–80.

⁸ *Ibidem*, s. 79.

mogli objąć, aby zmniejszyć braki personelu Ostbahn. W kwietniu 1940 r. DRB zatwierdziła kolejne zwiększenie kompetencji i odpowiedzialności polskich pracowników. W maju 1940 r. do personelu OB dołączyli polscy palacze i inżynierowie. Do końca 1940 r. OB zatrudniała już 60 tys. Polaków i 5300 Niemców. Wiosną 1941 r. w związku z operacją „Barbarossa” do pracy w OB zostało odelegowanych dodatkowo około 1200 pracowników DRB. Mieli oni wzmocnić personel pociągów wojskowych⁹. Wzrosła również liczba polskich i ukraińskich (po powstaniu dystryktu Galicja) pracowników kolei do 120 tys.¹⁰ Jak pokazują przytoczone dane, bez lokalnych kolejarzy nie byłoby możliwe utrzymanie ruchu kolejowego na terenach Generalnego Gubernatorstwa.

Podstawowym zadaniem Kolei Wschodnich było dostarczanie towarów z GG do Rzeszy. W 1941 r. OB przewiozła 140 tys. ton zboża, 290 tys. ton ziemniaków i 20 tys. ton mięsa. OB świadczyła także przewozy specjalne: transporty wojskowe, związane z frontem wschodnim, a od marca 1942 r. transporty Żydów do obozów śmierci. Maszynistami prowadzącymi te pociągi do celu byli lokalni pracownicy Kolei Wschodnich.

Przygotowanie pociągów deportacyjnych szybko nabrało charakteru rutynowego. Wiosną 1942 r. w Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodnich w Referacie 33 odpowiadającym za pociągi pasażerskie utworzona została Sekcja Pociągów Specjalnych zarządzana przez nadinspektora kolejowego Walthera Stiera. Jego zadaniem było układanie rozkładu jazdy pociągów wiozących Żydów do obozów akcji „Reinhardt” oraz synchronizowanie ich ruchu ze stałymi kursami regularnych pociągów i z ruchem transportów wojskowych. Stier ustalał trasy, godziny odjazdów i przyjazdów do obozów śmierci. OB dostarczała tabór po zgłoszeniu zapotrzebowania przez sztab operacji akcji „Reinhardt” (mieszczący się w Lublinie) bądź przez lokalne dowództwa SS i policji. Pociągi specjalne składały się zazwyczaj z 50 wagonów towarowych oraz jednego lub dwóch (z przodu i z tyłu) wagonów zajmowanych przez personel konwojujący pociąg. Załogę stanowiło 30 + 1 konwojentów, a także polska drużyna parowozowa w składzie: maszynista, pomocnik, ewentualnie palacz. Jak podaje Czesław Bukanowicz, pociąg specjalny pokonywał dystans 400 km w mniej więcej 23 godziny¹¹.

Przybycie każdego takiego pociągu było ewidencjonowane w dokumentacji kolejowej. Transporty specjalne miały też swoje specyficzne oznakowanie. Symbol „P Kr” (Personenzug) oznaczał pociąg osobowy (mimo że były to wagony bydłce) z terenów GG; symbol „Lp Kr” (Leerzug, Leerpack) oznaczał pociąg wracający z obozu, pusty; symbol „PJ” (Polnische Juden) był używany do oznakowania transportów w okręgu białostockim. Z kolei transporty z zagranicy, które nie były już częścią akcji „Reinhardt”, ale były kierowane do obozów

⁹ *Ibidem*, s. 80–81.

¹⁰ Bukanowicz, *Wykorzystanie kolei w GG do deportacji Żydów*, s. 85.

¹¹ *Ibidem*, s. 95.

śmierci w Bełżcu, Sobiborze czy Treblince, znakowano symbolem „P Da” (Aus-siedler aus Deutschland)¹².

W listach przewozowych jako stację końcową często wpisywano tylko „nach Ziel”, do celu. O nadejściu pociągów stacje docelowe zawiadamiano telefonicznie lub telegraficznie, informując o liczbie i numerach wagonów, trasie i czasie przyjazdu¹³. W powojennych wspomnieniach Franciszek Ząbecki pisał: „Nadchodzące transporty awizowane były telegramami. Treść telegramu zawierała dokładny rozkład jazdy pociągu. Z miejscowości, gdzie było liczniejsze getto i przewidywano kilka transportów, opracowane na kilka dni przed tym rozkłady jazdy nadsyłało korespondencyjnie”¹⁴.

Pracownicy stacji Bełżec, Sobibór i Treblinka

W czasie okupacji polski personel stacji w Bełżcu stanowili Alojzy Berezowski, od lipca 1939 r. dyżurny ruchu, a następnie zawiadowca stacji, oraz Tadeusz Misiewicz¹⁵, pracujący na stacji przed wojną jako kancelista, a w czasie okupacji na stanowisku kasjera. W Bełżcu zatrudnieni byli też Michał Kuśmierczak, maszynista, Jan Głąb, zawiadowca, Wiktor Skowronek, robotnik kolejowy, Stanisław Dworak, torowy. Nie wiadomo, czy stanowili oni całą obsługę stacji ani którzy z nich byli zatrudnieni na tej stacji przed wojną¹⁶. Niemieckim zawiadowcą stacji był Rudolf Göckel. Kiedy na stację przyjeżdżały pociągi specjalne i zostały podzielone na części po 8–10 wagonów, na lokomotywę przesiadał się Rudolf Göckel i wjeżdżał do obozu. Polska załoga obsługująca lokomotywę zazwyczaj opuszczała pojazd, ale niekiedy wjeżdżała do obozu z Göckelem. W okresach, kiedy transportów było dużo, polscy kolejarze musieli samodzielnie wprowadzać wagony do obozu¹⁷. W powojennych relacjach kolejarzy Rudolf Göckel jest wspomniany pozytywnie, miał bronić kolejarzy, którym Niemcy grozili rozstrze-

¹² Zob. ostatni cytowany dokument, ekspertyza dokumentów zachowanych przez Franciszka Ząbeckiego, zawiadowcę stacji Treblinka.

¹³ Zob. Raul Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 2, tłum. Jerzy Giebułtowski, Warszawa: wyd. Piotr Stefaniuk, 2014, s. 595–596; Jules Schelvis, *Sobibor. A History of a Nazi Death Camp*, London–New York: Bloomsbury Academic, 2007, s. 45–46; Bakunowicz, *Wykorzystanie kolei w GG do deportacji Żydów*, s. 94.

¹⁴ Franciszek Ząbecki, *Wspomnienia dawne i nowe*, Warszawa: Pax, 1977, s. 43.

¹⁵ Agnieszka Kozyra, *Historia osady w XIX–XX wieku [w:] Bełżec przez dzieje*, red. Andrzej Urbański, Bełżec: Urząd Gminy, 2008, s. 82.

¹⁶ Z pewnością było ich więcej niż tych, którzy zeznawali w śledztwie Głównej Komisji. Pracownikami kolei byli m.in. Mieczysław Ohirko, zatrudniony w Bełżcu od 1941 r. jako telegrafista, miał współpracować z polskim podziemiem (<http://www.tygodnikzamojski.pl/artukul/11297/stacja-belzec-prosze-wsiadac.html>) i Wacław Kołodziejczyk, kolejarz z Bełżca, pracujący na stacji od 1935 r. (<http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/historia/1525291,1,belzec---stacja-ostatecznego-rozwiazania.read> [dostęp 26 VI 2017 r.]).

¹⁷ Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 129.

laniem za to, że zbyt dużo wiedzą o obozie¹⁸. Jeździli też zeznawać w jego obronie w czasie powojennego procesu Göckela¹⁹. Pociągi specjalne prowadzili m.in. trzech pracownicy kolei zatrudnieni w Rawie Ruskiej, pomocnik maszynisty Stefan Kirsz oraz dwóch kotlarzy, Marian Zbierajewski i Andrzej Janko.

Szczegółowej rekonstrukcji załogi stacji Sobibór dokonał Marek Bem²⁰. Przed wybuchem drugiej wojny światowej stacja była „technicznie zamknięta”, co oznaczało, że nie miała pełnej obsady personalnej. Przez stację przejeżdżały codziennie dwa pociągi osobowo-towarowe na trasie Lublin–Luboml przez Chełm. Przy stacji odbywał się też obrót towarowy drewnem i jego wyrobami. W czasie okupacji na stacji pracowali m.in. Franciszek Parkoła, który funkcję zawiadowcy stacji pełnił od 1937 r., Jan Piwoński, zwrotnicowy stacji, Franciszek Petlak, drugi zwrotnicowy, oraz Czesław Sójka, który wraz z żoną Ireną prowadził bufet²¹.

Stacja kolejowa w Treblince, podobnie jak inne stacje na linii Siedlce–Małkinia, podlegała stacji opiekuńczo-kierunkowej w Sokołowie Podlaskim, wówczas ważnym węzle komunikacyjnym, gdzie były rozstawiane wagony odpowiednio do kierunków jazdy lub punktu dalszego przeznaczenia. Polską załogę stacji w Treblince stanowili zarówno pracownicy przedwojenni, jak i zatrudnieni w czasie okupacji, m.in. Stanisław Adamczyk – zwrotnicowy, Tadeusz Bąk – kancelista, Włodzimierz Chomka – torowy odcinka drogowego, Feliks Gałach – dyżurny ruchu stacji Wólka Okrąglik, Kazimierz Gawkowski – zwrotnicowy, Józef Kuźmiński, zawiadowca, Jó-

¹⁸ Kozyra, *Historia osady w XIX–XX wieku*, s. 88.

¹⁹ Rudolf Göckel został aresztowany w Niemczech; przewieziono go do Polski 28 V 1947 r., oskarżono o współudział w masowym mordzie w obozie zagłady i przekazano do dyspozycji Sądu Okręgowego w Zamościu. Proces odbył się 8 IV 1948 r. Mimo że polskie władze sądowe zdawały sobie sprawę ze współudziału Göckela w zbrodniach popełnionych w Bełżcu, nie zebrały obciążających go dowodów. Zapadł wyrok uniewinniający, ale decyzją Stefana Kurowskiego, prokuratora Najwyższego Trybunału Narodowego, Göckel był nadal przetrzymywany w więzieniu, początkowo w Zamościu, potem w Lublinie, a od lipca 1949 r. w Warszawie. Dalsze jego losy są nieznane (*Obóz zagłady w Bełżcu w relacjach ocalonych i zeznaniach świadków*, red. Dariusz Libionka, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2013, s. 163).

²⁰ Kiedy Dyrekcja Okręgowa Kolei Wschodnich z Lublina przystąpiła do przywrócenia sprawności kolei oraz wdrożenia niemieckich procedur administracyjnych i operacyjnych, do polskiej załogi stacji w Sobiborze wysłano pięciu niemieckich kolejarzy. Parkoła przestał być zawiadowcą stacji. Niemieccy kolejarze nie dawali sobie rady z obsługą stacji, dlatego na przełomie maja i czerwca 1940 r. do Sobiboru przysłano Franza Sobotkę, doświadczonego kolejarza Niemieckich Kolei Państwowych, oraz dróżników Richarda Bürgera i niejakiego Küttelsmanna. Zatrudnienie w obrębie polskiej części stacji było dynamiczne. W październiku 1939 r. do załogi stacji dołączył Ludwik Fąferek, a w lutym 1940 r. Franciszek Petlak. W 1941 r. ze stacji odszedł Ludwig Fąferek. Zastąpił go oddelegowany ze stacji Uhrusk Józef Cholewa. W tym czasie do drużyny dołączyli też Jan Krzowski, robotnik torowy, oraz Zygmunt Białucha. W styczniu 1943 r. Białuchę oddelegowano na stację do Chełma, a Jana Krzowskiego do Bugu Włodawskiego. Na przełomie października i listopada 1941 r. Sobotka, Bürger i Küttelsmann zostali odwołani z Sobiboru. Po ich odejściu w Sobiborze pozostali już tylko polscy kolejarze (Marek Bem, *Sobibór. Obóz zagłady 1942–1943*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2014, s. 285–288).

²¹ Czesław Sójka w zeznaniach figuruje jako Michał Sojko.

zef Pogorzelski – dyżurny ruchu, Józef Pronicki – zawiadowca stacji, Karol Socha – zwrotnicowy stacji, Włodzimierz Wierzbowski – zawiadowca odcinka, Waław Wołosz – zwrotnicowy, i Franciszek Ząbecki – zawiadowca stacji²². Nadzorcami polskich kolejarzy byli Ludwig Blandowski oraz Hermann Lillie. Kilka dni po ataku Trzeciej Rzeszy na ZSRR obaj zostali oddelegowani na inne stacje.

Kiedy do Trebłinki zaczęły przyjeżdżać pociągi, ich wtaczaniem na teren obozu zajmowali się Ludwig Blechschmidt, kierownik stacji w Sokołowie Podlaskim, oraz jego pomocnik Teufel. Franciszek Ząbecki pisał we wspomnieniach, że Blechschmidt pojawił się na stacji Trebłinka zaledwie kilka razy. Pierwszego dnia kazał dawać wodę proszącym o nią Żydom, co podobno miało dla niego nieprzyjemne konsekwencje. W kolejnych dniach wtaczaniem pociągów zajmował się Teufel. Trwało to do czasu, kiedy na przełomie lipca i sierpnia 1942 r. do Trebłinki przyjechali kolejarze Rudolf Emmerich i Willi Klinzmann²³.

Powojenne śledztwa

Po zakończeniu działań wojennych obozy śmierci akcji „Reinhardt” stały się przedmiotem śledztw prowadzonych przez Główną Komisję Badania Zbrodni Niemieckich w Polsce. Podstawowym celem dochodzeń było ustalenie sposobu mordowania Żydów i liczby ofiar²⁴. Zasadnicza trudność w udzieleniu odpowiedzi na te pytania wynikała z tego, że nie zachowały się dowody rzeczowe, takie jak listy przewozowe (poza kilkunastoma listami przewozowymi ze stacji w Trebłince), a ślady na miejscu zostały zatarte przez Niemców; nie udało się także wówczas zatrzymać nikogo z personelu załóg obozowych. Komisje okręgowe współpracowały z lokalnymi władzami, organami milicji oraz bezpieczeństwa, a często poszukiwały świadków za pośrednictwem lokalnej prasy.

We wszystkich śledztwach podjęto podobne kroki, dokonano oględzin terenu obozów, zbierano dowody materialne, wysyłano popioły i kości do ekspertyz, te zaś potwierdzały, że są to szczątki ludzkie. Pośród przesłuchiwanym świadków znajdowali się ocalali, okoliczna ludność oraz pracownicy kolei. Z braku innych dowodów wyniki śledztwa co do liczby ofiar i ich narodowości były oparte na wyliczeniach pracowników kolei.

Śledztwo w sprawie obozu zagłady w Bełżcu było prowadzone przez sędziego śledczego Sądu Okręgowego w Zamościu Czesława Godziszewskiego i prokuratora tegoż sądu Tadeusza Chróściewicza²⁵. W trakcie prac śledczych przesłuchano 35 świadków (niektórych kilkakrotnie), wśród nich dwóch ocalałych, pracowników kolei zatrudnionych w Bełżcu i Rawie Ruskiej, w tym maszynistę

²² Ząbecki, *Wspomnienia...*, s. 26.

²³ *Ibidem*, s. 50.

²⁴ Eugeniusz Szrojta, *Obóz zagłady w Bełżcu*, „Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni Niemieckich w Polsce” 1947, nr 3, s. 31–32.

²⁵ Dokładną analizę tego śledztwa przeprowadził Dariusz Libionka, przygotowując dokumentację śledztwa do publikacji (*Obóz zagłady w Bełżcu w relacjach ocalałych i zeznaniach świadków...*, s. 101–111).

prowadzącego „pociąg specjalny”, oraz mieszkańców wsi. Większość świadków przesłuchano w październiku 1945 r. w Bełżcu i Tomaszowie Lubelskim. Alojzego Berezowskiego przesłuchiowano w Jeleniej Górze, gdzie po wojnie pracował. Drugą część śledztwa prowadzono w Zamościu w lutym 1946 r. Tym razem świadków przesłuchiowano pod kątem ich wiedzy o załodze obozu. Oględziny terenu obozu przeprowadzono 10–13 października 1945 r. Śledztwo zamknięto w 1946 r.

Śledztwo dotyczące obozu zagłady w Sobiborze prowadzono od 4 października 1945 do października 1946 r.²⁶ Początkowo sprawą zajmowali się prokurator Sądu Okręgowego w Lublinie Kazimierz Schnierstein i okręgowy sędzia śledczy Sergiusz Urban. Wizję lokalną obozu przeprowadzono 11–12 października 1945 r. Pierwszych dziewięć zeznań zostało odebrane 13–18 października, a kolejne między 29 października a 7 listopada. Przesłuchania odbywały się w Sobiborze, Włodawie i okolicy. Dużą trudnością dla prowadzących dochodzenie było opuszczanie przez potencjalnych ocalałych-świadków dotychczasowych miejsc zamieszkania. Zabezpieczono też około 700 zdjęć niemieckich, przedstawiających m.in. sześciu członków załogi obozu.

W śledztwie dotyczącym obozu w Treblince prokurator Zdzisław Łukaszewicz przesłuchał 33 świadków, w tym 13, którzy zbiegli z obozu w czasie buntu 2 sierpnia 1943 r., Polaków zatrudnionych przy budowie linii kolejowej do obozu oraz 11 pracowników kolei. Dwóch kolejarzy należało do AK, o czym nie informowali w czasie składania zeznań. Jeden z AK-owców, Franciszek Ząbecki, wyniósł z podpalonej stacji kolejowej plik dokumentów transportowych. Ich wagę podnosi dodatkowo to, że tego typu dokumenty dla Bełżca lub Sobiboru się nie zachowały. W czasie śledztwa dokonano oględzin terenu i zabezpieczono dowody rzeczowe (monety, fragmenty modlitewników i listów). Świadków przesłuchiowano w październiku i listopadzie 1945 r. Ząbecki, który wniósł do sprawy najwięcej, zeznawał 21 grudnia.

Zeznania uzyskane w czasie śledztw Głównej Komisji pozwoliły zrekonstruować wygląd i funkcjonowanie obozów, sposoby zabijania, liczbę i narodowość ofiar. Dane o liczbie ofiar weszły do obiegu naukowego i dopiero po latach zostały skutecznie zweryfikowane. Natomiast jeżeli chodzi o narodowość ofiar, to wciąż istnieją wątpliwości, czy w obozach zagłady akcji „Reinhardt” Niemcy zabijali też Romów oraz Polaków i Ukraińców za pomaganie Żydom.

Niekwestionowaną wartością tych zeznań jest prezentowany stan świadomości społecznej z lat czterdziestych. Ich szczegółowość jest wstrząsająca. Z treści zeznań wynika, że pracownicy kolei byli dobrze zorientowani w tym, co dzieje się za ogrodzeniami obozów. Informacje o przyjazdach kolejnych transportów, ich nieewidencjonowaniu, oznakowaniu, wielkości, sposobie wtaczania wagonów do obozów (m.in. Kirsz, Chomka i Gawkowski wtaczali partie wagonów na obozową rampę w Sobiborze i Treblince) zdobywali dzięki obserwowaniu ruchu

²⁶ O śledztwie w sprawie Sobiboru pisali Marek Bem i Wojciech Mazurek w: *Sobibór. Badania archeologiczne prowadzone na terenie po byłym niemieckim obozie zagłady w Sobiborze w latach 2000–2011*, Warszawa–Włodawa: Fundacja Polsko-Niemieckie Pojednanie, 2012, s. 27–52.

pociągów i działania stacji. Niektórzy kolejarze rozmawiali z uwięzionymi w wagonach ludźmi. W czasie jazdy lub podczas postojów, np. przy próbie podania wody, wypytywali o ich pochodzenie i powód znalezienia się w transporcie.

Opisy wyglądu i funkcjonowania obozów śmierci stanowią najważniejszą część zeznań. Szczegółową wiedzę pracownicy kolei uzyskiwali dzięki kontaktom z załogami obozów, szczególnie z Ukraińcami. W powojennych zeznaniach dokładnie opisywali *modus operandi* z przywożonymi Żydami, począwszy od tego, co działo się na rampie, w barakach-rozbieralniach, przez proces mordowania i grzebania, a potem spalania ciał. Niektórzy dysponowali szeroką wiedzą co do wielkości i wydajności komór gazowych. Ze sposobu opowiadania („mówiono mi”, „słyszałem”, „ludzie opowiadali”) wynika, że mord dokonywany w obozach był jednym z ważniejszych tematów rozmów toczonych zarówno przez mieszkańców okolicy, jak i z Ukraińcami, którzy mimo zakazu dość otwarcie mówili o mordowaniu w komorach gazowych. Treść niektórych zeznań wskazuje, że pracownicy kolei mieli nie tylko częste, lecz także dobre, nawet towarzyskie relacje z ukraińską i niemiecką obsługą obozów, choć w kilku zeznaniach pojawiają się też informacje, iż kolejarze byli zastraszani, a niekiedy atakowano ich fizycznie.

Pracownicy kolei relacjonowali opowieści Ukraińców o terrorze i torturach stosowanych zarówno wobec nowo przybyłych Żydów skierowanych do komór gazowych, jak i wobec więźniów obozu. Ukraińcy opowiadali o kosztownych przedmiotach, biżuterii, złocie zrabowanych Żydom (a także nimi handlowali). To te opowieści stały się impulsem do procederu rozkopywania masowych grobów przez tzw. kopaczy, który rozpoczął się zaraz po opuszczeniu terenu wszystkich trzech obozów przez pozostawionych tam na straży Ukraińców.

Wybór zeznań kończy ekspertyza dokumentów kolejowych (planów jazdy, depesz i listów przewozowych), które Franciszek Ząbecki wykradł ze stacji Treblinka. Materiały te, choć stanowią niewielki wycinek całej dokumentacji, pozwalają zrozumieć logistyczne aspekty akcji „Reinhardt”.

* * *

W publikowanych dokumentach uwspółcześniono ortografię, ujednolicono pisownię dat i rozwinięto skróty. Podstawą edycji zeznań dotyczących Bełżca są akta materiałów śledczych przechowywanych w archiwum lubelskiego oddziału IPN, w zespole Okręgowej Komisji Badania Zbrodni Niemieckich w Lublinie (OKBZN, sygn. 1/15/105). Akta w sprawie zbrodni popełnionych w obozie śmierci w Bełżcu z lat 1945–1949 zostały opublikowane w edycji źródłowej *Obóz zagłady w Bełżcu w relacjach i zeznaniach polskich świadków* pod redakcją Dariusza Libionki. Zeznania pracowników kolei w Treblince pochodzą z materiałów śledczych dołączonych do akt procesu Ludwiga Fischera przed Najwyższym Trybunałem Narodowym w latach 1946–1947 (AIPN, GK 196/69, Proces Fischera). Zeznania pracowników kolei z Sobiboru pochodzą ze zbiorów archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego w Warszawie.

ZEZNANIA

Obóz śmierci w Bełżcu²⁷

Zeznanie Tadeusza Misiewicza z 15 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 15 października 1945 r. w Bełżcu Sędzia Śledczy rejonu Sądu Okręgowego w Zamościu z siedzibą w Zamościu w osobie Sędziego Cz[esława] Godziszewskiego przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Tadeusz Misiewicz ²⁸
Wiek:	lat 51
Imiona rodziców:	Józef i Maria z Jankowskich
Miejsce zamieszkania:	Bełżec
Zajęcie:	kasjer towarowy stacji Bełżec
Wyznanie:	rzym. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

W październiku 1941 r. Niemcy rozpoczęli budowę obozu w Bełżcu na terenie położonym w południowo-wschodniej części od strony stacji Bełżec. Do terenu tego z zachodu przylegała bocznica kolejowa. Budowę obozu ukończono do grudnia 1941 r. W grudniu 1941 r. przywożono autami Żydów od strony Rawy Ruskiej do obozu. Żydzi ci byli zatrudnieni w obozie. Pierwszy transport kolejowy z Żydami przyszedł z Lublina 16 marca 1942 r.²⁹ Dziennie od tego czasu nadchodziło jeden do dwóch transportów od strony Rawy Ruskiej i Lublina. Jak obliczyłem, to transport jeden był złożony z około 50 wagonów towarowych szczelnie zapchanych ludźmi. Każdy wagon zawierał około 100 osób. Po przybyciu transportu z Żydami na stację Bełżec dzielono transport na dwie części i częściami wprowadzano przez bocznice na teren obozu. Tutaj następowało wyładowywanie ludzi, w czasie czego słychać było silniejsze i słabsze krzyki ludzkie. Garnitur pustych wagonów

²⁷ Akta dochodzenia zostały wydane w opracowaniu naukowym Dariusza Libionki i Roberta Kuwałka w: *Obóz zagłady w Bełżcu w relacjach i zeznaniach polskich świadków*, red. Dariusz Libionka, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2013. Niniejszy wybór zeznań pracowników kolei pozostawiam z przypisami z tamtej edycji w niemal niezmięnionej formie z oznaczeniem [DL, RK]. Część przepisów została przeniesiona z zeznań, które nie znalazły się w tym wyborze.

²⁸ Tadeusz Misiewicz zeznał po raz drugi 19 II 1946 r. przed prokuratorem Sądu Okręgowego w Zamościu Tadeuszem Chróściewiczem.

²⁹ Pierwsze pociągi przybyły do Bełżca dzień później, niż podaje świadek, 17 III 1942 r.

wycofano z obozu, a wtoczono drugą część transportu. W okresie czasu od marca 1942 do połowy maja 1942 r. przychodziły do Bełżca transporty z Żydami przeważnie od strony Lublina, a później od strony Lwowa. Żydzi z pierwszych transportów nie byli uśmierceni, lecz użyci do wypełnienia obozu w celu zamaskowania obozu pracy. Następne transporty Żydów po wyładowaniu musiały rozebrać się do naga i po położeniu swych rzeczy i kosztowności na wskazanych miejscach udać się do baraku w celu rzekomej kąpieli, skąd już żywi nie wracali. W pierwszych tygodniach funkcjonowania obozu śmierci nie było słycać krzyków, natomiast w późniejszym czasie krzyki takie potęgowały się w momencie pędzenia Żydów do komory gazowej. W listopadzie 1942 r. zaprzestano przyjmowania transportów kolejowych do obozu śmierci. Od tego czasu w obozie śmierci przystąpiono do zacierania śladów zbrodni. Rozpoczęto wówczas palenie zwłok, co trwało do pierwszych miesięcy 1943 r. Kompletna likwidacja obozu śmierci w Bełżcu nastąpiła 8 maja 1943 r.³⁰ Zniesiono wówczas wszystkie budynki znajdujące się na terenie obozu i ogrodzenie, przy czym teren zrównano i zasadzono młode sosenki. Opisu wewnętrznego obozu określić nie potrafię, gdyż wnętrza obozu nie miałem możliwości zobaczyć. Jadąc pociągiem, można było zaobserwować baraki na terenie obozu, jak również alejki przeryzujące teren tegoż obozu. Celem zamaskowania obozu takowy był otoczony sztucznym parkanem z sosen i świerków. Nie słyszałem i nie widziałem, by obok parowozowni stali Żydzi i grali w czasie wtaczania wagonów na teren obozu. Komendantem obozu był esesman w randze majora, którego nazwiska nie znam. Podaję nazwiska Niemców pracujących w obozie: Gustaw Wirth³¹, kapitan esesman, który po rzeczonym majorze objął I komendę nad obozem; Groth³², Oberhäuser³³, Schwarz³⁴,

³⁰ W rzeczywistości obóz zagłady w Bełżcu został zlikwidowany w czerwcu 1943 r. [DL, RK].

³¹ Właśc. Christian Wirth (1885–1944), przed wojną oficer Policji Kryminalnej w Stuttgarcie. Od połowy 1940 r. inspektor wszystkich ośrodków dokonujących tzw. eutanazji na terenie Rzeszy. Twórca komór gazowych w Bełżcu i pierwszy komendant obozu. 1 VIII 1942 r. został mianowany specjalnym inspektorem wszystkich obozów akcji „Reinhardt”, a następnie także komendantem obozu pracy na tzw. Flugplatz w Lublinie. We wrześniu 1943 r. przeniesiony wraz z Globocnikiem do Triestu. Tam zorganizował obóz przejściowy, pełniący funkcję obozu koncentracyjnego w dawnej fabryce ryżu – Risiera di San Sabba. Zginął w walce z partyzantami jugosłowiańskimi 26 V 1944 r. pod Erpelle (Koziną) [DL, RK].

³² Paul Groth (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Grot), służył w Bełżcu tylko do kwietnia 1942 r., następnie został przeniesiony do obozu zagłady w Sobiborze [DL, RK].

³³ Josef Oberhäuser (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Oberhause; 1915–1979), funkcjonariusz w ośrodku „eutanazji”, w Bełżcu od 1 XI 1941 r., jeden z najbliższych współpracowników Wirtha. W Lublinie służył w obozie na Flugplatzu, później w Trieście. W 1948 r. skazany w Magdeburgu (sowiecka strefa okupacyjna) na 15 lat więzienia za udział w akcji „T4”. Zwolniony w 1956 r. W 1976 r. skazany zaocznie przez włoski sąd za zbrodnie popełnione na terenie Włoch [DL, RK].

³⁴ Gottfried Schwarz pełnił funkcję zastępcy komendanta Bełżca, najpierw Wirtha, a następnie Heringa. Odpowiadał także za tzw. Obóz II, w którym znajdowały się komory gazowe i masowe groby [DL, RK].

Jirrmann³⁵, Fichtner³⁶, Girtzig³⁷, Dachsel³⁸, Kamm³⁹, Feigs⁴⁰ i Spiess⁴¹, których imion nie znam, jak również nie wiem, jaką pełnili funkcję w obozie. Zdołałem ustalić nazwiska żołnierzy sowieckich, którzy przyjęli służbę u Niemców, jak następuje: Schmidt, Schneider, Kunz, Trauttwein⁴², „Franz”⁴³, którego nazwiska nie

³⁵ Fritz Jirrmann (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Irmann) był jednym z członków załogi SS odpowiadającej za rampę obozową. Brał też udział w rozstrzelaniu osób uznanych za „niezdolnych do przejścia o własnych siłach do komory gazowej” – starców, inwalidów, chorych i dzieci bez rodziców. Jirrmann został przypadkowo postrzelony śmiertelnie 1 III 1943 r. przez swego kolegę Heinricha Gleya w bunkrze zamienionym na areszt dla strażników z Trawniki (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 73; [DL, RK]).

³⁶ Erwin Fichtner (w protokołach niekiedy błędnie: Fichner) pełnił funkcję kwatermistrza garnizonu obozowego w Bełżcu. Jednocześnie odpowiadał za odbieranie deportowanym gotówki i rzeczy wartościowych. 24 III 1943 r. został zabity przez partyzantów polskich pod Tarnawatką koło Tomaszowa Lubelskiego (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 72–73; [DL, RK]).

³⁷ Hans Girtzig (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Ircyk) pełniący służbę w „ślužie” – korytarzu prowadzącym z „rozbieralni” do komory gazowej [DL, RK].

³⁸ Artur Dachsel (w protokołach pojawiają się błędne zapisy nazwiska: Daksel, Dadsel; 1890–?), wykonywał zawód policjanta, później służył w ośrodku „eutanzji” w Sonnenstein koło Drezna. W obozie śmierci w Bełżcu zajmował się garażem i warsztatem ślusarskim przy komendanturze obozu (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 72).

³⁹ Rudolf Kamm był SS-manem pochodzącym z Suderów. W obozie zagłady z Bełżcu nadzorował komando więźniów sortujących mienie ofiar w budynku parowozowni oraz rampę obozową w momencie przybywania transportów. Po likwidacji obozu został przeniesiony do Sobiboru (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 71–72; [DL, RK]).

⁴⁰ Reinhold Feix (w protokołach pojawiają się błędne zapisy nazwiska: Feigs, Feiks; 1909–1969), dołączył do załogi obozowej prawdopodobnie latem 1942 r. z obozu szkoleniowego w Trawnikach. Był Niemcem sudeckim, członkiem SS. Odpowiadał za kompanię wartowniczą oraz pełnił służbę w „ślužie” – korytarzu prowadzącym do komór gazowych. Oznaczał się wyjątkowym okrucieństwem. Po likwidacji obozu w Bełżcu pełnił funkcję komendanta obozu pracy w Budzynie w okresie od grudnia 1942 do czerwca lub lipca 1943 r. (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 62, 69, 72; Wojciech Lenarczyk, *Obóz pracy przymusowej w Budzynie (1942–1944)* [w:] *Erntefest, 3–4 listopada 1943. Zapomniany epizod Zagłady*, red. Wojciech Lenarczyk, Dariusz Libionka, Lublin: Państwowe Muzeum na Majdanku, 2009, s. 264; [DL, RK]).

⁴¹ Na temat ostatniego SS-mana wymienionego przez Tadeusza Misiewicza – Spiessa – nic nie wiadomo. Być może chodziło o Herberta Flossa, który podobnie jak Paul Groth w kwietniu 1942 r. przeszedł do służby w Sobiborze (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 70–73; [DL, RK]).

⁴² Christian (Heinz) Schmidt (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Schmiedt), Friedrich Schneider (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Scheider), Samuel Kunz (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Kunze), Karol Trauttwein (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Trautwein) to Volksdeutsche pochodzący z terenów dawnego Związku sowieckiego, służący jako niżsi dowódcy w kompanii wartowniczej. Dopuszczali się bestialskich mordów na terenie obozu, zwłaszcza gdy ofiary pędzono do komór gazowych (Dieter Pohl, *Die Trawniki-Männer im Vernichtungslager Belzec 1941–1943* [w:] *NS-Gewaltherrschaft. Beiträge zur historischen Forschung und juristischen Aufarbeitung*, red. Alfred Gottwaldt, Norbert Kampe, Peter Klein, Berlin: Hentrich, 2005, s. 283–284; [DL, RK]).

⁴³ Być może chodzi o Kurta Franza, SS-mana, który w Bełżcu służył w pierwszej fazie funkcjonowania obozu i dowodził kompanią wartowniczą. Latem 1942 r. został przeniesiony do obozu w Treblince (Kuwałek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 72; [DL, RK]).

pamiętam, oraz Aleksiej Pietka⁴⁴, który za stacją Bełżec zamordował Polaka. Wymienieni byli żołnierze sowieccy, odznaczali się specjalnym okrucieństwem wobec Żydów. Aleksiej Pietka, obecnie kozak, został rozpoznany przez mieszkańców Bełżca. Gdy o tym się dowiedział, znikł z terenu Bełżca. Jak opowiadali Żydzi zatrudnieni w komendzie obozu, to esesmani brali początkowo codziennie jakieś zastrzyki w trzech dozach. W lecie 1942 r. byłem świadkiem, jak żandarm niemiecki zastrzelił Żydówkę wychylającą się z wagonu towarowego przez górne okienko. Trupa tego Żydzia wypchnęli z wagonu przez to okienko na tor kolejowy, skąd Żydzi obozowi zabrali go do obozu. Z tego samego transportu wyskoczyła Żydówka, którą poprowadzono do obozu pomimo wielkich błagań i próśb. Niejednokrotnie miałem możliwość zauważyć, że ludzie wiezieni na teren obozu byli kompletnie nadzy. Widać było to przez wybite deski w wagonach towarowych. Niemcy zabronili podawać Żydom w wagonach transportowych wodę do picia. Przypominam sobie, że latem 1942 r. przyjechał wieczorem na stację Bełżec transport Żydów liczący 65 wagonów. Żydzi będący w wagonach błagali o wodę. Wówczas czarni⁴⁵, Stecenko, Huber, Korowaczenko, Litus, Hawrykuch⁴⁶ i inni, przynosili wodę i wlewali ją przez luki do wagonów. Czynili to przez całą noc, gdyż pociąg ten został wprowadzony na teren obozu dopiero rankiem dnia następnego. Jak mi opowiadano na stacji kolejowej Bełżec, to w jednym z wagonów wiozących Żydów do obozu śmierci w Bełżcu Żydzi wyrwali deskę w wagonie, przez który to otwór wychyliła się Żydówka, wołając ratunku. Za to została uderzona w twarz przez żandarma niemieckiego z taką siłą, że rozbił jej twarz. Przez ten otwór widać było, że nadzy Żydzi siedzieli na nagich trupach Żydów, których ilość mogła wynosić 1/4 wagonu. Z transportu idącego od Rawy Ruskiej koło Lubyczy wyskoczyły 2 Żydówki, które przechwyciła policja ukraińska i odstawiła do komendy obozu w Bełżcu. Żydówki te całowały po rękach Ukraińców i błagały, by puścili ich na wolność, ofiarując za to bogactwa, które miały z sobą. W jednym z transportów przywiezionych do Bełżca była rodzina katolicka, składająca się z 7 osób. Ludzie wołali i błagali o ratunek. Fakt ten potwierdziła Żydówka pracująca w komendzie obozu, która miała możliwość opuszczania terenu obozu. Imię jej było Salcia. Od czarnych i Żydów zatrudnionych w obozie śmierci,

⁴⁴ Był to prawdopodobnie jeden z najbardziej znanych mieszkańców Bełżca wachmanów, zapamiętany z powodu zabójstwa Polaka starającego się obronić kobietę przed gwałtem. Historia ta była powszechnie znana w Bełżcu i okolicach (Janusz Peter, *W Bełżcu podczas okupacji* [w:] *idem, Tomaszowskie za okupacji*, Tomaszów Lubelski: Tomaszowskie Towarzystwo Regionalne, 1991, s. 199; *Kuwałek, Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 84; [DL, RK]).

⁴⁵ W ten sposób często określano wówczas jeńców sowieckich, którzy zdecydowali się podjąć służbę na rzecz Niemców (inne nazwy: Trawniki-Männer, hiwisi (od Hilfswillige), askarzy). W niektórych cytowanych tu źródłach ogólne określenie strażnika obozowego.

⁴⁶ Nic bliższego na temat wymienianych wachmanów nie wiadomo. Korowaczenko to być może Kondratenko, sądzony w Kijowie w 1948 r. (zob. Peter Black, *Prosty żołnierz „Akcji Reinhardt”*. *Oddziały z Trawniki i eksterminacja polskich Żydów* [w:] *Akcja Reinhardt...*, s. 108, 118; [DL, RK]).

k którzy mogli ten obóz opuszczać, dowiedziałem się, co następuje: w parowozowni, w której sortowano ubrania i bagaż odebrany Żydom w obozie śmierci, jednemu z Żydów wymierzili Niemcy karę w ten sposób, że położyli go na ziemi i bili deską do utraty przytomności, a następnie tak pobitego zawleczono do obozu, gdzie go zastrzelono. W czasie trawienia Żydom w komorze gazowej zaciął się motor wytwarzający prąd elektryczny, wobec czego częściowo już porażonych Żydom zgładzono gazem, lecz jakim, nie podano. Według słów czarnych w obozie śmierci zgładzano Żydom gazem, a następnie prądem elektrycznym. W czasie rozbierania się Żydom do tak zwanej łaźni jeden z Żydom chwycił sześćoiletne dziecko i cisnął nim w esesmana, zaś pozostali Żydzi rzucili się na czarnych i zadusili jednego esesmana i volksdeutscha. W obozie było dwie partie Żydom zatrudnionych, jedna, która pracowała poza obrębem obozu, oraz druga, która nie mogła opuszczać terenu obozu, a była zajęta przy wywlekaniu pomordowanych Żydom z komory gazowej i grzebaniu takowych. Jedna partia od drugiej była całkowicie izolowana. Żydom pracującym poza obrębem obozu Niemcy pozwalali żenić się i pisywać do rodzin. Listy te śledzili i na podstawie tej wyłapywali ukrywających się Żydom. Dla Żydom zatrudnionych w obozie Niemcy urządzili drużynę piłkarską i orkiestrę smyczkową. Od czasu do czasu Niemcy wybierali dwóch silnych Żydom, którym kazali bić się do utraty przytomności, a następnie tak zbitych Żydom zakopywano żywcem. Odebrane kosztowności Żydzi specjaliści segregowali. Były wypadki, że Żydzi ci zabierali sobie coś niecoś w celu zakupu za to żywności dla siebie, a przychwyceni przez Niemców byli karani śmiercią. Był wypadek, że 17 takich Żydom stracono w ten sposób, że powieszono ich nogami do góry, czemu musieli przyglądać się inni Żydzi z obozu. Major komendant obozu śmierci w Bełżcu urządził raz sobie taką zabawę, że do swej limuzyny przywiązał sznurkiem Żyda, a sam jechał tą limuzyną dość szybko, zmuszając Żyda do biegu. Za tym Żydem biegł pies majora, który kąsał Żyda. Major urządził sobie taki kurs z obozu do pompy kolejowej, znajdującej się przy ul. Tomaszowskiej w Bełżcu, i z powrotem. Co się stało z Żydem, nie wiem. Fakt ten widzieli ludzie w Bełżcu. Czarni płacili ludziom naszym za żywność pieniędzmi o silnym zapachu trupim i niejednokrotnie banknoty te były przetłuszczone oraz posiadały ślady krwi. Z tego widać, że zostały odebrane pomordowanym Żydom. W 1942 r., gdy jeździłem pociągiem do Zamościa, po drodze koło toru widziałem na przestrzeni Bełżec-Zwierzyniec n[ad Wieprzem] szereg trupów postrzelonych Żydom. Część tych trupów była naga. Jak opowiadali kolejarze, byli to Żydzi wiezieni w transporcie do Bełżca, którzy w drodze usiłowali zbiec. Za czasów okupacji niemieckiej stacja Bełżec miała własną dynamomaszynę wytwarzającą energię elektryczną, z której początkowo korzystał obóz w Bełżcu. Później obóz miał własną dynamomaszynę zasilającą obóz w prąd elektryczny. Ignacy Maner⁴⁷ obecnie nie pracuje na kolei w Bełżcu, a został przeniesiony na zachód. Adres

⁴⁷ O Manerze Misiewicz wspomina także w drugim zeznaniu, w którym nazwisko zostało zapisane w formie Ignacy Mazur.

jego może podać zawiadowca stacji Bełżec. O ile pamiętam, to prąd elektryczny wytwarzany przez dynamomaszynę kolejową miał 220 volt. Za czasów okupacji niemieckiej polskim zawiadowcą stacji Bełżec był Alojzy Berezowski, obecnie pracujący w kolei w Jeleniej Górze za Wrocławiem. Żył on z zawiadowcą stacji Bełżec Niemcem Göckelem⁴⁸ i stale stykał się z tytułu urzędu z esesmanami z komendy obozu w Bełżcu. Niewątpliwie zna całą obsadę komendy i będzie mógł dokładnie zapodać nazwiska tych Niemców. Ludzie opowiadają, że Berezowski dzięki znajomości z Göckelem miał możliwość oglądania wewnątrz obozu śmierci w Bełżcu. W końcu 1942 r. i w pierwszych miesiącach 1943 r. Niemcy poczęli specjalną maszyną wydobywać zwłoki pomordowanych, które palono na stosach. Opowiadano, że kładziono drzewo, na które następnie nakładano trupy, które przekładano warstwą drzewa, co powtarzano kilkakrotnie, a następnie taki stos zlewano jakąś cieczą i zapalano. Jednocześnie mogło palić się kilka stosów, lecz ja widziałem tylko jeden duży ogień i dym na wzgórzu obozu. Krążyły wersje, iż popiół ze spalonych trupów Niemcy przepuszczali przez młynki używane do oczyszczania zboża, a to celem odnalezienia złota i kosztowności. Widziałem, że komenda obozu w Bełżcu dwa do trzech razy tygodniowo wysyłała do Niemiec w ilości od 2 [do] 3 skrzyń (kufrow) złota o wadze od 200 [do] 500 kg ogółem. Z tym jechał Niemiec esesman jako konwojent. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ T[adeusz] Misiewicz

Sędzia Okręgowy Śledczy /-/ Godziszewski

Dodatkowo wyjaśniam, że o ile pamiętam, proceder wysyłania kosztowności przez komendę obozu w Bełżcu do Niemiec trwał od początku maja 1942 r. do listopada 1942 r. Bliższe dane odnośnie [do] czasu wysyłania złota może podać Wiktor Skowronek z Bełżca. Tak zeznałem.

/-/ T[adeusz] Misiewicz

Sędzia Okręgowy Śledczy /-/ Godziszewski

Zeznanie Stefana Kirsza z 15 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 15 października 1945 r. w Bełżcu Sędzia Śledczy rejonu Sądu Okręgowego w Zamościu z siedzibą w Zamościu w osobie Sędziego Cz[esa]wa Godziszewskiego przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

⁴⁸ Rudolf Göckel, niemiecki zawiadowca stacji w Bełżcu. W początkowym okresie funkcjonowania obozu był odpowiedzialny za wprowadzanie transportów deportacyjnych na rampę obozową. Nadzorował też polskich kolejarzy, którzy w późniejszym okresie wprowadzali pociągi na teren obozu. Na stacji kolejowej w Bełżcu odpowiadał także za dokumentację związaną z transportami Żydów [DL, RK]. Zob. przypis 19.

Imię i nazwisko:	Stefan Kirsza ⁴⁹
Wiek:	lat 30
Imiona rodziców:	Antoni i Maria
Miejsce zamieszkania:	Bełżec
Zajęcie:	strażnik kolejowy
Wyznanie:	rzym. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

W 1942 r. pracując na kolei w Rawie Ruskiej w charakterze pomocnika maszynisty, miałem możliwość widzieć, że od strony Lwowa i Rzeszy przychodziły do Rawy Ruskiej transporty Żydów, które były kierowane do Bełżca. Pierwsze transporty Żydów były w wagonach towarowych otwartych. Żydzi mówili, że jadą do wielkiej fabryki w Bełżcu na robotę. Z wyglądu widać było, że byli to inteligentni i zamożni Żydzi. Wieźli z sobą pościel, walizy itp. rzeczy. Przez Rawę Ruską przechodziło od 2 [do] 3 transportów dziennie, które szły do Bełżca. Transporty te liczyły po 60 wagonów towarowych, a w wagonie było od 100 do 120 osób. Żydzi zagraniczni wiezieni do Bełżca jechali otwartymi wagonami z pełnym bagażem, natomiast Żydzi z terenów Polski jechali w wagonach zamkniętych. Żydzi będący w wagonach zamkniętych prosili o wodę i mówili, że wewnątrz jest dużo trupów ludzi, którzy podusili się z braku powietrza. Były wypadki, że przez okienka w wagonach towarowych wyrzucali na teren kolejowy trupy poduszonych Żydów. Przez Rawę Ruską przejechały transporty Żydów zagranicznych z Rumunii i Czech w liczbie ogólnej około 100, które były skierowane do obozu śmierci w Bełżcu. Jak miałem możliwość ustalić, to transporty z Żydami z terenów Polski były z następujących miast: Lwowa, Rzeszowa, Jarosławia, Kamionki Strumiłowej, Sokala, Krakowa, Tarnowa, Bochni, Wieliczki, Stryja, Tarnopola, Równego, Nowego Sącza i Przeworska. Jako pomocnik maszynisty niejednokrotnie prowadziłem lokomotywę wiozącą transport Żydów do Bełżca ze stacji Rawa Ruska. Trzykrotnie w czasie lata 1942 r. ustaliłem, że oprócz Żydów wieziono do Bełżca Polaków ze Lwowa, aresztowanych przez Niemców za działalność polityczną⁵⁰. Każdym razem wieziono 4 wagony Polaków, z którymi rozmawiałem, i oni mi opowiadali, że są Polakami aresztowanymi przez Niemców za działalność polityczną wrogą Niemcom. Według moich słów pochodzili oni z terenów przyległych do Lwowa i samego miasta Lwowa. Transporty te, które prowadziłem

⁴⁹W 1988 r. Stefan Kirsza w ramach Polish Witnesses to the Holocaust Project prowadzonego przez United States Holocaust Memorial Museum udzielił wywiadu Michałowi Sobelmanowi i Michaelowi Trengeny. Poza relacją z pracy na kolei związaną z obozem śmierci w Bełżcu opowiada w nim o swoich losach na początku wojny. Wywiad można odsłuchać na stronie USHMM (<https://collections.ushmm.org/search/catalog/irn507890>).

⁵⁰W rzeczywistości przez Bełżec przejeżdżały transporty z więźniami politycznymi – Polakami i Ukraińcami z dystryktu Galicja, ale pociągi te kierowano do Lublina, gdzie więźniów osadzano w obozie koncentracyjnym na Majdanku [DL, RK].

z Rawy Ruskiej do Bełżca, były w Bełżcu dzielone na trzy części, po czym każda część (20 wagonów) był[a] wtaczan[a] na teren obozu boczną koleją. Wagony były na przodzie, a lokomotywa je popychała. Lokomotywa zatrzymywała się przed wałem granicznym z 1939–1940. Po zatrzymaniu wagonów na bocznicę znajdującej się na terenie obozu następowało wyładowanie Żydów. W ciągu 3 do 5 minut 20 wagonów było całkowicie wyładowane z ludzi i bagażu. Widziałem, że oprócz ludzi żywych wyciągano trupy. Ludziom tym kazano złożyć bagaż na jednej stronie i rozebrać się do naga. Ubranie składali na jednej stronie, a obuwie na drugiej, po czym nago w ogonku szli do baraku znajdującego się obok bocznicę kolejowej, skąd ich pchano do komory gazowej. Widziałem powyższe dlatego, gdyż wchodziłem na teren i udawałem, że muszę nałożyć węgla bliżej drzwi pieca. Niemcy nie pozwalali patrzeć na teren obozu. Ile razy byłem przy obozie śmierci z parowozem, starałem się coś zobaczyć, lecz krzyków pędzonych Żydów nie słyszałem. Będąc na stacji Bełżec, widziałem, jak przychodziły transporty z Żydami ze strony Zawady. Jak ustaliłem, były wtedy transporty ze Szczebrzeszyna, Zamościa, Zwierzyńca n[ad Wieprzem], Krasnegostawu, Izbicy, Lublina i Chełma. Transporty te liczyły po 60 wagonów, a każdy wagon zawierał od 100 do 120 ludzi. Ubranie, bagaż i obuwie zabrane Żydom w obozie śmierci przewożiliśmy wagonami do parowozowni w Bełżcu, gdzie je sortowano i wysyłano na zachód. Przy końcu 1942 r. zaprzestały przechodzić przez Rawę Ruską w kierunku Bełżca transporty kolejowe z Żydami. Przejeżdżając przez stację Bełżec przy końcu 1942 i początku 1943 r., widziałem ogniska na terenie obozu śmierci w Bełżcu. Jednocześnie paliło się kilka ognisk. W tym czasie z terenu obozu wychodził straszny smród spalonych i rozkładających się ciał ludzkich. Trupy wydobywano maszyną i układano ich na stosy z drzewem, po czym zlewano to jakimś płynem i podpalano. Jak miałem możliwość widzieć, to obóz śmierci w Bełżcu był otoczony drutem kolczastym i parkanem z sosen i świerków. Teren obozu przylegał do bocznicę kolejowej i wału granicznego, był zabudowany barakami. W jednym z tych baraków była komora gazowa. Gdy wtaczałem wagony z Żydami na teren obozu śmierci, Żydzi w liczbie około 10 osób, stojący obok parowozowni, grali marsza i śpiewali. To powtarzało się przy każdym wtaczaniu wagonów z Żydami na teren obozu. Nie widziałem Żydów nagich w wiezionych transportach kolejowych przez stację Rawa Ruska w kierunku Bełżca. Tak znałem.

Odczytano. /-/ Kirsz Stefan

Sędzia Okręgowy Śledczy /-/ Godziszewski

Zeznanie Michała Kuśmierczaka z 16 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 16 października 1945 r. w Bełżcu Sędzia Śledczy rejonu Sądu Okręgowego w Zamościu w osobie Sędziego Cz[esława] Godziszewskiego przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu

świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Kuśmierczak Michał ⁵¹
Imiona rodziców:	Józef i Petronela
Miejsce zamieszkania:	Bełżec
Wiek:	lat 56
Zajęcie:	maszynista
Wyznanie:	ryzm. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

Obóz w Bełżcu był otoczony drutami i parkanem z drzew sosnowych i świerkowych, przy czym przylegał do bocznic kolejowej. Budowę jego rozpoczęto z początkiem października 1941 r., a ukończono przy końcu lutego 1942 r. Najpierw została zbudowana komora gazowa i kilka baraków, a następnie zbudowano szereg innych baraków. W lutym 1942 r. pierwszą próbę niszczenia Żydów w obozie śmierci zrobiono z Żydów z Lubyczy Królewskiej. Zginęło wtedy ich około 50 ludzi. Jeden czarny opowiedział mi, że Żydów truto, a raczej duszono gazami spalinowymi, który wytwarzał motor o sile 250 KM, znajdujący się o 30 metrów od komory, a ukryty w ziemi na głębokości około 3 metrów. Od motoru tego prowadziła rura do komory gazowej. Rura wylotowa była 7 cali średnicy, a od niej odchodziły rury o średnicy 2 1/2 cali. Gdy tylko zjawiał się transport z Żydami na stacji, zaraz zapuszczano motor. Przy końcu marca 1942 r. przyszły do Bełżca pierwsze transporty kolejowe Żydów od strony Lublina, a następnie od Lublina i Rawy Ruskiej. Dziennie początkowo przychodziło 2 transporty, później ilość ta zwiększyła się do trzech. Były wypadki, że przychodziło 4, a nawet 5 transportów. Wtedy dużo transportów było pustych. Przeciętnie wagon liczył około 100–120 ludzi. Transport składał się od 40 do 60 wagonów towarowych. Pierwsze transporty były szczelnie napchane ludźmi. Wtedy nie było pustych wagonów. Pamiętam, że pytałem przez ciekawość urzędników w ruchu na stacji Bełżec, ilu jest Żydów w transporcie, odpowiedziano mi, że 1500 osób, a innym razem powiedziano mi, że 1800 osób. Wtedy transport miał trzydzieści parę wagonów, z których część była pustych. Transport przeważnie dzielono na dwie części, a czasem na trzy, było to zależne od ilości wagonów, i wtaczano partiami na teren obozu. Po wjechaniu transportu na teren obozu otwierano drzwi i kazano wychodzić z wagonów Żydom. Puste wagony wycofywano na stację, jak opowiadano, to do Żydów przemawiano i czasami grała muzyka. Tłumaczono Żydom, że muszą pójść do łaźni celem obmycia się, a następnie będą przekazani do pracy. W związku z tym kazano im się rozebrać do naga i złożyć ubrania oraz oddać kosztowności na przechowanie.

⁵¹ Kuśmierczak zeznawał po raz drugi 19 II 1946 r.

Nagich Żydów goniono do komory gazowej i wtedy były straszne krzyki i jęki. Specjalnie było słycać krzyki kobiet i dzieci. Kobiety szły z dziećmi osobno, a mężczyźni osobno. Mężczyzn najpierw pchano do komory gazowej, a następnie kobiety z dziećmi. Drzwi od komory gazowej zamykano na rygle i puszczano gaz. Jednocześnie w komorze gazowej umieszczano 500 osób. To wiem z opowiadania czarnego Waśki⁵², którego nazwiska nie znam. Proces trucia trwał od 10 do 15 minut. W komorze gazowej były okienka i światło elektryczne. Przez te okienka sprawdzano, czy już wszyscy podusili się. Gdy stwierdzono, że wszyscy są uduszeni, otwierano drzwi i Żydzi zmarli byli wywlekani na dwór do jamy. Przy tym pracowali wyłącznie Żydzi, których pilnowali czarni. W czasie okupacji niemieckiej pracowałem w elektrowni kolejowej w Bełżcu i znam natężenie prądu elektrycznego wytwarzanego wtedy. Był on za słaby, aby można było masowo zabijać ludzi prądem elektrycznym. Obóz posiadał własną maszynę do wytwarzania elektryczności. Był to motor słabszy od kolejowego. W czasie działania komory gazowej motor elektryczny w obozie również działał, gdyż potrzebne było światło do tejże komory. Gdy motor ten zepsuł się, to nasza maszyna musiała działać w dzień, by dostarczyć prąd do obozu. Normalnie nasza maszyna działała w nocy. Wiem tylko, że transporty były z Żydami ze strony Lublina i Lwowa, bliższych danych nie potrafię podać. W marcu 1943 r. wyjechałem z Bełżca, gdyż Niemcy posądzili mnie o sabotaż i chcieli zastrzelić w elektrowni w Bełżcu na stacji. Od tego czasu kryłem się, wobec czego nie mogłem bliżej wiedzieć, co się dzieje w obozie śmierci. O ile pamiętam, to na wiosnę 1943 r. Niemcy zlikwidowali zupełnie obóz w Bełżcu, wywożąc baraki, ogrodzenie i inne urządzenia. Późną jesienią 1942 r. zaprzestały przychodzić do obozu transporty kolejowe z Żydami. Od tego czasu Niemcy rozpoczęły wypalanie dołów z trupami. Pomordowanych wydobywano z dołów maszyną i kładziono na stosy z drzewem, które zapalano, oblawszy ich jakąś masą. Ponieważ pierwsze trupy były mocno przegniłe i zmieszane z ziemią, przeto nie chciały się palić. Wtedy użyto ruszt zrobiony z szyn kolejowych, na które kładziono drzewo, ciała ludzkie i oblewano również masą. Takie stosy paliły się lepiej. Ciała pomordowanych ostatnio paliły się dobrze, a maszyna tylko brała je i układała na ognisku. Te ogniska były bez ruszt[u]. Po zlikwidowaniu obozu teren obozu Niemcy wyrównali i zalesili młodą sosną. Ludzie okoliczni rozpoczęli zaraz poszukiwać złota na terenie obozu, w związku z czym Niemcy ustanowili dozorcę volksdeutscha, który miał czuwać nad terenem byłego obozu. Dla niego zbudowali Niemcy dom i budynki gospodarcze na terenie byłego obozu. Gdy Niemcy w 1944 r. opuścili Bełżec, to ludzie okoliczni budynki wymienione oraz dom rozebrali i poczęli teren obozowy kopać, poszukując kosztowności i złota porzuconych przez pomordowanych Żydów. Na skutek tego teren obozu dzisiaj jest zryty. Komendantem obozu był kapitan Wirth, esesman. Innych Niemców zatrudnionych w komendzie obozu z nazwisk nie znam. Również nazwisk

⁵² Członek załogi wartowniczej o nieustalonym nazwisku [DL, RK].

czarnych, którzy byli zatrudnieni w obozie, nie znam. Czarni nazywali się tylko imionami, jak Griszka, Saszka itp. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ Michał Kuśmierczak
Sędzia Okręgowy Śledczy
/-/ Cz[esław] Godziszewski

Zeznanie Jana Głąba z 16 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 16 października 1945 r. w Bełżcu Sędzia Śledczy rejonu Sądu Okręgowego w Zamościu z siedzibą w Zamościu w osobie Sędziego Cz[esława] Godziszewskiego przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Jan Głęb
Wiek:	lat 33
Imiona rodziców:	Wojciech i Antonina
Miejsce zamieszkania:	Bełżec
Zajęcie zawodowe:	odcinka kolejowego PKP
Wyznanie:	rym. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

Przy końcu września 1941 r. Niemcy rozpoczęli budowę obozu w części terenu południowo-wschodnim od stacji kolejowej Bełżec, tuż przy bocznicy kolejowej. Najpierw teren ogrodzono i zamaskowano drzewami sosnowymi i świerkowymi, a na terenie wewnętrznym obozu poczęto budować baraki. Jeden z baraków był przeznaczony na komorę gazową, znajdował się on w odległości około 100 metrów od granicy południowej obozu i około 50 metrów od bocznic. Wyglądu jego wewnętrznego nie znam. Gdy komora była gotowa, dokonano pierwszej próby uśmiercenia Żydów w końcu stycznia, a na początku lutego 1942 r. użyto wtedy Żydów z Lubyczy Królewskiej, którzy przez pewien czas byli zatrudnieni na terenie obozu przy budowie obozu śmierci. Jak mówiono, zagazowano wtedy 50 Żydów. Przy końcu marca, a na początku kwietnia 1942 r. zaczęły regularnie przychodzić do Bełżca transporty kolejowe Żydów w wagonach towarowych. Pierwszy transport przyszedł z Lublina, a później przychodziły transporty jeden z Lublina, a drugi od strony Lwowa. W późniejszym czasie ilość transportów zwiększyła się, tak że przychodziło dziennie od 2 do 3, a czasami nawet 4, jeden raz było 5 transportów. Transporty liczyły od 40 do 60 wagonów. W pierwszych transportach wagony były szczelnie wypełnione ludźmi, przy końcu istnienia obozu przychodziły transporty, które miały zapełnione kilka wagonów Żydami, a pozostałe były puste. W wagonie mogło się zmieścić około 100 ludzi. Jak

miałem możliwość zaobserwować, to ze strony Rejowca transporty przywoziły Żydów z Lublina, Krasnegostawu, Izbicy, Zamościa, Szczepieszyna, Turobina, Zwierzyńca n[ad Wieprzem], natomiast od strony Rawy Ruskiej transporty były z Krakowa, Dębicy, Rzeszowa, Łańcuta, Przeworska, Jarosławia, Przemyśla, Lwowa, Żółkwi, Kamionki Strumiłowej. Od strony Rawy Ruskiej przyszło trzy transporty Żydów czeskich⁵³. Po przyjeździe na stację Bełżec transportu dzielono go na części ze względu na krótkość bocznicy i częściami wtaczano na teren obozu. Wprowadzano najwyżej 30 wagonów. Po wejściu wagonów na teren obozu wyganiano Żydów z wagonów na plac zbiórki, gdzie przemawiano do Żydów przywiezionych. Najpierw mówił esesman, a następnie Żyd. Wyjaśniano Żydom, że jest to obóz tymczasowy, skąd będą rozdzieleni do innych obozów na wschodzie. Najpierw muszą poddać się dezynfekcji przez udanie się do łaźni, wobec czego wzywano ich do rozebrania się, posegregowania rzeczy i ustawienia się rzędami. W tym czasie następował wielki krzyk i lament oraz wzywanie w języku polskim Boga. Był wypadek, że Żydzi zbuntowali się i nożami porznęli esesmana. Nagich Żydów wpędzono do rzekomej łaźni, to jest komory gazowej, gdzie mordowano ich gazem. Czas mordu trwał około 15 minut. Czym byli duszeni Żydzi w komorze gazowej, trudno ustalić. W czasie wpędzania Żydów do komory gazowej pracował na terenie obozu motor duży o sile 250 KM. Opowiadano, że gazem spalinowym duszono Żydów. Nieprawdą jest, by Żydów w obozie śmierci zabijano prądem elektrycznym. Natężenie prądu było za słabe do zabijania masowo ludzi. W czasie funkcjonowania obozu śmierci w moim warsztacie kolejowym czarni zrobili 48 par specjalnych zawiasów oraz wygięli znaczną ilość szyn kolei wąskotorowej na obrotnice. Z tego wnioskuję, że zawiasy były użyte do podłogi w komorze gazowej, która po uśmierceniu Żydów otwierała się i trupy wypadały do dołu, skąd je wagonikami odwożono do zbiorowych grobów. Jak było w rzeczywistości, trudno ustalić, gdyż Żydzi pracujący w obozie oraz czarni nie chcieli opowiadać w obawie śmierci. W połowie maja 1942 r. nastąpiła przerwa w przywożeniu transportów do Bełżca, co trwało przez czerwiec i lipiec oraz sierpień 1942 r. O ile pamiętam, po 20 sierpnia 1942 r. znowu poczęły przychodzić transporty do Bełżca⁵⁴. Przy końcu 1942 r. przestano zupełnie przysyłać transporty do Bełżca. Wtedy Niemcy zaczęli zacierać ślady zbrodni, paląc wydobyte zwłoki. Do wydobywania zwłok używano dźwigów kranowych i Żydów. Początkowo zwłoki palono na stosach z drzewa, przekładając trupy warstwą drzewa. Stos taki dla zapalenia oblewano czymś i zapalano. Ponieważ takie palenie zwłok szło bardzo opornie, zarząd obozu wziął ze stacji kolejowej Bełżec szyny kolejowe, z których zrobiono ruszty, na które kładziono zwłoki i drzewa.

⁵³ Prawdopodobnie były to transporty ze Słowacji, które następnie skierowano do getta tranzytowego w Izbicy [DL, RK].

⁵⁴ Przerwa w funkcjonowaniu obozu trwała od połowy czerwca do 7–8 VII 1942 r. Spowodowana była budową nowych, murowanych i większych komór gazowych. Przebudowano wówczas także rampę obozową, by ją powiększyć (Kuwatek, *Obóz zagłady w Bełżcu*, s. 44; [DL, RK]).

Wtedy stopy tak ułożone paliły się znacznie lepiej. Jednocześnie paliło się kilka ognisk w górnej części obozu. To powodowało straszny smród. O ile pamiętam, w kwietniu 1943 r. ukończono palenie zwłok, natomiast likwidacja kompletna obozu nastąpiła w czerwcu 1943 r. Baraki rozebrano i wywieziono, zniesiono ogrodzenie, teren zrównano i zalesiono młodą sosną. Żydów zatrudnionych przy likwidacji obozu Niemcy zapakowali do wagonów towarowych i wysłali w kierunku Rejowca. Jak opowiadano, zawiezieni zostali do Sobiboru. Były wypadki, że w czasie funkcjonowania obozu Niemcy autem przywozili do obozu Żydów i Cyganów. Żydzi pochodzili z okolicznych miejscowości. W lipcu 1944 r. stacja Bełżec została całkowicie zburzona i spalona na skutek eksplozji amunicji złożonej na terenie stacji. Wtedy, jak mi wiadomo, spalone zostały wszystkie dokumenty i księgi stacji Bełżec. Założycielem obozu był kapitan esesman Wirth, który po przeniesieniu go do Lublina miał nadzór nad obozem w Bełżcu. Wirtha zastępowali Schwarzw, Hering, Barbel, Feix⁵⁵, Jirrmann. Przy końcu działania obozu w Bełżcu Wirth został awansowany na majora za zasługi położone w obozie śmierci. Tak zeznałem. Odczytano.

/-/ Jan Głąb

Sędzia Okręgowy Śledczy

/-/ Cz[esław] Godziszewski

Zeznanie Wiktora Skowronka z 16 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 16 października 1945 r. w Bełżcu Sędzia Śledczy rejonu Sądu Okręgowego w Zamościu z siedzibą w Zamościu w osobie Sędziego Cz[esława] Godziszewskiego przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Wiktor Skowronek
Wiek:	lat 49
Imiona rodziców:	Kazimierz i Agnieszka z Jarosów
Miejsce zamieszkania:	Bełżec
Zajęcie:	robotnik kolejowy
Wyznanie:	rym. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

⁵⁵ Zastępcą Wirtha był Schwarzw, odpowiedzialny także za Obóz II. Hering (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Herring) był natomiast następcą Wirtha na stanowisku komendanta obozu. Josef Barbel, Austriak, w Bełżcu służył krótko jako elektryk i hydraulik. Wiosną 1942 r. został przeniesiony do Sobiboru, gdzie pracował przy budowie pierwszych komór gazowych. Reinhold Feix nigdy nie pełnił funkcji zastępcy Wirtha [DL, RK].

Wiem to tylko, że w 1941 r. Niemcy zaczęli budowę obozu w Bełżcu, a w marcu–kwietniu 1942 r. zaczęły przychodzić transporty z Żydami ze strony Lublina i Lwowa, a później tylko ze strony Lwowa. Pierwsze transporty liczyły do 40 wagonów towarowych, a później do 60 wagonów. W czerwcu 1942 r. zaczęły się zwiększać transporty i wtedy przychodziło po 3 i 4 transporty Żydów. Transporty dzielone na 2 i 3 części w zależności od ilości wagonów i dopiero wtaczano na teren obozu. Co się dalej działo w obozie z Żydami, nie wiem. Wieczorami słychać było z obozu jęki i krzyki oraz pojedyncze strzały, gdy wtaczano na teren obozu wagony z Żydami. Niejednokrotnie na prośbę Żydów będących w wagonach dawaliśmy wodę i pytaliśmy, ile ich jest w wagonie. Odpowiadali, że około 100 osób. Wiek tych ludzi był w granicach od małych dzieci do starców obojga płci. Zdarzało się, że Żydzi z wagonów tych na terenie stacji Bełżec wyskakiwali, lecz byli strzelani przez czarnych. Pewnego razu w lecie 1942 r., po nocnym postoju takiego transportu, na stacji zastrzelono około 30 osób obojga płci w różnym wieku, które wyskoczyły z wagonu, by ratować swe życie. Pod koniec 1942 r. przestały do Bełżca przychodzić transporty z Żydami. W czasie funkcjonowania obozu mówiono, że Niemcy zwożą do obozu Żydów autami. Ja tego nie widziałem. O ile pamiętam, od października 1942 r. Niemcy rozpoczęli palenie trupów w obozie. Jak mówiono, to pomordowanych wydobywano z dołu maszynami i kładziono ich na stosy, przekładając drzewem. Stosy takie oblewano jakimś płynem i zapalano. Jednocześnie paliło się 4–5 ognisk w górnej części obozu. Proces ten trwał do lutego 1943 r. Po spaleniu trupów rozpoczęli Niemcy likwidację obozu. Znieśli baraki i ogrodzenia, wywożąc na zachód. Zabrano wtedy wszystkie urządzenia obozowe, teren zrównano i zalesiono małymi sosnkami. Celem pilnowania terenu byłego obozu Niemcy zbudowali na tymże terenie budynki gospodarcze i mieszkalny, umieszczając w nich czarnego Niemca. Gdy Niemcy uciekli z Bełżca, w 1944 r. ludność okoliczna zaczęła rozkopywać teren obozu, szukając złota i brylantów. Na skutek tego ten teren jest rozkopany i posiada liczne doły, a na powierzchni ziemi kości ludzkie, włosy oraz popiół. Władze milicji obywatelskiej nie są w stanie przeszkodzić dalszemu rozkopywaniu terenu. Widziałem, jak z obozu śmierci zwożono wagonami do parowozowni w Bełżcu ubranie, bieliznę, obuwie itp., gdzie specjalnie zatrudnieni Żydzi sortowali, po czym Niemcy wysyłali wagonami na zachód. Rzeczy te były pozostałościami po Żydach zamordowanych w obozie. W pewien czas po rozpoczęciu działalności obozu śmierci zaczął do Bełżca przyjeżdżać Niemiec esesman w cywilnym ubraniu, który zabierał raz na tydzień skrzynię obitą blachą, zamkniętą na dwa zamki. Na skrzyni tej była nalepiona naklejka kurierska. Skrzynia ta była dostarczana z obozu śmierci na stację przez Żydów zatrudnionych w obozie pod nadzorem czarnych. Pod koniec likwidacji obozu wspomniany kurier zabierał tygodniowo od jednej do czterech takich skrzyń, o ogólnej wadze 320 kg. Żydzi mówili, że skrzynie te zawierają złoto i kosztowności pozostałe po zamordowanych Żydach. Pojedyncza waga takiej skrzyni wynosiła od 70 do 80 kg. Po przyjeździe pociągu osobowego skrzynie te Żydzi

ładowali do wagonu bagażowego⁵⁶. Nie pamiętam, skąd byli Żydzi przywożeni transportami kolejowymi do obozu w Bełżcu. Mówiono tylko, że są to Żydzi pochodzący z okolic Lwowa, Lublina i Zamościa. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ W[iktor] Skowronek
Sędzia Okręgowy Śledczy
/-/ Cz[esław] Godziszewski

Zeznanie Alojzego Berezowskiego z 5 listopada 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Sędzia Śledczy S[ądu] O[kręgowego] w Jeleniej Górze w osobie mgr. Kleszcza Józefa i protokolanta Spasowskiej Stanisławy przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka. Świadek Alojzy Berezowski, lat 34, syn Kajetana i Joanny, obecnie mieszkały w Jeleniej Górze, urzędnik kolejowy, rzym. kat., niekarany, obcy. Po prawnym upomnieniu i pouczeniu z powołaniem się na przysięgę złożoną do tegoż protokołu w dniu 5 XI br. zeznał, co następuje:

Od lipca 1939 r. do 7 lipca 1944 r. byłem zajęty na stacji w Bełżcu początkowo jako dyżurny ruchu, a następnie jako zawiadowca stacji. Jakoś pod koniec grudnia 1941 r. przyjechało do Bełżca kilkunastu wachmanów, przeważnie złożonych z byłych jeńców sowieckich, umundurowanych nawet jeszcze w mundury sowieckie, i widać było, że nie orientują się w tamtejszym terenie, bo mnie na przykład początkowo pozdrawiali po hitlerowsku podniesieniem ręki, chociaż miałem na sobie mundur kolejarza polskiego. Być może, że było to nawet z początkiem stycznia 1942 r. Później zaczęło ich przybywać coraz więcej, a także przybywali i SS-owcy. Później umundurowano tych wachmanów w mundury brązowe z czarnymi kołnierzami i zaczęto stawiać baraki. Od stacji w Bełżcu prowadziła bocznicą 1-torową długości takiej, że pomieściło się na niej 25 wagonów, prowadząca w kierunku południowym od stacji. Tuż koło tej boczniczy zaczęto stawiać owe baraki, które ogradzano drutem kolczastym, a następnie zadrzewiano sztucznie ściętymi drzewami szpilkowymi. Praca ta trwała jakoś do marca 1942 r. Pojawiły się też w międzyczasie ogłoszenia, podające w j. niemieckim i polskim do wiadomości, że za zbliżanie się do ogrodzenia grozi kara śmierci. Pierwszy transport Żydów przyszedł jakoś w marcu 1942 r. pod wieczór, zło-

⁵⁶ Rzeczy odebrane deportowanym do obozu zagłady Żydom, w tym kosztowności i pieniądze, przewożono następnie do Lublina, do magazynów i sortowni akcji „Reinhardt”. Ubrania i wszelkie tekstylia segregowano w obozie pracy na tzw. Flugplatzu przy ul. Wrońskiej, natomiast biżuterię i gotówkę przekazywano do SS-Standortverwaltung przy ul. Chmielnej. Tam specjalne komando złożone z więźniów żydowskich przetapiało złoto, srebro i platynę na sztabki, które następnie wywożono do Niemiec. Pieniądze deponowane były na specjalnym koncie akcji „Reinhardt” w Banku Polskim, mieszczącym się na rogu ul. Krakowskie Przedmieście i 3 Maja w Lublinie. (Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego [dalej AŻIH], 301/6260, Relacja Ignacego Winiarza; [DL, RK]).

żony z około 15 wagonów. Pociąg ten następnie skierowano na ową bocznice i później tegoż wieczoru około godz. 9 słyszałem ze swego mieszkania na stacji dochodzące z owej boczniczy przeraźliwe krzyki dzieci, kobiet, mężczyzn, pomieszane ze sporadycznymi strzałami karabinowymi i karabinów maszyn[owych]. Ile osób przybyło tym transportem, tego podać nie mogę, a tylko tak na oko przypuszczam, że mogło być w jednym wagonie około 40 osób. Były to wagony towarowe, kryte. Wtedy dopiero zorientowaliśmy się, że chodzi tu o obóz śmierci dla Żydów. Następne transporty nadchodziły różnie. Był okres taki, że przychodziły dwa transporty na tydzień, był okres może miesięczny, że transporty przybywały codziennie. Transporty te składały się z 40 wagonów, 15 wagonów – rozmaicie. Ponieważ po miesięcznym napływie transportów następowała miesięczna przerwa. O ile chodzi o pierwszy transport, to wiadomo było, że był to transport Żydów, bo było ich widać przez luki okienne, a zresztą pociąg ten został awizowany na stacji jako tzw. Judenzug. Następne transporty były awizowane na stacji albo w powyższy sposób, albo też skrótem Pkr.⁵⁷ Transporty przychodziły przeważnie z Małopolski Wschodniej, prócz tego z kierunku Krakowa, Przemyśla, Przeworska, Lublina, a jeden z Włoszczowy. Z transportami z zagranicy nie spotkałem się, ale w biurach obozu, które mieściły się w budynkach należących do kolei poza obrębem obozu, gdzie chodziłem załatwiać rozrachunki z koleją z tytułu najmu boczniczy, spotykałem Żydówki mówiące tylko po niemiecku. Pociągi były konwojowane przez tzw. Schutzpolizei. Zależnie od nastawienia konwoju ludzie okoliczni zbliżali się do transportów i podawali wodę, co zostało później zakazane przez komendę obozu i było ściśle przestrzegane. Mnie powiadomił Göckel, a także mówili mi podoficerowie SS z obozu, polecając mi powiadomić pracowników kolejowych Polaków, że nie wolno mówić o tym, co się tam dzieje, tzn. w samym obozie i transportach, bo za to grozi kara śmierci. Konwój z Schutzpolizei nie wjeżdżał na bocznice do obozu, lecz ze stacji na bocznicę obozu pociąg prowadził kolejarz niemiecki Rudolf Göckel, który początkowo był zawiadowcą stacji, a następnie, po wycofaniu niemieckiej załogi stacji, zostałem ja mianowany zawiadowcą, a Göckel został po prostu jako łącznik między stacją a owym obozem i on to przeważnie znajdował się na parowozie, prowadząc go do obozu i nadzorując polską obsługę parowozu, żeby nie oglądała obozu. Początkowo starano się, by obsługa parowozu była tylko niemiecka. O ile by w przejeździe ze stacji do boczniczy obozu udało się komuś zeskoczyć z pociągu, to musiał być on schwytyany albo przez konwój pozostający na stacji, albo przez straż obozową, bo odległość była niewielka. Ja osobiście w obozie tym nigdy nie byłem, byłem tylko dwa razy na owej boczniczy, na peronie, ale samego obozu nie widziałem, bo i z tamtej strony też był osłonięty drzewami szpilkowymi. Kiedy szpilki z owych drzew opadły, widać było obóz liczący około 15 baraków drewnianych i 1 budynek murowany, który to budynek oddalony był od

⁵⁷ „P.Kr.” to szyfr używany do oznakowania transportów z Generalnego Gubernatorstwa. Zob. zeznania Franciszka Ząbeckiego, zawiadowcy stacji w Treblince, z 21 XII 1945 r.

toru bocznicę o jakieś 60 m. Ludzie opowiadali różnie co do sposobu uśmiercania ludzi w obozie – jedni mówili, że prądem elektrycznym, co jest mało prawdopodobne, bo nie było tam o wysokim napięciu przewodów, inni znów mówili o uśmiercaniu gazem. Niemiec Göckel opowiadał mi w lecie 1942 r., że w obozie była komora gazowa i że tam uśmiercano ludzi gazem, lecz jakim, tego nie mówił. Ludzie stykający się ze strażą obozu opowiadali, że w obozie znajduje się motor diesla i że ludzi uśmierca się gazami spalinowym. Trudno mi dziś podać ilość transportów przybyłych do obozu, zresztą na podstawie tej ilości też trudno byłoby obliczyć ilość osób przywiezionych do obozu, bo często przychodziły transporty z dużą ilością wagonów, ale tylko część wagonów była załadowana ludźmi, reszta była pusta. Ponadto przypuszczać należy, że przychodziły także transporty aut z ludźmi, bo nocami przyjeżdżały auta do obozu, ale tylko z opowiadania ludzi słyszałem, że transporty te miały też przywozić ludzi. Myśmy między sobą na stacji obliczali ilość przytransportowanych do obozu ludzi na około milion osób, przy czym wyjaśniam, że dokumenty przewozowe odbierał Göckel, ale zdarzało się, że obsługa transportu wręczała je także polskiemu pracownikom, tak że od czasu do czasu dowiadywaliśmy się o ilości osób transportowanych. Pamiętam, jak jednego razu na podstawie takich dokumentów obliczaliśmy i wypadło przeciętnie po 100 osób na 1 wagon towarowy. Te transporty przybywały do zimy 1942 r. na 1943 r., następnie w zimie zaczęto obóz likwidować w ten sposób, że przy pomocy maszyn odkopywano pogrzebane zwłoki i palono je na wolnym powietrzu, co zresztą można było poznać po specjalnym zapachu, jaki charakteryzuje palenie ciał. Zniesiono baraki i w ogóle wszystkie budynki i materiały z nich wywieziono, po prostu wszystko zrównano z ziemią, a na tym miejscu zasadzono drzewka szpilkowe, sprowadzone z okolicznych miejscowości. Do wiosny 1943 r. obóz został zlikwidowany, załoga wyjechała, a następnie ludność miejscowa i okoliczna przybywała na miejsce obozu, przekopując ziemię za kosztownościami, które podobno znachodziła [sic!]. Nazwiska komendanta obozu dziś sobie nie przypominam, wiem tylko, że miał pochodzić z Berlina i o ile ktoś podsunąłby mi jego nazwisko, przypomniałbym je sobie. O ile chodzi o Göckela, to pochodził on z Eisenach⁵⁸, ul. Tiefenbacher 17, co wiem z jego powiadania i adresów na korespondencji. Hackenholz⁵⁹ z Berlina, adresu nie znam – początkowo szofer, a później specjalista od spraw technicznych, np. w kuźni kolejowej kuł jakieś sztaby jakby na zawiasy do jakichś ciężkich drzwi. Później został on przeniesiony do obozu w Treblince, skąd przyjechał z bagrami⁶⁰ do rozkopywania gro-

⁵⁸ Miasto w Turynii.

⁵⁹ Lorenz Hackenholz (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Hockenhold) (ur. 1941), pełnił służbę w jednym z ośrodków „eutanzji”, w Bełżcu od 1941 r., brał udział w konstruowaniu i budowie komór gazowych we wszystkich obozach akcji „Reinhardt”. W 1954 r. oficjalnie uznany za zmarłego z dniem 31 XII 1945 r. Z relacji kolegów SS wynika jednak, że przeżył wojnę [DL, RK].

⁶⁰ Od niem. *Bagger* – koparka.

bów przy likwidacji obozu. Kamm – mówił po polsku z czeska, funkcji jego nie znam. Przeważnie w krótki czas po wprowadzeniu transportu do obozu i wyładowaniu ludzi puste wagony wracały na stację, a w około godzinę później Żydzi z tzw. Arbeitskommando (drużyny pracy liczącej około 2000 ludzi) wypychali z bocznic do starej parowozowni na stacji platformy z ubraniami, bucikami na skład, skąd w lecie 1942 r. odsyłano z tych składów dalej te rzeczy. Opowiadali ludzie, że w obozie tym tracono także Polaków. Opowiadali mi maszyniści Polacy, którzy wprowadzali na ową bocznice transporty, że widzieli w obozie tym grupy nagich ludzi, lecz nazwisk ich nie znam, bo nie byli miejscowi. Owo Arbeitskommando po zlikwidowaniu obozu [wysłano] transportem około 10 wagonów do Sobiboru, gdzie mieli być straceni. Obecnie przedkładam do niniejszego protokołu [fotografię] owego Göckela Rudolfa, co może ułatwić jego ujęcie, a Göckel mógłby podać nazwiska i adresy niemieckiej obsady obozu. Powyższą fotografię przyjęto jako załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Po przeczytaniu podpisałem /-/ A[lojzy] Berezowski
p.o. Sędziego Śledczego /-/ mgr Kleszcz Józef
Protokółant
/-/ S[tanislawa] Spassowska aplikant

Zeznanie Jana Głąba z 19 lutego 1946 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 19 lutego 1946 r. w Tomaszowie Lubelskim ja, p.o. Prokuratora Sądu Okręgowego w Zamościu T[adeusz] Chróściewicz, przesłuchałem w trybie art. 20 PWKPK⁶¹ niżej wymienionego w charakterze świadka, który po uprzedzeniu go o karnej odpowiedzialności za fałszywe zeznania zeznał, co następuje:

Nazywam się Jan Głęb, lat 33, s. Wojciecha i Antoniny, zam. w Bełżcu, zawiadowca odcinka drogowego PKP, rzym. kat., niekarany, obcy.

Wirtha z wyglądu znałem dobrze, był to mężczyzna wysoki, barczysty, lat około 50 może i kilku, ciemny blondyn, pochodzący, jak słyszałem, z Niemiec, znad granicy francuskiej, był on kapitanem SS-manem, fotografii jego nie posiadam, ani też bliższych danych dotyczących jego pochodzenia i stosunków rodzinnych podać nie jestem w stanie, wiem, że przed Hitlerem był kryminalnym żandarmem. Wirth nosił się bardzo elegancko, nosił monokl, z usposobienia bardzo ostry, wszyscy go się bardzo bali, widziałem raz, jak bił po twarzy Sowietę czarnego, Niemiec Barbel opowiadał mi, że Wirth był żandarmem jeszcze za Wilhelma⁶², wiem na pewno, że Wirth był komendantem obozu jedynie do lata 1942 r., tzn. do czasu zakończenia pierwszej tury mordowania Żydów, później była przerwa dwumiesięczna, po czym rozpoczęła się nowa faza mor-

⁶¹ Przepisy wprowadzające Kodeks postępowania karnego [DL, RK].

⁶² Wilhelm II Hohenzollern (1859–1941), ostatni niemiecki cesarz i król Prus, abdykował w 1918 r.

dowania Żydów i wówczas komendantem obozu w Bełżcu był Hering (imienia jego nie znam). Hering był niski, barczysty, brunet, w okularach, o złośliwym wyrazie twarzy, jak słyszałem, miał pochodzić z Hamburga zdaje się, w randze porucznika, a może i kapitana, jakie stanowisko zajmował w Niemczech przed wojną, tego nie wiem, w armii, jak słyszałem, miał służyć w kawalerii, lubił bardzo konie. Po likwidacji obozu Hering wyjechał, jak słyszałem, do Włoch. Barbel, o którym wspominałem, opowiadał mi, że Hering i inni członkowie niemieckiej obsługi obozu w Bełżcu oraz on, Barbel, jak również niektórzy czarni wyjechali do Włoch dla zlikwidowania „bandy Tito”⁶³. Wirth awansował na majora w lecie 1942 r. i przeniesiony został do Lublina, gdzie objął komendę nad obozami w Treblince, Sobiborze i Bełżcu oraz prawdopodobnie i w Majdanku, wiem, że Wirth później z Lublina przyjeżdżał na inspekcję do Bełżca. Kwaterował on w Lublinie w koszarach na placu Litewskim za parkiem, który tam jest. Schwarz był zastępcą najpierw Wirtha, później Heringa, właściwie nie jestem stanie powiedzieć, czy był zastępcą Wirtha. Schwarz był w Bełżcu przez cały czas istnienia obozu, wzrostu wysokiego, blondyn, lat około 26–27, pociągły na twarzy, trochę „sepleniał”. Hering był mniej więcej w latach Wirtha. Schwarz również z Bełżca wyjechał do Italii. Do obsługi obozu należał również Barbel, lat miał około 42, wzrostu niskiego, pijak, blondyn, pochodził z Wiednia, jak mi sam opowiadał, syn piekarza wiedeńskiego. W obozie śmierci należało do niego utrzymanie kanalizacji i światła w należyтым porządku. Jak mi opowiadał, przed wojną pracował w Wiedniu przy kanalizacji. Imienia jego nie znam, fotografii ani jego, ani żadnego z członków obozu – nie posiadam. Wyjechał również do Italii po zlikwidowaniu obozu. Feixa pochodzenia nie znam, zdaje mi się, że pochodził z Czech, miał on nadzór nad transportami, taką samą funkcję miał i Jirrmann. Feix, lat 26–27, był szczupły, drobny na twarzy, wzrostu średniego, o dość miłym sposobie bycia. Był, zdaje się, przez cały czas istnienia obozu. Co się z nim stało – nie wiem. Jirrmann był wysoki, czarny, lat 30 kilku, skąd pochodził, tego nie wiem, podoficer SS (zaznaczam, że wszyscy wymienieni przeze mnie Niemcy byli esesmanami). Jak długo był w obozie, nie wiem, wiem, że dwóch z nich zginęło. Dobrze znałem również Hackenholta, pochodził on z Berlina, lat około 30, podoficer, wysoki, średniej tuszy, brunet. Pełnił przez cały czas funkcję szofera

⁶³ SS-mani z załogi obozowej oraz część strażników z kompanii wartowniczej z Trawnik, przeważnie Volksdeutsche, we wrześniu 1943 r. zostali przeniesieni do Triestu, gdzie Odilo Globocnik otrzymał stanowisko wyższego dowódcy SS i policji. Jednym z zadań powierzonych Wirthowi i jego podkomendnym było zwalczanie włoskiego i jugosłowiańskiego ruchu oporu. Oprócz tego dokonywali obław na włoskich Żydów, których następnie deportowano do KL Auschwitz-Birkenau. Określenie „bandy Tito” odnosi się do komunistycznej partyzantki jugosłowiańskiej, dowodzonej przez Josefa Broz-Titę (Michael Tregenza, *Christian Wirth. Inspekteur der SS – Sonderkommando Aktion Reinhardt*, „Zeszyty Majdanka” 1993, nr 15, s. 7–58; Joseph Poprzeczny, *Odilo Globocnik. Hitler’s Man in the East*, Jefferson–London: McFarland & Company, 2004, s. 336–337; [DL, RK]).

w obozie, pracował również w 1943 r. jako kierowca kranów⁶⁴ do wydobywania zwłok pomordowanych Żydów. Nieraz po takich funkcjach Hackenholt cuchnął zapachem trupim. Po zlikwidowaniu obozu wyjechał razem z kranami – dokąd, nie wiem, jak również nie wiem, co się z nim stało. Groth pełnił takie same funkcje jak Feix. Wzrost średni, lat ponad 30, na twarzy pełny, skąd pochodził, nie wiem, podoficer SS. Oberhäuser, bardzo inteligentny adiutant Wirtha, oficer SS, wysoki brunet, z pochodzenia Niemiec, o sympatycznym wyglądzie, zawsze smutny, nikogo, nawet żadnego Żyda, nie uderzył. Podczas gdy wszyscy inni przeze mnie wymienieni znęcali się nad Żydami. Razem z Wirthem wyjechał z Bełżca. Wiem, że udał się również do Italii. Fichtner był sekretarzem w obozie oraz prowadził dział wyżywienia. Znałem go dobrze, rozmawiałem z nim niejednokrotnie. Był drobny, niski, jasny blondyn, bardzo mizerny, lat może 23–24, SS, podoficer, miał matkę Polkę, ojca Niemca, pochodził z terenów obecnie przyłączonych do Polski, mówił do mnie, że matka jego doskonale знаła język polski i modliła się po polsku. Biuro, w którym pracował Fichtner jako sekretarz, mieściło się poza terenem obozu w odległości jakichś 300 metrów. Fichtner był przez Żydów bardzo lubiany, żadnego nie zaczepiał. W czasie oblawy zginął w okolicach Tomaszowa, zastrzelony przez polską partyzantkę. Był jednak zaciekle hitlerowcem. Wiem, że był Niemann⁶⁵ w obozie, ale rysopisu jego ani żadnych danych dotyczących jego osoby nie przypominam sobie. Kamma znałem, miał on lat około 40, wysoki, pełnił te same funkcje, co i Feix, poza tym nie przypominam sobie żadnych danych dotyczących jego osoby. W szczególności nie wiem, skąd pochodził ani co robił przed wojną, gdzieś w połowie 1942 r. został przeniesiony do obozu do Trawnik. Jakie było jego zachowanie się, nie wiem. Według mojego przeświadczenia nie był lepszy od innych SS-manów z Bełżca, którzy niemal wszyscy odznaczali się okrucieństwem. Girtziga, Dachsel i Spiessa nie znałem, Schmidta czarnego dobrze znałem, należał on do tej grupy czarnych, którzy zajmowali się mordowaniem Żydów. Potrafił mordować w ten sposób, że kazał Żydowi położyć się na ziemi i sypał mu piasek do ust, do momentu aż Żyd się zadusił. Schmidt pochodził z Rosji, wzrostu średniego, brunet, lat 22–24, ściśle nie wiem, czy pochodził z Rosji, czy też z Łotwy. Schneider też należał do czarnych, niski, krępy, lat dwadzieścia parę, odznaczający się również sadyzmem, skąd pochodził, nie wiem. Kunz, niski, lat dwadzieścia parę, rodem prawdopodobnie z Rosji, był początkowo tłumaczem Wirtha, ryży. Znałem go, należał też do czarnych, lat dwadzieścia parę, niski, jasno blond włosy, głos miał chrapliwy, prawdopodobnie był pochodzenia żydowskiego. Wszyscy ci czarni to byli jeńcy sowieccy, przeważnie umieli mówić po niemiecku, oni zajmowali się mordowaniem Żydów, odznaczali

⁶⁴ Chodzi o rodzaj dźwigu lub koparki.

⁶⁵ Untersturmführer SS Johann Niemann (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Neman) nadzorował od 1 IX 1941 r. prace budowlane w obozie w Bełżcu. Później pełnił służbę w Obozie II. W kwietniu 1942 r. przeniesiony do obozu zagłady w Sobiborze, gdzie zginął 14 X 1943 r. w czasie buntu więźniów [DL, RK].

się okrucieństwem, chcieli duże przywileje od Niemców, wolno im było nawet zabić Polaka, skoro uznaliby, że działał na szkodę państwa niemieckiego, za zabójstwo takie nie ponosili żadnych karnych konsekwencji. Zdarzył się taki wypadek, że jeden z tych czarnych, Aleksy Pietka, zabił Polaka koło stacji w Bełżcu bez żadnego powodu i nic mu za to nie było. Pietka był wysoki, czarny, lat 29–30. W jesieni 1945 r. widziałem Pietkę w Bełżcu, służył w kozakach. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ Jan Głąb

Prokurator /-/ T[adeusz] Chróściewicz

Zeznanie Stefana Kirsza z 20 lutego 1946 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 20 lutego 1946 r. w Tomaszowie Lub[elskim] ja, p.o. Prokuratora Sądu Okręgowego w Zamościu T[adeusz] Chróściewicz, przesłuchałem niżej wymienionego w charakterze świadka, który po uprzedzeniu go o karnej odpowiedzialności za fałszywe zeznania, przesłuchany w trybie art. 20 PWKPK zeznał, co następuje:

Nazywam się Stefan Kirsz, lat 30, s. Antoniego i Marii, zam. w Bełżcu, strażnik kolejowy, rzym. kat., niekarany, obcy.

Obsługi obozu śmierci w Bełżcu ani niemieckiej ani złożonej z jeńców sowieckich czarnych nie znałem, bowiem w czasie istnienia obozu śmierci pracowałem na kolei w Rawie Ruskiej. Prostuję swoje zeznania z dn. 15 października 1945 r. w tym sensie, że nie każdy transport Żydów wiezionych do Bełżca zawierał również wagony z Polakami, natomiast zdarzały się wypadki, które i ja zaobserwowałem i moi koledzy również, że niektóre transporty zawierały po jednym albo po dwa wagony Polaków, natomiast nie zdarzało się, by transport zawierał aż cztery takie wagony. Fakty więzienia Polaków ustaliłem z osiem razy, a nie trzykrotnie, jak to zaznaczyłem, przesłuchiwany poprzednio. Z jedną taką Polką wiezioną do Bełżca rozmawiałem, mówiła mi ona, że jest żoną policjanta z Rzeszowa, że jedzie do Bełżca za to, że Żydów ukrywała, to samo potwierdził wówczas maszynista z Rzeszowa, który stamtąd prowadził pociąg, rozmawiałem raz również z wiezionym Ukraińcem, który mówił do mnie, że pochodzi z Rawy Ruskiej i że jest więziony za politykę. Z innymi chrześcijanami wiezionymi do Bełżca nie rozmawiałem, bowiem Niemcy do wagonów tych nie dopuszczali nas, w każdym bądź razie słyszało się z wagonów głosy. Tu Polacy nadzy wyglądali oni [tak w oryginale – J.M.] również z wagonów i widać było, że to nie Żydzi, a chrześcijanie, czy tylko Polacy, też stwierdzić nie mogę. Ponieważ ja widziałem takie wagony z chrześcijanami z osiem razy, za każdym razem po dwa wagony, stwierdzam, że wywieziono chrześcijan ponad 1000 osób. Nadto dodaję, że i koledzy moi również wspominali to [że] wtedy, kiedy oni jechali, były w transportach wagony z chrześcijanami. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ Stefan Kirsz

Prokurator /-/ T[adeusz] Chróściewicz

Zeznanie Wiktora Skowronka z 20 lutego 1946 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 20 lutego 1946 r. w Tomaszowie Lub[elskim] ja, p.o. Prokuratora Sądu Okręgowego w Zamościu T[adeusz] Chróściewicz, przesłuchałem niżej wymienionego w charakterze świadka, który po uprzedzeniu go o karnej odpowiedzialności za fałszywe zeznania, przesłuchany w trybie art. 20 PWKPK, zeznał, co następuje:

Nazywam się Wiktor Skowronek, 1. 49, s. Kazimierza i Agnieszki z Jarosłów, zam. w Bełżcu, robotnik kolejowy, rzym. kat., niekarany, obcy.

Budowę obozu w Bełżcu rozpoczął jakiś Niemiec, rudy, wysoki, tęgi, o wyglądzie takim, jaki mają zazwyczaj Niemcy z Turynгии, jak się nazywał, skąd pochodził – nie wiem. Po nim przyszedł Wirth, ale czy jeszcze w trakcie budowy obozu, czy też wtedy, jak już obóz funkcjonował – nie jestem w stanie ustalić. Wirth był to mężczyzna dość wysoki, ciemny, średniej, raczej silnej budowy ciała, o szorstkim usposobieniu. Słyszałem go kilkakrotnie rozmawiającego, a że ja znam dobrze język niemiecki, pochodzę bowiem z Małopolski i byłem przed I wojną światową poddanym austriackim, po akcencie mowy Wirtha poznałem, że pochodził on z Wirtembergii⁶⁶. Nadmieniam, że niejednokrotnie w czasie ostatniej wojny rozmawiałem z żołnierzami niemieckimi Wirtemberczykami, mieli oni identyczny akcent jak Wirth, z czego wnioskuję, a nawet twierdzę stanowczo, że Wirth pochodził z Wirtembergii. Żadnych poza tym bliższych danych dotyczących jego osoby nie znam, w szczególności nie posiadam ani jego fotografii, ani też fotografii kogokolwiek innego z obsługi obozu. Wiem, że Wirth był awansowany na majora jeszcze wtedy, kiedy znajdował się w Bełżcu, dokładnie kiedy to miało miejsce, ustalić nie jestem w stanie. Tak samo nic mi nie jest o tym wiadomo, że Wirth został odznaczony „milionowym medalem”⁶⁷. Jak mi się zdaje, Wirth był w obozie w Bełżcu komendantem aż do zakończenia akcji mordowania Żydów, to jest do późnej jesieni 1942 r., a później został przeniesiony, dokąd – nie wiem, słyszałem, że do budowy obozu w Treblince. Co się z nim następnie stało – nie wiem. Po nim był komendantem jakiś Niemiec – kapitan esesman, blondyn, średniego wzrostu, tęgi, w wieku lat około 30, jak się nazywał, nie wiem. Schwarz, imienia jego nie znam, mężczyzna szczupły, czarny, wysoki, w wieku lat około 35, był to Oberscharführer czyli starszy sierżant, nie mógł on moim zdaniem być zastępcą Wirtha – nie był bowiem oficerem. Pochodził on z Sudetów, doskonale mówił po czesku i czarni mówili do mnie, że Wirth pochodzi z Wirtembergii. Schwarz kierował całą akcją mordowania na terenie obozu. Wiem, że do obozu przywoził ze Lwowa jakieś takie butle, które następnie ob-

⁶⁶ Christian Wirth urodził się w Oberbalzheim w Badenii-Wirtembergii.

⁶⁷ Świadek odnosi się do plotki, że Christian Wirth dostał medal za zamordowanie miliona Żydów. W kilku innych zeznaniach powtarza się ta niepotwierdzona informacja.

sługa obozu zabrała na teren obozu⁶⁸. Schwarz był aż do samej likwidacji obozu w Bełżcu, zabrał ze sobą urządzenia obozu, ze 150 Żydów i Żydówek zatrudnionych w obozie i wyjechał. Co się z nim stało, nie wiem. Jirrmann, imienia jego nie znam – był to mężczyzna szczupły, czarny, wysoki, lat około 30, pracował przy wyładowywaniu transportów, bliższych danych dotyczących jego osoby nie znam, jak również nie wiem, skąd pochodził. Jirrmann został zastrzelony, zdaje mi się, latem 1942 r. Fichtner, lat około 25, wysoki, szczupły, ciemnobłondyn o akcencie zbliżonym do austriackiego, z czego wnioskuję, że zapewne pochodził z Bawarii, był szefem kancelarii obozowej i sądzę, że akcją mordowania na terenie obozu nie zajmował się. Zginął w lecie 1942 r., zabity przez partyzantów. Innych członków obsługi niemieckiej nie znałem, w szczególności nieznanymi mi są nazwiska odczytane [odczytano wszystkie mu nazwiska Niemców umieszczone na k. 134]. Z sowieckiej obsługi obozu znałem Schmidta – smukłego, dość wysokiego, lat może 24, pochodzącego z Żytomierza, jak mi mówił Sievert⁶⁹, zajętego przy mordowaniu Żydów. Sieverta, tęgiego, dość wysokiego wzrostu, lat może 20, blondyna ciemnego, pochodzącego z Wołynia, należącego przed [19]39 r. do Rosji, Schneidera, wzrostu średniego, lat może 22, bruneta pochodzącego również z Wołynia, Schitza, szczupłego, dość wysokiego, szatyna, lat może 24, pochodzącego z głębi Rosji, Kunz, lat z 18, blondyn, niskiego wzrostu, pochodzącego z jednej wioski z Sievertem. Poza tym nikogo z obsługi nie znałem. Z okazanych mi Niemców (okazano fotografie z dopiskiem na k. 64) nie rozpoznałem nikogo. Tak zeznałem.

Odczytano. /-/ Skowronek Wiktor

Prokurator /-/ T[adeusz] Chróściewicz

Zeznanie Alojzego Berezowskiego z 12 kwietnia 1946 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 12 IV 1946 r.⁷⁰ w Jeleniej Górze Sędzia Śledczy Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze w osobie Sędziego T. Jankiewicza z udziałem Protokolanta, Aplikanta Sąd[owego], przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 kpk oraz o znaczeniu przysięgi Sędzia odebrał od niego przysięgę na zasadzie art ... kpk, po czym świadek zeznał, co następuje:

⁶⁸ Początkowo w Bełżcu używano tlenku węgla lub cyjanowodoru w butlach, takiego samego, jaki stosowano w ośrodkach „eutanzji” (Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 3, s. 1087).

⁶⁹ Prawdopodobnie chodzi o Richarda Sieverta vel Sieberta (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Sibert), Volksdeutscha pochodzącego z Wołynia, dowodzącego jednym z pododdziałów kampanii wartowniczej z Trawniki (R. Kuwałek, *Obóz zagłady...*, s. 79, 81; [DL, RK]).

⁷⁰ Tego samego dnia Alojzy Berezowski złożył jeszcze jedno zeznanie, dotyczące jego znajomości z Niemcami pracującymi w obozie (Hackenholta, Wirtha, Schwarza).

Imię i nazwisko:	Alojzy Berezowski
Wiek:	lat 36
Imiona rodziców:	Kajetan, Joanna
Miejsce zamieszkania:	Jelenia Góra, Wyspiańskiego 16
Zajęcie:	dyżurny ruchu PKP
Wyznanie:	rzym. kat.
Karalność:	niekarany
Stosunek do stron:	obcy

Od dnia 1.8.1939 do dnia 7.7.1944 roku byłem bez przerwy dyżurnym ruchu i przez pewien czas i zawiadowcą stacji kolejowej Bełżec.

- 1) Obóz śmierci w Bełżcu został założony w zimie 1941/1942 rok.
- 2) Wewnątrz obozu nie byłem ani razu, byłem natomiast w pobliżu obozu i stąd oraz z opowiadania Żydów i Niemców wiadomo mi, że obóz śmierci był podzielony na 2 obozy.

Do jednego obozu, Nr 1, na bocznicy zajeżdżały pociągi i tu stały baraki, w których mieszkali Żydzi i wychodzili do pracy na zewnątrz obozu. Obóz Nr 2 składał się też z szeregu baraków i o ile mi wiadomo, Żydzi tam umieszczeni nie wychodzili już na zewnątrz obozu. Oba obozy były ogrodzone kolczastym drutem. Z opowiadania wiadomo mi, że Żydzi po wyjściu z wagonów rozbierali się w długim baraku, a potem wzdłuż tego baraku przechodzili do rzekomej łaźni, tj. komory gazowej, która łączyła się bezpośrednio z tym barakiem.

- 3) Pierwszy transport, który nadszedł w marcu 1942, został rozstrzelany. Następne transporty uśmiercano w komorze gazowej, trzymając Żydów tam przez 20 minut, a potem przez 24 minuty. Jak opowiadali mi Niemcy, to wszystkie czynności związane z uśmiercaniem Żydów były wykonywane przez samych Żydów, tzw. Arbeitskomando, a Niemcy ich tylko nadzorowali.
- 4) Żydów do obozu śmierci dowożono pociągami towarowymi. Transporty kolejowe z Żydami do obozu śmierci przychodziły nieregularnie, czasem przychodziły i 3 pociągi dziennie, czasem tylko 1, a czasem nawet i przez miesiąc nie było żadnego pociągu. Jeden pociąg liczył od 15 [do] 45 wagonów. Pociągi przychodziły przeważnie z Małopolski, a były też transporty z Kielc, Radomia⁷¹ i Lublina. Bliższych danych odnośnie [do] pytania pod 4) nie pamiętam.
- 5) Przypuszczam, że ogółem przywieziono do Bełżca około 1 miliona Żydów z różnych stron Polski.
- 6) Tracenie Żydów w obozie śmierci trwało od marca 1942 do końca kwietnia 1943, w którym to czasie obóz zlikwidowano.
- 7) Zdaje się, w styczniu i lutym 1943 Niemcy poczęli zacierać ślady obozu. Rozpalili oni 2 lub 3 olbrzymie ogniska, w których bez przerwy palili zwło-

⁷¹ Transporty z dystryktu radomskiego kierowano do obozu zagłady w Treblince.

ki wydobyte ze wspólnych grobów, przy pomocy specjalnych maszyn. Po spaleniu tych zwłok, tj. na wiosnę 1943, Niemcy przy pomocy Żydów rozebrali wszystkie baraki (i komorę gazową) oraz nawet 1 budynek murowany poprzednio przez nich wystawiony, a materiał z tych baraków wywieźli, ziemię wyrównali i obszar ten zasadzili drzewkami szpilkowymi.

8) Pociągami przywożono do obozu śmierci tylko Żydów. Słyszałem z opowiadania, że w nocy parę razy autami przywożono do obozu śmierci Polaków, a to umyślowo chorych, ułomnych i kaleki. Ile ich przywieziono i stracono, nie wiem.

9) Po zlikwidowaniu obozu, tj. na wiosnę 1943 r., po wyjeździe Niemców z tego obozu miejscowa ludność rozpoczęła poszukiwać kosztowności i grzebać na terenach obozu.

W tej chwili nie przypominam sobie imienia i nazwiska komendanta obozu – znałem go osobiście. Był to mężczyzna średniego wzrostu, średniej tuszy, w okularach, blondyn, średniej budowy, lat około 50, inteligentny, pochodzący, o ile pamiętam, z Berlina, w randze kapitana SS. Pamiętam jeszcze 2 nazwiska członków załogi niemieckiej. Jeden to Schwarz (imienia nie znam), nie wiem, skąd pochodził, średniego wzrostu, szczupły, szatyn, zrównoważony, lat około 35. Drugi to Hackenholt z Berlina, lat około 30, wysoki, szczupły, szatyn, z zawodu szofer. Obsługa niemiecka liczyła w obozie około 15 osób + około 100 osób wartowników byłych jeńców sowieckich i volksdeutsche z Rosji. Obsługa niemiecka wyjechała do Lublina, a co się z nimi stało, nie wiadomo mi. Wyjaśniam, że pierwszym komendantem obozu i jego założycielem był Gustaw Wirth, kapitan SS, wysokiego wzrostu, lat około 50, tuszy średniej, budowy średniej, z dużym brzuchem. Jego osobiście nie znałem i nie wiem, czy i za co otrzymał on „milionowy medal” po przeniesieniu go do Lublina.

Natomiast znałem osobiście jego następcę i jego opisałem w swoich obecnych zeznaniach.

Wyjaśniam, że w powyższej sprawie na te same okoliczności byłem już przesłuchiwany, zdaje się, w styczniu 1946 r. w drodze pomocy prawnej przez Sędziego Śledczego w Jeleniej Górze i wtedy dołączyłem do protokołu przesłuchania fotografię Rudolfa Göckela.

/-/ A[lojzy] S. Berezowski

Sędzia Śledczy /-/ T. Jankiewicz
Protokolant /-/ [podpis nieczytelny]

Obóz zagłady w Sobiborze

Zeznanie Franciszka Petlaka z 31 października 1945 r.

Protokół

Chełm, dnia 31 X 1945 roku

Badany niżej wymieniony w charakterze świadka za zachowaniem 107 art. KPK – zeznaje:

Petlak Franciszek – lat 49, emerytowany kolejarz, zam. Chełm, ul. Wiejska 20, Polak, niekarany.

Pełniłem służbę kolejową w charakterze zwrotnicowego od lutego 1940 r. do czasu wyjścia Niemców przy stacji Sobibór. Obóz Śmierci w Sobiborze był budowany od roku 1941 do wiosny 194[2] r. W miesiącu maju 194[2] r. około godziny 13 pewnego dnia, daty nie pamiętam, nadszedł pierwszy transport Żydów z Wiednia – wśród nich było bardzo dużo lekarzy⁷². W transporcie tym było około 50 pulmanowskich wagonów. Przywiezieni byli mężczyźni i dzieci, wszystko inteligencja. Ponieważ pociąg był zbyt długi, więc celem postawienia go na bocznicy musiano podzielić ten pociąg na trzy części. Pamiętam, że niektórzy z pasażerów zapytywali mnie, czy daleko jest z Sobiboru do Kowla, z czego wnioskowałem, że byli nieświadomi, że Sobibór jest dla nich ostatnim punktem wędrówki. Po postawieniu wagonów przy rampie na bocznicy, tj. przy wprowadzeniu ich na teren obozu, kazano wszystkim wyjść do baraków. W pierwszym transporcie były dwa wagony bagażowe naładowane ogromną ilością wędlin i białego chleba. Te produkty zawozili na specjalnych wagonetkach wąskotorowych zatrudnieni w obozie Żydzi z brygad robotniczych na teren obozu. Inne znów drużyny robotnicze składające się z Żydów zabierały pasażerów do innych baraków. Takie transporty przychodziły nieraz po 5 dniennie, a nieraz bywały przerwy do tygodnia. Straż w obozie składała się z gestapowców i Ukraińców. Ilość strażników Ukraińców doszła z biegiem czasu do 160. Gestapowców było znacznie mniej do [2?]4 osób. Opowiadali mi o tym sami Ukraińcy. Strażnicy pilnowali naokoło drutów kolczastych oraz były warty na 5 wieżyczkach. Jeden z Ukraińców, imieniem Borys, mówił kiedyś do mnie, że sam był kapitanem Armii Czerwonej – trafił do niewoli niemieckiej koło Zdołbunowa⁷³, a następnie został zwerbowany przez Niemców do pełnienia służby wartowniczej w tym obozie. Spośród gestapowców przypominam sobie, że byli tam:

⁷² Pierwszy transport z Wiednia przyjechał do Sobiboru 5 VI 1942 r. W pociągu było 800 Żydów. Kolejny transport – tysiąc Żydów wiedeńskich – nadszedł 14 VI 1942 r. Petlak mógł wspominać transport z Wiesbaden i Frankfurtu nad Menem, który przyjechał 26 maja. Był to pierwszy transport Żydów niemieckich (Robert Kuwałek, *Nowe ustalenia dotyczące liczby ofiar niemieckiego obozu zagłady w Sobiborze*, „Zeszyty Majdanka” 2014, nr 26, s. 38).

⁷³ Zdołbunów, miasto w zachodniej Ukrainie, obwód rówieński.

1. Frenzel, oberszturmführer – prowiantowy⁷⁴.
2. Niemann, zabity podczas buntu.
3. Kazier – volksdeutsch⁷⁵.
4. Richter – SS⁷⁶.

Po wyładowaniu transportu widziałem nieraz, jak do opróżnionych wagonów ładowano beczki z jakąś cieczą i tłumoki. Czy były załadowane włosy, względnie odzież, nie wiem.

Jeżeli chodzi o regulamin i życie więźniów w tym obozie, to na ogół posiadają szczupłe wiadomości. O godzinie 5 rano zwykle była pobudka. O godzinie 1[?] obiad. Czy były śniadania i kolacje, nie wiem. Czym ich karmiono, też nie wiem. Przypuszczam, że więźniom tym dawano część produktów przywiezionych w transportach, albowiem sam niejednokrotnie wiedziałem, jak gestapowcy wywozili dokądś długie bochenki chleba białego, różniące się wyglądem od chlebów niemieckich. Pewnego razu rolnik Wojtkowicz ze wsi Sobibór dostarczył z polecenia Niemców do obozu swego zdechłego konia, przypuszczam, że w celu karmienia ludzi tą padliną.

Przy następnych transportach niejednokrotnie widziałem, jak starców i niezdolnych [do pracy] pasażerów po kilkanaście osób rozstrzelali gestapowcy i Ukraińcy. Egzekucje te odbywały się koło kapliczki, która się zachowała do dziś. Z początku w ciągu paru miesięcy dokumenty przewozowe były składowane u zawiadowcy stacji ob[ywatela] Parkoły. Z biegiem jednak czasu gestapowcy dokumentów tych nie oddawali jemu. Naczelnik kolei zawiadujący długim odcinkiem od stacji Ruda-Opalin po Bug poprzez Sobibór, Niemiec Franz Sobotka⁷⁷, zabierał dokumenty przewozowe. Parkoła mówił nieraz do mnie, że w transportach bywało po 30–35, a nawet 40 tysięcy ludzi. Ogółem według słów tegoż

⁷⁴ Karl Frenzel (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Frendzel; 1911–1996), w NSDAP od 1930 r. Uczestniczył w akcji „T4” jako palacz w placówkach w Grafeneck, Bernburg i Hadamar. Do obowiązków palaczy i dezynfektorów należało m.in. usuwanie złota dentystycznego i palenie zwłok. Po zamknięciu akcji „Eutanazja”, w marcu 1942 r. jako doświadczony członek personelu został wysłany do Lublina, skąd 28 kwietnia skierowano go do Sobiboru. W obozie zarządzał tzw. Lagerem I, w którym więziono Żydów wyselekcjonowanych do pracy. Po zamknięciu obozu wysłany do Triestu (Patricia Heberer, *Ciągłość eksterminacji. Sprawcy „T4” i „akcji Reinhardt”* [w:] *Akcja Reinhardt...*, s. 72).

⁷⁵ Może chodzić o Aleksa Kaiseta, ukraińskiego wachmana, który brał udział w rozstrzelaniu więźniów na początku grudnia 1943 r., już po likwidacji obozu (Bem, *Sobibór...*, s. 642).

⁷⁶ Richter Kurt (1914–13 VIII 1944), w Sobiborze od końca 1942 r. W obozie zajmował się zabieraniem chorych z rampy do tzw. Lageru III, nadzorował fryzjerów. Po likwidacji obozu w Sobiborze wysłany do Triestu, gdzie zginął w czasie walk z partyzantami (Schelvis, *Sobibór...*, s. 260).

⁷⁷ Franz Sobotka, pracownik Niemieckich Kolei Państwowych. W październiku 1939 r. został oddelegowany do pracy w Zemborzycach pod Lublinem, a na przełomie maja i czerwca 1940 r. na stację w Sobiborze, gdzie jako zawiadowca nadzorował polskich kolejarzy. Na stacji w Sobiborze Sobotka pracował do listopada 1941 r., nie był więc tam obecny, kiedy zaczął działać obóz śmierci.

Parkoły przez cały czas istnienia obozu śmieci dostarczono tam około 800 tys. ludzi. O milionach nie słyszałem.

Więźniów w tym obozie traktowano w najokrutniejszy sposób. Pewnego razu na wiosnę 1943 r. jeden ze strażników Ukraińców w moich oczach podczas robót ziemnych poza obozem zabił kilofem jednego Żyda. Mierzył go z tyłu w klatkę piersiową i przebił pierś na wylot. Widziałem nieraz, jak więźniów pracujących gestapowcy bili batami, a w końcu szczuli ich psami. Szczucie więźniów psami było praktykowane i bez bicia ich. Widziałem nieraz, jak kobiety niosące wodę były bite nahajami zadarmacji [tak w oryginale – J.M.] bez powodu. Pierwsze transporty były trzymane w obozie dość długo, po parę tygodni⁷⁸. Później jednak likwidowano je w ciągu paru godzin. Jeden z Ukraińców kiedyś opowiadał, że sam jest zatrudniony przy magazynowaniu kosztowności przywiezionych przez więźniów ze sobą. Mówił, że kosztowności te składane [są] do skrzyń, że ma do nich stały dostęp i może sprzedawać garściami. Miał on na palcu sygnet złoty z zegarkiem, nie chciał jednak nikomu go sprzedać. Obóz podzielony był na trzy pola: Lagier Nr 1, w którym mieszkali gestapowcy i Ukraińcy, Nr 2 – gdzie były umieszczone warsztat i mieszkania drużyn robotniczych, Lagier 3 – właściwa komora śmierci i obok niej miejsce spalania zwłok.

W październiku 1943 r. miał miejsce bunt w obozie i ucieczka uwięzionych. Słyszałem, jak wspomniany wyżej gestapowiec Frenzel meldował telefonicznie, że do ucieczki rzuciło się 600 osób i że uciekło 300. Czy on podał ścisłą liczbę wtedy, nie wiem. Być może że podał znacznie większą, by więcej przysłano wojska celem wyłapania w lasach tych zbiegłych. Bunt ten miał miejsce wieczorem o godzinie 16.40⁷⁹. Już w nocy przybyło wojsko. Urządzono obławę w lesie i zabijano napotkanych tam Żydów. Na drugi dzień po tym buncie widziałem dwóch ujętych Żydów przyczepionych do zaprzężonych koni. Na wozach jechali gestapowcy, a przyczepieni Żydzi musieli biec. Wkrótce jednak padali i w dalszym ciągu konie wlekły ich za sobą.

Słyszałem, że transporty Żydów dostarczonych do Sobiboru były z Wiednia, Holandii, Francji i różnych miast polskich. A między innymi z Lidy i Mińska Podolskiego⁸⁰. Poza tym nieraz przywożono, przeważnie w nocy, transporty samochodami. Bywały wypadki przewożenia ludzi rozebranych do naga w zamkniętych wagonach. Wskakujących na przystankach zabijano. Pewnego razu

⁷⁸ Chodzi o Żydów z Rejowca, Włodawy i okolic, których zatrudniono do budowy obozu.

⁷⁹ Przywódcą powstania był porucznik Armii Czerwonej Aleksander Peczerski, przywieziony do Sobiboru z Mińska 23 IX 1943 r. z grupą 60 żołnierzy. Bunt wybuchł 14 października o godz. 15.30. Zginęło 11 esesmanów i kilku wachmanów. 350 więźniom udało się zbiec. W rozpoczętej następnego dnia obławie policjanci i żandarmi schwytali i zabili 100 zbiegów. Z całej grupy biorącej udział w powstaniu do końca wojny przeżyło 47 więźniów (Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie...*, s. 227–228).

⁸⁰ Transport z Lidy przybył do Sobiboru 18 IX 1943 r. W wagonach było uwięzionych około 750 osób. Żydów z Mińska w liczbie 3–5 tys. przywieziono do obozu 14–19 IX 1943 r. (Kuwalek, *Nowe ustalenia dotyczące liczby ofiar niemieckiego obozu zagłady w Sobiborze*, s. 59).

z obozu uciekły nago 3 Żydówki do sąsiedniej wsi Żłobek. Gestapowcy przyłapali je i z powrotem nago sprowadzili do obozu. Poza tym nic zeznać nie mogę.

Podpis: Petlak Franciszek

Protokołował: Dutkiewicz

Sędzia Okręgowy Śledczy – URBAN

Źródło: AŻIH, 301/5374, [Protokół zeznania] Franciszka Petlaka.

Zeznanie Jana Piwońskiego z 2 grudnia 1945 r.

Protokół

Chełm, dnia 2 XII 1945 roku.

Badany w charakterze świadka z zachowaniem 107 art. KPK, zeznaje Jan Piwoński⁸¹, lat 45, zwrotnicowy, zam. w Chełmie, ulica Okszawska [2?]⁰, niekarany, Polak.

Byłem zwrotnicowym przy stacji Sobibór do czasu wyjścia Niemców, to jest do połowy lipca 1944 roku. Zawiadowcą Stacji tej był Franciszek Fartola⁸². Budowa Obozu Śmierci w Sobiborze rozpoczęła się na wiosnę 194[2] roku. Kto prowadził tą budowę, nie wiem. Już po dwóch tygodniach od rozpoczęcia się budowy zaczęły nadchodzić do Sobiboru [pierw]sze transporty Żydów z Polski, następnie z Holandii, Belgii i Czechosłowacji. W pierwszych transportach była sama inteligencja. Strażnicy Ukraińcy mówili, że byli to prawnicy, sędziowie, lekarze, dentyści z rodzinami. Transporty zagraniczne były dostarczane w wagonach pulmanowskich. Ręczne bagaże przywiezione były w eleganckich walizkach. Po przywiezieniu pierwszych transportów gestapowcy zarządzili segregację przywiezionych. Wybrali zdrowych, silnych mężczyzn i kierowali ich do obozu pracy we wsi Osowa⁸³, odległego o 5 km od stacji Sobibór. Pozostałych Żydów zatrudniali przy robotach wewnątrz obozu, względnie przy karczowaniu placu pod obóz. Komora unicestwiania ludzi była moim zdaniem czynna od samego już początku, a więc w czasie kiedy budowa innych pomieszczeń była jeszcze w toku, albowiem słyszałem już wtedy jakiś hałas, warkot motoru. Co do sposobu unicestwiania ludzi, różnie opowiadano o tym wtedy w Sobiborze.

⁸¹ Jan Piwoński był jednym z rozmówców Claude'a Lanzmanna w filmie *Shoah* (1985). Rozmowa odbyła się na stacji Sobibór. Piwoński wspominał m.in. przyjazd pierwszego transportu, który datował na początek czerwca 1942 r.

⁸² Chodzi o Ludwika Fąferka, zatrudnionego na stacji do października 1939 r. w charakterze dyżurnego ruchu.

⁸³ Obóz pracy dla Żydów w Osowej funkcjonował od 1941 do 1943 r. Łącznie przy regulacji rzeki Tarasienka pracowało tam 4000 robotników przymusowych. Po likwidacji obozu Żydzi zostali wywiezieni do Sobiboru (Sławomir Sobolewski, *Gmina Hańsk, Warto wiedzieć i zobaczyć*, Chełm: Wydawnictwo TAWA Taurogiński Waldemar, s. 26–27).

Jedni mówili, że Niemcy stosowali jakieś gazy, inni znów mówili o wypompowaniu powietrza z komory. Niejaki Bielecki, Polak wzięty do niewoli niemieckiej we Lwowie, zmuszony przez Niemców do służby wartowniczej przy komorze gazowej, opowiadał, że z tego motoru wydzieliał się jakiś gaz, który był wprowadzony przez rury do komory i od tego gazu ludzie ginęli w ciągu 15 minut. Na początku, tj. do jesieni 194[2] roku, zwłoki pomordowanych były składane do dołu i posypywane chlorem, a z wierzchu ziemią. Później jednak zwłoki te zostały wydobyte z tych dołów za pomocą specjalnych dźwigów mechanicznych i spalane. Ukraińcy strażnicy opowiadali, że stosy były urządzone nad dołami, przy czym pomiędzy warstwami zwłok były kładzione suche smolne szczapy sosnowe, bardzo łatwopalne. O polewaniu zwłok benzyną nie słyszałem.

Transporty przychodziły duże, 40–60 wagonów. Sam widziałem że [z] Żydami zagranicznymi Niemcy obchodzili się grzecznie, natomiast z Żydami polskimi obchodzili się najgorzej. Jeszcze przy wyładowywaniu bili ich. Pamiętam, że na początku grudnia 194[2] roku przywieziona została do obozu jakaś ukraińska młoda tłumaczka, ona strażnikowi ukraińskiemu nazwiskiem Kudra [mówiła], że została zabrana przez Niemców tylko dlatego, że służyła we Lwowie u Żydów, i błagała tego Ukraińca, żeby zameldował o tym Niemcom. Jednak ten Kudra nie usłuchał jej. Sądzę zatem, że między Żydami byli i chrześcijanie. Muszę tutaj nadmienić, że pewnego razu opowiadał mi Franciszek Szymaniec ze wsi Żłoby⁸⁴, że pewnego dnia strażnik ukraiński przyniósł do niego na sprzedaż suknię księżowską, ale Szymaniec jej nie kupił. Słyszałem od Ukraińców strażników, że w obozie tym byli katolicy pochodzący od Żydów w [trzecim] pokoleniu. O tym, że w obozie byli nie tylko Żydzi, świadczy fakt ten, że okoliczni ludzie wykopywali później z ziemi różańce, medaliki, krzyżyki, książeczki do nabożeństwa. Ja nie wiem dokładnie, jaką ilość ludzi unicestwiono w obozie. Zawiadowca stacji Franciszek Parkoła mówił kiedyś do mnie, że według jego obliczeń zginęło tam do 800 tysięcy ludzi. Ja jednak sądzę, że zginęło tam znacznie więcej. Urzędnikami ruchu kolejowego byli: Sobotka, Bürger⁸⁵ i Küttelsmann⁸⁶, ale byli oni tam jeszcze przed urządzeniem obozu. Z urzędników kolejowych Polaków poza Parkołą [pamiętam] dyżurnego ruchu Jarockiego – obecnie pracującego w biurze Dyrekcji Kolei Szczecin, oraz Józefa Cholewę – obecnie zawiadowca stacji Żyżno koło Chełma. Regulamin w obozie był bardzo surowy. Sądzę o tym z tego, co opowiadali strażnicy ukraińscy, że nie wolno im było wychodzić nigdy poza obręb obozu, i rzeczywiście robili to oni po kryjomu, za co nieraz byli bici przez gestapowców. Jaki panował regulamin wewnątrz obozu w odniesieniu do więźniów – nie wiem. Widziałem natomiast, że straż żydowska biła pałkami Żydów. Pewnego razu widziałem, jak dwaj Ukraińcy wieźli starszego z siwą brodą Żyda na wózku

⁸⁴ Chodzi o wieś Żłobek.

⁸⁵ Richard Bürger (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Bergier), dróżnik na stacji Sobibór.

⁸⁶ Dróżnik Küttelsmann (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Riedelsman).

dziecinnym i zastrzelili go koło kaplicy. W lutym 1943 r. zostało przewiezione do obozu dużo dzieci zmarłych w wieku od 6 [do] 7 lat. Mam wrażenie, że tych zwłok mogło być około 200. Odnośnie [do] buntu, który miał miejsce w obozie 14 października 1943 r., nic szczególnego powiedzieć nie mogę, bo w tym czasie byłem w domu, tj. we wsi Żłobek odległej od obozu 2 km. Pamiętam natomiast, że na drugi dzień w obrębie stacji Sobibór było dużo wojska niemieckiego. Zarządzona została obława w lesie. Niemcy złapali kilku Żydów sowieckich i holenderskich. Widziałem, jak gestapowcy wlekli dwóch Żydów przywiązanych do drabiny wozu, na którym jechali galopem. Słyszałem, że w tym czasie uciekło z obozu około 600 osób, że od razu padło na minach i od ognia karabinów około 150 osób. Z liczby pozostałych Niemcy sporo wystrzelali podczas obław w lesie. W bufecie stacyjnym gestapowcy urządzili pijatyki i różne burdy. Podczas tych pijatyk przygrywali im muzykanci wiejscy.

Jeńców wojennych nie widziałem. Natomiast w lecie 1943 r. nadszedł transport ludzi rozebranych do naga. Byli to Żydzi. W moich oczach jedna Żydówka młoda wyskoczyła przez okno nago. Ale została niebawem zastrzelona przez żandarmów. Druga, starsza, Żydówka też wyskoczyła koło rampy przed bramą główną, lecz również została zastrzelona, po czym każdy przechodzący Niemiec strzelał do trupa parę razy. Samych gestapowców przy tym obozie było około trzydziestu, natomiast straży ukraińskiej około stu pięćdziesięciu. Niemcy wywozili z obozu pociągami obuwie, ubrania, bieliznę, a nawet popiół po spalonych zwłokach. Jeżeli chodzi o Niemców, którzy „urzędowali” w obozie, to pamiętam następujące nazwiska: Michel⁸⁷, Frenzel, Obersturmführer prowiantowy, Kaiset – tłumacz i Gomerski. Z nich wspomniany Frenzel odznaczał się bezwzględnością. Widziałem nieraz, jak bił Żydów na robotach. Pewnego dnia widziałem, jak Ukraińcy złapali w lesie dwóch nagich Żydów, zakrwawionych, z ranami na ciele, i pędzili ich z powrotem do obozu. Co się tyczy dokumentów przewozowych dotyczących transportów, to mam przekonanie, że wszystkie one zaginęły, albowiem po ucieczce Niemców i po wkroczeniu Armii Czerwonej widziałem w obrębie stacji moc porozrzucanych papierów. Zaś w dwóch pozostałych w kancelarii stacyjnej szafach było pusto. Poza tym sądzę, że sami gestapowcy dokumenty takie wywieźli. Poza tym więcej nic nie wiem.

Podpisał: Jan Piwoński

Protokołował: Ludkiewicz

Sędzia Śledczy Okręgowy: Sergiusz Urban

Źródło: AŻIH, 301/5369, [Protokół zeznania] Jana Piwońskiego.

⁸⁷ Oberscharführer SS Hermann Michel.

Zeznanie Michała Sojki z 21 listopada 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka w Białej Podlaskiej 21 XI [19]45 roku Sąd Grodzki w osobie sędziego Kempistego z udziałem protokolanta Z. Kaczonowa Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art 107 KPK oraz znaczeniu przysięgi Sędzia odebrał od niego przysięgę na zasadzie art. 111 i 113 KPK, potem świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko: Michał Sojko, urodzony 13 IV 1903, imiona rodziców: Jan i Anasztazja Janowicz, miejsce zamieszkania: Biała Podlaska, ul. Kołychawa 8, zajęcie: kolejarz, wyznania rzym[sko]kat[olickiego], niekarany.

Od września [19]39 r. do [2]0 listopada [19]43 przebywałem na stacji Sobibór podczas istnienia Obozu Śmierci jako dzierżawca bufetu kolejowego⁸⁸. Budowę obozu rozpoczęto po wypowiedzeniu wojny przez Niemców Rosji. Kto był kierownikiem, nie wiem. Był jakiś gestapowiec. Ile budynków było zajętych przez obóz, nie wiem, gdyż obóz był ogrodzony drutem kolczastym i wstęp do obozu był pilnie strzeżony. Wiem, że był zajęty budynek Nadleśnictwa, poczty i przyległe baraki w ilości dwóch. Później teren został rozszerzony i dobudowane baraki i drewniane domy. Słyszałem, że byli tam Żydzi z Holandii, Belgii, Francji i Polski. Podobno przebywali także Polacy. Transport kolejowy składał się z 40 wagonów, co wynosi około 1700 osób. Transporty nadchodziły nieregularnie. Bywało, że przyjeżdżał jeden, a czasem i do czterech, i bywały przerwy do 14 dni. Transporty przychodziły z Chełma. Ile ludzi unicestwiono za cały czas istnienia obozu, zapodać nie mogę, gdyż bardzo często wyjeżdżałem po zakupy, tak że dokładnej liczby transportów określić nie mogę. Jakie roboty więźniowie wykonywali w obozie, jest mi niewiadome. Natomiast poza nimi zatrudnieni przy rozładunku wagonów z materiałów budowlanych, jak belki, kamień, cegły i cement, oraz opał (węgiel) [w tym miejscu zeznanie się urywa – J.M.].

Do obozu dostarczano ludzi pieszo z Włodawy, były wypadki, że dostarczano ich również samochodami lub podwodami. Samochodami do ilości 2 lub 3, a podwodami do 8. Powyższe widziałem trzy, cztery razy. Co do traktowania więźniów wewnątrz obozu, jest mi [to] niewiadome. Przypominam sobie niektóre nazwiska gestapowców, którzy w tym obozie pracowali, a mianowicie: Frenzel, miał nadzór nad więźniami przy rozładowaniu wagonów, Michela Hermana, Huberta Gomerskiego, Franca Sobotkę, który pełnił funkcję zawiadowcy stacji. Najgorszy był Niemiec zamieszkały w Linzu, nazwiska jego nie pamiętam. W jaki sposób były palone zwłoki i co się robiło z popiołem, nie wiem. Że były palone, to wiem, gdyż z wiatrem szedł silny zapach palonego ciała. W dniu 14 października [19]43 r. w obozie powstał bunt. Więźniowie rzucili się na straż, przzerwali druty i poszli na pola, które były zaminowane. Za nimi poszli inni, dla których

⁸⁸ Sojko dzierżawił bufet wspólnie z żoną, którą również przesłuchiowano w czasie śledztwa (AŻIH, 301/5377, [Protokół przesłuchania] Ireny Sójko).

droga była już wolna. Niemców zginęło tam pięciu. O ilości zabitych więźniów trudno mi powiedzieć. Uciekło około tysiąc osób⁸⁹. Po wypadku kilka dni później rozstrzelano więźniów, którzy nie byli w stanie ukryć się z powodu zranienia czy choroby. Podczas samego buntu nie byłem obecny, ale wiem z opowiadań innych, którzy byli wówczas na stacji. Również i żona była obecna, i częściowo słyszałem i o tym od niej.

Wiadomo mi, że obóz posiadał bocznice, gdzie ładowano wagony, i już płom-bowane przychodziły na stację. W listach przewozowych określenia ładunków nie było, tylko był określony kierunek: Niemcy. Takie ładowanie wagonów z obozu odbywało się raz na miesiąc do ilości 3–4 wagonów. Za mego pobytu na stacji trzy razy widziałem, jak do obozu na jego terenie lądował dwupłato- wy samolot i odlatywał z powrotem⁹⁰. Ładowanie i startowanie odbywało się w dzień. W obozie istniały warsztaty krawiecki, szewski, stolarski, kowalski i pralnia. Przy likwidacji obozu Niemcy wysadzili wszystkie urządzenia w powietrze. Moje osobiste spostrzeżenia: Niemcy mordowali ludzi w biały dzień. Bo weszła duża ilość ludzi, a wychodziła z niego znikoma. Zachowanie się ich poza obozem było niżej krytyki, a co dopiero musiało się dzieć w obozie. Bili ludzi poza obozem. Mnie uderzyli kilka razy i zdemolowali lokal.

Podpis: Michał Sojko

Protokolant: Z. Kaczonow

Sędzia grodzki: Kempisty

Źródło: AŻIH, 301/5378, [Protokół zeznania] Michała Sojki

Zeznanie Bronisława Łobejki z 8 stycznia 1946 r.

Wypis z protokołu sądowego

8 I 1946 roku

Sąd Grodzki w Oleśnicy

W osobie Sędziego Zielińskiego F.

Protokołuje Łapacz [?]

Łobejko Bronisław lat 46, syn Prokopiusza i Anny z domu Michwia [?], zamieszkały w Oleśnicy, Moniuszki 67, z zawodu urzędnik kolejowy, wyznania rzym[sko]kat[olickiego], niekarany.

W czasie wiosny [19]42 do lipca [19]44 roku pełniłem funkcję zwrotnicowego rezerwowego na stacji Sobibór, z tym że mieszkalem na stacji Uhrusk⁹¹, a raz

⁸⁹ Zob. przypis 79.

⁹⁰ Himmler wizytował obóz w Sobiborze przynajmniej dwukrotnie, 19 VII 1942 r. i 12 II 1943 r. (Bem, *Sobibór...*, s. 85; Schelvis, *Sobibor...*, s. 94).

⁹¹ Stacja kolejowa Uhrusk znajduje się we wsi Wola Uhruska, oddalonej od Sobiboru około 13 km.

czy dwa razy w tygodniu pełniłem służbę w Uhrusku lub w Bugu Włodawskim⁹². W lipcu [19]44 roku zostaliśmy przez władze niemieckie stamtąd ewakuowani.

Budowę obozu śmierci rozpoczęto w marcu 1942 roku⁹³. Kto był kierownikiem robót, nie wiem⁹⁴. Obóz był cały od strony frontu oparkaniony wysokim parkanem oplecionym gałęziami świerkowymi. Oprócz tego po stronie zewnętrznej były stráže w odległości co 50 metrów, tak że przechodząc obok obozu, nie wolno było nawet spojrzeć w tę stronę. Straż składała się przeważnie z Ukraińców, obywateli sowieckich (Własowców⁹⁵). Z opowiadania strażników Ukraińców wiem, że w obozie znajdowali się wyłącznie Żydzi oraz Polacy i Ukraińcy, którzy ukrywali u siebie Żydów. Prócz tego miało być trochę Cyganów. Żydów przywożono z różnych krajów: Czechosłowacji, Holandii, Austrii, nawet prawdopodobnie z Francji. Nieraz na torach znachodziliśmy [sic!] dokumenty porwane wiatrem podczas wyładowania transportu i były między nimi wystawione w Austrii, w Wiedniu, w Pradze. Jeden dokument był nawet z Francji, jednak nie pamiętam nazwy miasta. Na dokumentach figurowała narodowość żydowska (Jude). Dziennie przychodziło na stację dwa do trzech transportów, składające się z 40–45 wagonów, a jednego dnia było nawet sześć transportów. W transporcie mogło być przypuszczalnie 2[000]–3000 ludzi. Transporty zaczęły przychodzić [od] 1 maja [19]42 począwszy⁹⁶, do późnej jesieni tegoż roku. W zimie, a następnie wiosną i latem, to jest do lipca [19]44 r., przychodziły już rzadko transporty, przypuszczalnie raz lub dwa razy na tydzień, a w końcu w lecie [19]44 r. ustały zupełnie⁹⁷.

Transporty nadchodziły z krajów wyżej wymienionych, co wnioskowaliśmy z nachodzonych dokumentów. Wedle obliczeń urzędników ruchu, a zwłaszcza zawiadowcy stacji Parkoły, mogło zginąć w obozie około 800 000 Żydów. Zwłoki spalane były na rusztowaniach ustawionych na słupach, umocowanych, z szyn kolejowych. Z komór śmierci więźniowie wynosili zwłoki, zdejmowali warto-

⁹² Stacja kolejowa Bug Włodawski znajdowała się we wsi Orchówek, oddalonej od stacji w Sobiborze około 5 km. Od 1951 r. funkcjonuje pod nazwą „Włodawa”.

⁹³ W tekście zeznań podana błędna data 1943 r.

⁹⁴ Budowę obozu w Bełżcu i Sobiborze nadzorował obersturmführer SS Richard Thomalla.

⁹⁵ Świadek błędnie używa określenia „Własowcy”, dość powszechnie stosowanego do nazywania różnych jednostek militarnych kolaborujących z Niemcami, których członkowie wywodzili się spośród sowieckich jeńców. Chodzi o członków oddziałów pomocniczych szkolonych w obozie w Trawnikach, tzw. Trawniki lub Trawniki-Männer.

⁹⁶ W tekście zeznań podana błędna data 1943 r. Kuwałek ustalił, że pierwszy transport przybył do Sobiboru 31 III 1942 r. Znajdowało się w nim 3 tys. Żydów z Kazimierza Dolnego, Wąwolnicy i Opola Lubelskiego. Regularne transporty zaczęły nadchodzić od 6 maja. W tym czasie trwały akcje likwidacyjne gett z powiatu puławskiego (Kuwałek, *Nowe ustalenia dotyczące liczby ofiar niemieckiego obozu zagłady w Sobiborze*, s. 38).

⁹⁷ Świadek myli lata. Obóz śmierci w Sobiborze działał do 14 X 1943 r. W 1944 r. nie było żadnych transportów. Między lipcem a październikiem 1942 r. do obozu kierowano znacznie mniej Żydów, co wiązało się z remontem linii na trasie Lublin–Włodawa.

ściowe przedmioty, jak pierścionki, kolczyki, złote zęby⁹⁸. Następnie układali na rusztowaniach i podpalali pod nim gałązki i polewali, prawdopodobnie zwłoki naftą polewali, bo przy paleniu czuć było naftę. Zauważam, że początkowo zwłok nie palono, a wrzucano do ogromnego dołu i polewali chlorem. Później dla zatarcia śladów sprowadzili dźwig i wydobywali szczątki z jamy i palono na stosach. Popiół ze zwłok mieszały z żużlem z lokomotyw kolejowych i wysypywali ścieżki i drogi w obozie. Niedopalone kości więźniowie Żydzi tłukli młotkami na drobne części i mieszały z żużlem. Powyższe szczegóły znam z opowiadań strażników Ukraińców. Od nich też wiem o przebiegu buntu w dniu 14 października [19]43 r. Zbuntowało się około 600 więźniów. Zabili 11 SS-owców w barakach, a następnie rozpoczęła się walka, która trwała około półtora godziny, w czasie tej walki zginęło około stu pięćdziesięciu więźniów, a reszta uciekła do lasu.

Z obozu wywieźli Niemcy 40 wagonów odzieży i bielizny, następnie po kilka wagonów, a poza tym wywożono też autobusami.

Wedle opowiadań strażników Ukraińców na terenie obozu znajdowało się pięć komór gazowych w formie łazienek z oświetleniem elektrycznym. Do każdej z komór wypędzano 500 osób, zamykano hermetycznie i uśmiercano prawdopodobnie za pomocą gazu, o czym świadczyły butle podobne do butli tlenowych, których tam dużo przywożono⁹⁹.

Słyszało się prawie codziennie strzały i wedle opowiadań strażników Ukraińców strzelano [do] więźniów, o czym opowiadali też strażnicy, SS-owcy urządzali sobie zabawę i kazali więźniom wchodzić na drzewa i skakać, a który nie chciał, [do] tego strzelano.

Z więźniami obchodzono się źle. Bicie było na porządku dziennym. Bito poważnie nahajami. Bili SS-owcy, a gorzej jeszcze obchodzili się strażnicy Ukraińcy.

Z Niemców „urzędujących” w obozie przypominam sobie: Frenzla, Wagnera¹⁰⁰, był prawdopodobnie zastępcą komendanta i gospodarzem obozu. Gomerski¹⁰¹, Franz Sobotka był zawiadowcą stacji i z obozem nie miał nic wspólnego. Nad-

⁹⁸ Grabież przedmiotów takich jak biżuteria odbywała się, zanim ofiary znalazły się w komorze. Po śmierci ciała ograbiano ze złota dentystycznego.

⁹⁹ W Sobiborze początkowo były trzy komory gazowe, a potem sześć komór. Do mordowania ofiar używano spalin z ośmiocylindrowego silnika benzynowego o sile ponad 200 KM, produkcji radzieckiej, który produkował mieszanek tlenku i dwutlenku węgla (Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 3, s. 1087).

¹⁰⁰ Gustaw Wagner (1911–1980), zastępca komendanta obozu w Sobiborze. Austriak urodzony w Wiedniu, w NSDAP od 1933 r. Opisywany przez byłych więźniów jako brutalny, fanatyczny nazista. Po likwidacji obozu przeniesiony do Włoch. Po wojnie uciekł do Brazylii. W 1978 r. władze brazylijskiej nie zgodziły się na jego wydalenie, o co wnosiły Austria, Izrael, Polska i RFN (Schelvis, *Sobibor...*, s. 91).

¹⁰¹ Hubert Gomerski (1911–1999), w NSDAP od 1929 r., uczestniczył w akcji „T4” jako placówkach w Hartheim i Hadamar. Służbę w Sobiborze podjął w kwietniu 1942 r. jako członek pierwszej załogi. W obozie pracował do czasu jego likwidacji. Później został przeniesiony do Triestu. Według relacji więźniów był jednym z najokrutniejszych członków załogi. Po wojnie uniewinniony w procesie uczestników akcji „Eutanazja” w Hadamarze. W 1950 r.

chodzące transporty wjeżdżały bocznica na teren obozu i tam rozładowywano je. Ciągłe było słycać jęki i strzały z obozu. Podczas spalania zwłok widoczne były słupy ognia i dymu, a smród dochodził na stację, tak że nie można było oddychać, zwłaszcza gdy wiatr był od strony obozu.

Podpis: /Bronisław Łobejko/

Sędzia Grodzki: Zieliński F.

Protokolant: Łapacz

Źródło: AŻIH, 301/5363, [Protokół zeznania] Bronisława Łobejki.

Obóz zagłady Treblinka II¹⁰²

Zeznanie Józefa Kuźmińskiego z 16 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

16 października 1945 r. w Siedlcach sędzia Z[dzisław] Łukaszewicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Józef Kuźmiński
Wiek:	36 lat
Imiona rodziców:	Józef
Miejsce zamieszkania:	Siedlce, ul. 10 Lutego 4
Zajęcie:	pracownik PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	sądem niekarany

W początku stycznia 1943 roku zostałem przeniesiony do stacji Treblinka, gdzie miałem pełnić obowiązki zawiadowcy. Pracowałem tam do wejścia Armii Czerwonej. Już poprzednio z opowiadań wiedziałem o tym, że obok stacji Treblinka znajduje się obóz przeznaczony dla niszczenia Żydów oraz drugi obóz, w którym przebywali Polacy. Do stacji Treblinka dochodziły wszystkie transporty przeznaczone dla obozu zniszczenia, gdyż od stacji prowadziła bocznica do żwirowni (kopalnia żwiru). Odnoga ta miała dodatkowe odgałęzienie skierowane do obozu zniszczenia. W czasie mego urzędowania do obozu zniszczenia w Treblince przyszło kilkanaście transportów Żydów, przeciętnie po 5000 osób

za zbrodnie dokonane w Sobiborze skazano go na karę dożywotniego więzienia. W 1957 r. wyrok zamieniono na 15 lat więzienia (Heberer, *Ciągłość eksterminacji...*, s. 80–81).

¹⁰² Zeznania pochodzą z Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej, są przechowywane w zespole Główna Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu pod sygnaturą GK 196/69: Proces Ludwiga Fischera przed Najwyższym Trybunałem Narodowym w latach 1946–1947.

w każdym. Wśród tych transportów jeden pochodził z Grecji, jeden z Belgii, dwa z Białegostoku i reszta z getta warszawskiego. Jestem całkowicie pewny co do transportów z Grecji i Belgii, ponieważ różniły się one całkowicie od normalnych transportów z terenów Polski. Zazwyczaj transporty przychodziły w zamkniętych wagonach towarowych pod nadzorem uzbrojonej straży (Ukraińców i Litwinów), zaś transporty zagraniczne przychodziły w zupełnie innych warunkach. Skład pociągów złożony był z wagonów pulmanowskich, każdy pasażer miał bilet i dużo bagażu; przy pociągu były wagony specjalne, bagażowe. O ile chodzi o transport z Grecji, to miałem w rękę bloczki (grzbiety) z wystawionych biletów osobowych (bloczki te zaginęły na stacji Treblinka w czasie ostatnich działań wojennych)¹⁰³. Biletów tych było na 6500 osób, gdyż specjalnie tę liczbę sprawdzałem. Co do transportu z Belgii, to również jestem całkowicie pewny, gdyż rozmawiałem z osobami jadącymi i od nich dowiedziałem się, skąd jadą. Należy wyjaśnić, że transporty zagraniczne miały swobodę poruszania się na stacjach i pasażerowie byli przeświadczeni, że jadą do obozu pracy. W czasie mojego urzędowania poza wymienionymi dwoma transportami zagranicznymi innych transportów zagranicznych nie było. Z opowiadań kolegów pracujących przede mną na stacji Treblinka wiem, że w okresie największego nasilenia (jesień, zima 1942 r.) przychodziły do Treblinki przeciętnie dwa transporty dziennie, zaś były dni, kiedy przyjeżdżało i sześć transportów. Każdy transport składał się z 60 wagonów przeznaczonych specjalnie do wożenia Żydów. Pociągi te kursowały zazwyczaj jako tak zwane wahadłowce. Z pracy mej na stacji Treblinka wiem dokładnie, jaki był sposób postępowania z transportem od chwili przyścia jego na stację Treblinka. Pociąg taki był zapowiadany telefonicznie z Siedlec lub z Małkini, zależnie od kierunku, z którego przychodził. Zapowiadanie to odbywało się przy pomocy szyfru, którego polska obsługa nie знаła, ale było wiadomo już, że gdy zapowiadają przy pomocy szyfru, chodzi o transport Żydów. Normalne transporty towarowe oparte były na listach przewozowych i odnotowane w księgach stacyjnych. Transporty Żydów przychodziły bez żadnych listów przewozowych i nie wolno było prowadzić żadnych zapisów w księgach stacyjnych. Do ekspediowania transportów od stacji na rampę obozu na stacji Treblinka pracowało dwóch specjalnych pracowników, Niemców¹⁰⁴, których zadaniem było odprowadzać transporty do obozu. Transport był dzielony zazwyczaj na części po 20 wagonów, które parowóz przetokowy wpychał na rampę obozu. Maszynista i obsługa parowozu nie wjeżdżali jednak na teren obozu, tylko po wepchnięciu transportu przez bramę cofali parowóz do tyłu i po 10 minutach na dany znak podjeżdżali przez bramę do zabrania pustych wagonów, i wprowadzali z kolei drugą część transportu. Od czasu przyścia pociągu na stację do czasu znalezienia się na stacji pustych już wagonów upływało zazwyczaj ponad pół

¹⁰³ Niemcy wysadzili budynek stacji.

¹⁰⁴ Chodzi o Rudolfa Emmericha (w protokołach pojawia się błędny zapis nazwiska: Emmerich) i Willego Klinzmannza (w protokołach pojawia się zapis imienia: Willy).

godziny. Dodaję, że w okresie manipulacji z transportem Żydów polska obsługa stacji Treblinka nie miała prawa opuszczać swych posterunków, co miało na celu utrudnienie obserwacji. Jak wiadomo mi z napisów na wagonach, zawierały one od 50 do 100 osób. W zimie 1943 r., w niedługi czas po moim przybyciu do Treblinka, pojechałem parowozem do żwirowni po wagony żwiru (tor do żwirowni prowadził w bliskości obozu zniszczenia). Z parowozu widziałem wówczas, jak z transportu, który aktualnie znajdował się na rampie obozu, wyganiano mężczyzn, kobiety i dzieci, kazano im składać na sterty palta i ręczny bagaż. Dalej nie mogłem obserwować, gdyż zaczęto z wieży obserwacyjnej strzelać do parowozu. Słyszałem jednak krzyki, płacze, strzały, szczekanie psów i, co najciekawsze, grającą orkiestrę¹⁰⁵.

Jaki był sposób zabijania ludzi w obozie, nie wiem. Wiem jednak, że były tam czynne komory. Czy w komorach tych zabijano gazem, też nie wiem, przypuszczam jednak, że w inny sposób, gdyż na stację Treblinka nie przychodziły żadne transporty, z których można by się było domyśleć, że zawierają gaz. Przychodziły natomiast transporty cystern z jakąś cieczą, zabierane natychmiast przez obsługę obozu¹⁰⁶. Przypuszczam, że ciecz ta miała ułatwić palenie trupów.

Co do palenia, to w momencie mego przybycia odbywało się ono, ale jeszcze w niewielkim stopniu. Później (w krótki czas po moim przybyciu) palenie zaczęło się na wielką skalę i trwało dzień i noc aż do czasu powstania w obozie 2 sierpnia 1943 roku¹⁰⁷. W czasie palenia używano bagrów do wydobywania zwłok z dołów. Sam widziałem (również z parowozu w drodze do żwirowni), jak bagry podnosiły zwłoki. Po powstaniu, w czasie którego spalono baraki mieszkalne, komorę i składy z benzyną, zaczęła się już likwidacja obozu. Zaczęto wywozić rozebrane baraki (te, które nie uległy spaleniu), bagry, dobytek z magazynów, tak że na wiosnę 1944 r. w obozie pozostało tylko trzech Ukraińców¹⁰⁸, sam zaś obóz został zaorany i zasiany różnymi roślinami. Ukraińcy ci uciekli

¹⁰⁵ Dyrygentem orkiestry był znany muzyk Artur Gold (1897–1943), kompozytor przedwojennych szlagierów (Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci...*, s. 230). Orkiestra grała podczas apelu i na życzenie załogi obozu. Również ocalali, m.in. Richard Glazar, wspominali o orkiestrze Jerzego Petersburskiego i Golda, w której mieli występować bracia Schermannowie, tenor Salwe, akordeonista Edek (Richard Glazar, *Stacja Treblinka*, tłum. Ewa Czerniakowska, Warszawa: Ośrodek Karta, Dom Spotkań z Historią, 2011, s. 126 i in.).

¹⁰⁶ Prawdopodobnie mowa o benzynie napędzającej silnik czołgu, którego spaliny były wykorzystywane do mordowania Żydów.

¹⁰⁷ Bunt wybuchł 2 VIII 1943 r. z inicjatywy podchor. dr. Juliana Chorążycznego, przywódcami byli Zoltan Bloch, dowodzący Sonderkommando, i Marceli Galewski, dowodzący pozostałymi więźniami funkcyjnymi. W wyniku dekonspiracji powstanie rozpoczęło się przed czasem i nie w pełni skoordynowano jego przebieg. Nie udało się wysadzić komór gazowych krematorium, zlikwidować stanowisk ogniowych ani odciąć obozowej linii telefonicznej, Niemcy mogli więc szybko wezwać pomoc. Do końca wojny przeżyło 70 powstańców (Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie...*, s. 217–219).

¹⁰⁸ Według Henryka Goska, który pracował w tym gospodarstwie jako parobek, mieszkali tam dwie rodziny: Strobel z żoną i dziećmi – lub według innej relacji z żoną, jej siostrą, te-

przed nadejściem Armii Czerwonej. W ogóle obsługa obozu składała się z SS-manów i Ukraińców. Nazwisk nie pamiętam.

Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany na każdej stronicy.

/-/ J[ózef] Kuźmiński

p.o. Sędziego Śledczego

Z[dzisław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Wacława Wołosza z 18 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

18 października 1945 r. w Sokołowie Podlaskim sędzia Z[dzisław] Łukaszkiwicz przesłuchiwał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Wacław Wołosz
Wiek:	52 lata
Imiona rodziców:	Jan
Miejsce zamieszkania:	Sokołów, stacja kol[ejowa]
Zajęcie:	zwrotniczy PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	niekarany

Od czasów przedwojennych przez cały czas wojny i w chwili obecnej pracuję na stacji kolejowej w Sokołowie. Od sierpnia 1942 r., o ile mnie pamięć nie myli, zaczęły przechodzić przez stację Sokołów transporty wypełnione Żydami, przeznaczone do stacji Treblinka. O ile sobie przypominam, w okresie od wspomnianej wyżej daty do Nowego Roku 1943 transporty przychodziły bardzo często, a nawet mogę powiedzieć, że codziennie, przy czym czasami był to jeden transport, czasem dwa, trzy, a nawet cztery transporty dziennie. Przypuszczam, że nie przesadzam, jeżeli zeznam, że w okresie tym przychodziły przeciętnie dwa transporty dziennie. Każdy zawierał 60–70 wagonów, zaś w każdym wagonie mieściło się od 100 do 150 osób, co wiem z napisów kredą na wagonach. Transporty przychodziły poza rozkładem jazdy, przy czym stacja Sokołów zawiadamiana była o zbliżaniu się transportu tylko w ten sposób, że podawano numer pociągu. Transporty eskortowane były przez Niemców i Ukraińców, którzy czasami pozwalali podać jadącym wodę, przeważnie zaś nie dopuszczali nikogo do pociągu, zaś przy każdej próbie wydostania się z wagonów (przez okienka, bo drzwi były zamknięte) strzelali, tak że po przejściu pociągu leżało na stacji i wzdłuż trasy pociągu dużo trupów. Żandarmeria niemiecka z Sokołowa przyjeżdżała następnie na stację i dobijała wszystkich rannych. W ogóle od Siedlec

ściową i dziećmi – oraz Saszka z żoną (Martyna Rusiniak, *Obóz zagłady Treblinka II w pamięci społecznej (1943–1989)*, Warszawa: Neriton, 2008, s. 21).

do Treblinki „cała linia to jeden grób”. Dodaję, że kilka razy udało mi się rozmawiać z ludźmi jadącymi w pierwszych transportach. Byli oni przeświadczeni, że jadą do obozu pracy. Później wiedzieli już, że jadą do obozu śmierci. Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany.

/-/ Wacław Wołosz
p.o. Sędzie Śledczy Okręgowy
Z[dzisław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Józefa Pogorzelskiego z 18 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

18 października 1945 r. w Sokołowie sędzia Z[dzisław] Łukaszkiwicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Józef Pogorzelski
Wiek:	34 lata
Imiona rodziców:	Kazimierz
Miejsce zamieszkania:	stacja kolejowa Kostki
Zajęcie:	dyżurny ruchu PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	niekarany

O ile pamiętam, od czerwca 1942 roku zostałem przeniesiony na stację Treblinka, gdzie miałem pracować jako dyżurny ruchu. W charakterze tym pracowałem aż do czasu wejścia Armii Czerwonej. Już w czasie mego przybycia czynny był obok stacji Treblinka obóz pracy dla ludności polskiej i słyszało się o tym, że jest przygotowywany drugi obóz, którego cel na razie był niewiadomy. Pewien czas po moim przybyciu do Treblinki przyszedł pierwszy transport Żydów. Z dyrekcji kolejowej w Warszawie przyszła równoległe instrukcja, że przez stację Treblinka przechodzić będą pociągi z przesiedleńcami (*Umsiedlungszuge*). W jakiś czas po pierwszych transportach (przypominam sobie, że pierwsze transporty przyszedły w drugiej połowie lipca 1942 r.) zaczął dolatywać do stacji okropny zapach trupi i wtedy wszyscy nabraliśmy już przekonania, że w Treblince obok obozu pracy znajduje się drugi obóz – śmierci. Co do postępowania z transportami na stacji Treblinka, to było ono następujące. Transport po przyjeździe obejmowany był przez dwóch kolejarzy niemieckich specjalnie w tym celu zatrudnionych na stacji, którzy dzielili transport przeważnie na trzy części i części te stopniowo były wpychane przez parowóz przetokowy na bocznice, która prowadziła do obozu. Nikt z polskiej obsługi stacyjnej nie miał prawa wkraczać na teren obozu i dlatego nie jest mi wiadomo, co działo się z transportami po wprowadzeniu ich na teren obozu oraz jaki był sposób unicestwiania ludzi. Transporty składały się

przeważnie z 50–60 wagonów, w każdym zaś wagonie mieściły się duże ilości ludzi. Pamiętam napisy na wagonach kredą, z których wynikało, że w niektórych wagonach było 180–200 osób. Obsługa pociągów składała się z Niemców i Ukraińców, którzy zabijali bardzo wiele osób za wszelkie usiłowania wydostania się z wagonu. Po odejściu transportu na stacji leżało wiele trupów. Pamiętam pewien transport z Międzyrzecza¹⁰⁹, w którym – jak mówił żandarm z obsługi – jechało 10 000 ludzi. Podobno w wagonach było bardzo dużo trupów. Z rozmów ze wspomnianymi wyżej pracownikami niemieckimi na stacji Treblinka wiem, że poszczególne transporty zawierały cztery, pięć, sześć i więcej tysięcy ludzi.

O ile chodzi o nasilenie transportów, to wobec upływu czasu nie jestem dzisiaj w stanie dokładnie sprawy tej oświetlić. Wiem w każdym razie, że był duży okres czasu, w którym przychodziły transporty bez przerwy, codziennie. Przypuszczam, że najwłaściwiej określam okres tych częstych transportów między początkiem sierpnia 1942 a Nowym Rokiem 1943. Potem przychodziły jeszcze transporty, ale już rzadziej. W okresie największego nasilenia przychodziły, jak przypuszczam, przeciętnie co najmniej dwa transporty. Były dni, gdy przychodziły trzy, a pamiętam również i cztery transporty dziennie. Początkowo, jak słyszałem, trupy ofiar chowane były w dołach, później zaczęto je spalać (nie potrafię ustalić daty od kiedy). Palenie odbywało się bez przerwy i trwało jeszcze przez pewien czas po powstaniu w obozie (o ile się nie mylę, sierpień 1943 r.), w czasie którego część obozu została zniszczona. Bardzo często przechodziły przez stację Treblinka pociągi po czterdzieści–pięćdziesiąt wagonów, wypełnione ubraniami i przeznaczone do Niemiec. Przypuszczam, że pociągów takich przeszło kilkadziesiąt. Wiadomo mi również, że przywożono do Trebłinki Żydów z zagranicy. W szczególności pamiętam transporty z Bułgarii i Grecji.

W czasie pracy na stacji Treblinka, w przekonaniu, że dane dotyczące obozu śmierci będą potrzebne na przyszłość, starałem się ustalić ogólną liczbę ofiar wywiezionych do obozu śmierci. Nie prowadziłem w tym celu żadnych zapisów, gdyż znalezienie takich notatek przez Niemców groziłoby śmiercią, pamięciowo jednak uświadamiałem sobie liczbę transportów. Według tych moich obliczeń przypuszczam, że w Trebłince zginęły co najmniej dwa miliony osób.

Podaję jeszcze nazwiska Niemców pracujących na stacji Treblinka. Pierwszy nazywał się Rudolf Emmerich, a drugi Willi Klinzmann. Wszelkie dokumenty dotyczące ruchu pociągów uległy w czasie działań wojennych zniszczeniu na stacji Treblinka, zresztą pociągi z Żydami chodziły poza rozkładem i nie były notowane w księgach stacyjnych.

Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany na każdej stronie.

/-/ Pogorzelski Józef

¹⁰⁹ Może chodzić o transporty z Międzyrzecza Podlaskiego, wysłane do Trebłinki 25–26 VIII 1942 r. W wagonach znajdowało się około 10 tys. Żydów (Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie...*, s. 173).

Dodatkowo podaję, że wiosną 1943 przez stację Treblinka przeszło kilka transportów Żydów z kierunku północnego (od stacji Małkinia)¹¹⁰. Transporty te przechodziły bez zatrzymania się i były przeznaczone do stacji Sobibór.

p.o. Sędzia Śledczy Okręgowy
Z[dzisław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Lucjana Puchały z 26 października 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

26 października 1945 r. w Kosowie sędzia Z[dzisław] Łukaszkiwicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Lucjan Puchała
Wiek:	48 lat
Imiona rodziców:	Jan
Miejsce zamieszkania:	Wólka Okrąglik, pow. sokołowski
Zajęcie:	przejazdowy PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	sądem niekarany

W czasie okupacji pracowałem jako funkcjonariusz kolei na stacji Małkinia. W czerwcu 1942 r. zostałem przeznaczony jako kierownik robót do budowania odgałęzienia toru wiodącego od stacji Treblinka do tzw. zwirowni¹¹¹. Roboty rozpoczęły się 1 czerwca 1942 r. Jako kierownik otrzymałem przepustkę w języku niemieckim, którą obecnie składam. Początkowo nie wiedzieliśmy, w jakim celu buduje się odgałęzienie toru i dopiero przy końcu robót z rozmów Niemców dowiedziałem się, że odgałęzienie ma prowadzić do obozu dla Żydów. Roboty trwały dwa tygodnie i zakończyły się 15 czerwca 1942 r. Równocześnie z budową toru prowadzone były roboty ziemne. Kierownikiem robót był Niemiec, kapitan SS¹¹². Jako siły fizycznej przy pracy używano początkowo robotników polskich z obozu pracy, który już był czynny w Treblince, później zaś zaczęto zwozić samochodami Żydów z Węgrowsa i Stoczka Węgrowskiego. Codziennie

¹¹⁰ Być może chodzi o transporty z Białegostoku, przybywające 15–20 VIII 1943 r. (Kuwalek, *Nowe ustalenia dotyczące liczby ofiar niemieckiego obozu zagłady w Sobiborze*, s. 59).

¹¹¹ Centralny Zarząd Budowlany Waffen SS zlecił budowę obozu zagłady w Treblince firmom Schönbrunn z Legnicy oraz Schmidt i Münstermann z Warszawy, które w 1940 r. wzniosły mur wokół getta w Warszawie. Robotnikami, którzy fizycznie zbudowali obóz, byli Żydzi przysłani do Treblinka z warszawskiego getta (por. Hilberg, *Zagłada Żydów europejskich*, t. 3, s. 1085–1086; Jacek Andrzej Młynarczyk, *Niemiecki obóz zagłady dla ludności żydowskiej w Treblince* [w:] *Co wiemy o Treblince? Stan badań*, red. Edward Kopówka, Siedlce: Muzeum Regionalne, 2013, s. 64).

¹¹² Podobnie jak w wypadku dwóch poprzednich ośrodków śmierci, budowę obozu w Treblince również nadzorował Thomalla.

przywożono dwa, trzy samochody napełnione Żydami. Z przywiezionych do pracy robotników nadzorujący pracę SS-mani i Ukraińcy zabijali codziennie kilkadziesiąt osób, tak że gdy patrzyłem od miejsca mej pracy na teren, na którym pracowali Żydzi, pole stale było pokryte trupami. Robotnicy przywiezieni byli używani do kopania głębokich rowów i do budowania rozmaitych baraków. W szczególności wiadomo mi, że zbudowano budynek z cegły i betonu, w którym – jak się później przekonałem – mieściły się komory do niszczenia ludzi. Słyszałem, że komór tych było osiem, a w każdej mogło się zmieścić około 700 osób¹¹³. Równocześnie budowano wielkie płoty naokoło całego terenu obozu, a wewnątrz drugie ogrodzenie naokoło budynku mieszczącego komory. Pierwszego lipca 1942 r., po zakończeniu robót przy odgałęzieniu toru, zostałem skierowany do pracy jako funkcjonariusz zarządu żwirowni, gdzie pracowałem do 14 maja 1943, tj. do czasu osadzenia mnie w obozie pracy. Ponieważ żwirownia mieści się w pobliżu miejsca, gdzie był obóz śmierci, mogłem obserwować dużo faktów związanych z jego funkcjonowaniem. Wiadomo mi, że zaraz po 1 lipca 1942 r. sprowadzono trzy bagry, którymi kopano doły kilkadziesiąt metrów długie, z piętnaście metrów głębokie i z dziesięć metrów szerokie. W dniu zakończenia pracy przy odnodze kolejowej budynek przeznaczony na komory był już prawie gotowy. Od połowy miesiąca lipca zaczęły natychmiast przychodzić transporty kolejowe Żydów. Początkowo był to jeden transport dziennie, czasem dwa. Transporty sprowadzano na tor grupami po 20 wagonów, gdyż więcej nie mieściło się na odgałęzieniu. W wagonach było od 200 do 280 osób (napisy kredą na wagonach). Pracując w żwirowni, z góry mogłem obserwować teren obozu. Wiadomo mi, że po przyjeździe transportu SS-mani i Ukraińcy wyganiali Żydów z wagonów i oddzielali osobno mężczyzn, a osobno kobiety i dzieci. Po oddzieleniu kazano im się rozbierać do naga, następnie pędzono ich na plac i zastrzeliwano z karabinów maszynowych¹¹⁴. Trupy chowano w gotowych już dołach. Taki stan trwał mniej więcej do połowy sierpnia 1942 r., kiedy to groby wypełnione trupami i zasypane tylko ziemią na skutek rozkładu zwłok otwały się, tak że powstał ogromny zaduch. Transporty zostały wtedy zatrzymane na okres około dwóch tygodni i w tym czasie cementowano powierzchnię grobów¹¹⁵. Mniej

¹¹³ W pierwszym etapie w Treblince wybudowano jeden budynek z trzema komorami gazowymi, każda o powierzchni 25 m kw., które mogły pomieścić od 680 do 750 osób. W połowie października 1942 r. we wzniesionym obok budynku uruchomiono dziesięć kolejnych komór gazowych o powierzchni 50 m kw. każda (Libionka, *Zagłada Żydów w Generalnym Gubernatorstwie...*, s. 135, 157–158).

¹¹⁴ W pierwszym okresie działania obozu zdarzało się, że Żydzi byli rozstrzeliwani. Później egzekucje odbywały się przede wszystkim w tzw. lazarecie, gdzie rozstrzeliwano chorych i kalekich. Pozostali Żydzi ginęli w komorach gazowych (Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci...*, s. 220).

¹¹⁵ Transporty wstrzymano, ponieważ pierwszy komendant Treblinki dr Irmfried Eberl, austriacki lekarz, dyrektor ośrodków „T4” w Brandenburgu i Bernburgu, nie dawał sobie rady z powierzonym zadaniem. W obozie panował chaos. Kres temu położyła zmiana komendanta

więcej od 1 września 1942 r. zaczęła się wzmożona czynność obozu¹¹⁶. Wtedy uruchomiono już komory i zaczęto niszczyć ludzi w wielkich ilościach. Codziennie przychodziły dwa, a nawet trzy transporty, po 60 wagonów każdy, bez żadnej przerwy. Jestem pewny, że w tym okresie, mniej więcej do stycznia 1943 roku, mniej niż dwa transporty dziennie nigdy nie przychodziło. Po Nowym Roku 1943 ilość transportów była znacznie mniejsza, ale nie potrafię w tej kwestii podać szczegółów. Co do palenia zwłok, to zaczęło się już w jesieni 1942 r. Od zimy, zdaje się po wizycie Himmlera¹¹⁷, palenie zaczęło się masowo i – jak słyszałem – Himmler wydał polecenie wyjmowania złotych zębów ofiar. W obozie śmierci zatrudniona była stale pewna liczba robotników żydowskich¹¹⁸. Traktowanie tych robotników było okrutne i zabijano ich masowo. Sam widziałem w jesieni 1942 r., jak zabito 18 Żydów, którzy pracowali przy chowaniu zwłok. Zwłoki te leżały na polu poza obozem i przypuszczam, że były to trupy osób, które usiłowały uciec z obozu. Ukraińcy nadzorujący chowanie tych zwłok zabili następnie 18 Żydów, którzy kopali grób i zbierali zwłoki. Po powstaniu, które było w sierpniu 1943 r., w obozie pozostała jeszcze pewna grupa robotników pracująca przy likwidacji obozu. Teren obozu został zaorany i obsiany. Osadzono tam Ukraińca nazwiskiem Strebel jako farmera. Robotnicy, których wspominałem, że pracowali przy likwidacji obozu, zostali załadowani do wagonów, a następnie wyprowadzano ich z wagonów po dziesięciu i rozstrzeliwano. Pewną ich liczbę wywieziono do Majdanka¹¹⁹. Obóz został ostatecznie zlikwidowany na przełomie roku 1943 i 1944. Obsadę obozu stanowili SS-mani i Ukraińcy, których nazwisk nie pamiętam.

Co do obozu pracy w Treblince, tak jak wspominałem już, mieścił się on w niewielkiej odległości od obozu śmierci. Ja zostałem osadzony w nim 14 maja 1943 r. Byłem skazany na sześć miesięcy za to, że dostarczałem paczki żywnościowe do obozu. Pewnego razu zrobiono u mnie rewizję, w czasie której znaleziono paczki i listy do osób przebywających w obozie. Na umieszczenie w obozie zostałem skazany przez jego komendanta van Eupena¹²⁰. W czasie osadzenia

na doświadczonego Franza Stangla, który do tej pory kierował obozem śmierci w Sobiborze, oraz oddelegowanie części załogi z Bełżca. Literatura przedmiotu nie wspomina o cementowaniu grobów (*ibidem*, s. 221).

¹¹⁶ Deportacje wznowiono 4 IX 1942 r.

¹¹⁷ Himmler wizytował Treblinkę wiosną 1943 r. Tak jak podaje świadek, po jego wizycie w obozie ciała pomordowanych zaczęto palić na ruszcie zbudowanym z torów kolejowych. Była to metoda opracowana przez Sonderkommando 1005, które od 1942 r. zajmowało się zacieraniem śladów zbrodni m.in. w obozie śmierci w Chełmnie nad Nerem (Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci...*, s. 226).

¹¹⁸ Od 700 do 1500 osób (*ibidem*, s. 228).

¹¹⁹ Zawieziono ich do Sobiboru, gdzie pracowali przy rozbiórce budynków obozu. Po zakończeniu prac zostali zastrzeleni, a ich ciała spalono.

¹²⁰ Theodor van Eupen (1907–1944), komendant obozu pracy Treblinka I, z wykształcenia adwokat, członek SS. Brał udział w drugiej akcji likwidacyjnej getta warszawskiego w styczniu 1943 r. Miał opinię sadysty. Zginął w zasadzce zorganizowanej przez oddział partyzancki

mnie w obozie przebywało od 500 do 1000 Polaków i około 3000 Żydów. Obóz podzielony był na dwie części. W jednej mieścili się rzemieślnicy żydowscy mieszkający w osobnych barakach i warsztaty, w których oni pracowali. W drugiej części były baraki dla robotników fizycznych polskich i żydowskich. Robotnicy fizyczni byli wysyłani koleją do pracy w Małkini, a druga grupa pracowała w żwirowni. W czasie pracy bardzo dużą ilość Żydów zabijano. Pamiętam, że codziennie z Małkini przywożono 20–30 trupów. Przy pracy w żwirowni również zabijano Żydów masowo i zdarzały się tam wypadki grzebania żywcem. Co do Polaków, to również ich zabijano i sam pamiętam co najmniej sześć takich wypadków, których byłem świadkiem. Wiem również o tym, że często rano znajdowało się trupy Żydówek, które Niemcy brali na zabawę do kasyna. Jesienią 1943 r. wybuchła w obozie epidemia tyfusu. Ja wspólnie z doktorem Paciorkiem z Żyrardowa dobrowolnie podjęliśmy się pielęgnacji chorych. Jestem w posiadaniu listy 147 osób zmarłych na tyfus w okresie od 12 listopada do 20 grudnia 1943 roku. Odpis tej listy złożę. W lesie położonym w pobliżu obozu odbywały się stale egzekucje i o ile mi wiadomo, są tam 32 groby. Co do wyżywienia, to składało się ono z 15 deka chleba, czarnej niesłodzonej kawy i wodnistej zupy.

Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany na każdej stronie.

/-/ Lucjan Puchała

p.o. Sędziego Śledczego Okręgowy

Z[dziśław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Władysława Chomki z 16 listopada 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Treblinka, 16 listopada 1945 r. Sędzia Z[dziśław] Łukaszkiwicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Władysław Chomka
Wiek:	52 lata
Imiona rodziców:	Jan
Miejsce zamieszkania:	Prostyń, pow. węgrowski
Zajęcie:	starszy torowy PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	sądem niekarany

Od 1929 r. do chwili obecnej bez przerwy pracuję na kolei. Odcinek drogowy, który nadzoruję, rozciąga się od Małkini aż do drugiego kilometra za stacją Treblinka w stronę Kosowa. Przypominam sobie dokładnie, że w lipcu 1942 roku

Awangarda, dowodzony przez Wasyla Tichonina, w okolicy wsi Lipówka (Edward Kopówka, *Karny obóz pracy w Treblince* [w:] *Co wiemy o Treblince?...*, s. 49).

do zawiadowcy stacji w Treblince przysłała depesza z warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, zapowiadająca, że od 22 lipca zacznie kursować między Warszawą a Treblinką stały pociąg wahałowy złożony z 58 wagonów ciężarowych i trzech osobowych. Jak wynikało z depeszy, pociągiem tym mają być przewożeni mieszkańcy Warszawy, którzy wobec przeludnienia w Warszawie będą osiedlani w Treblince. Znając miejscowe warunki, dziwiliśmy się bardzo, jaki cel może być w kierowaniu ludzi do Treblinka, skoro nie ma na to odpowiednich pomieszczeń. W rzeczywistości od 23 lipca 1942 r. zaczęły przychodzić transporty Żydów najpierw od stacji Małkinia, a później i od Siedlec. Mniej więcej do Bożego Narodzenia trwał największe nasilenie transportów, przy czym była jakaś przerwa dwa do trzech tygodni w niedługi czas po rozpoczęciu transportów. W okresie nasilenia przychodziło dwa do trzech transportów dziennie bez przerwy. Po Nowym Roku nasilenie transportów było już niezbyt wielkie. Przy końcu lipca 1943 r. (o ile się nie mylę)¹²¹ więźniowie obozu śmierci urządzili powstanie, w czasie którego spalono większą część baraków, jednak nie był to jeszcze okres zakończenia całkowitego funkcjonowania obozu, gdyż pamiętam dokładnie, że potem przywieziono jeszcze kilka małych transportów z Białegostoku¹²². Ostateczna likwidacja obozu nastąpiła jesienią 1943 roku. Pozostałe jeszcze baraki zostały rozebrane i wywiezione koleją, zaś resztkę więźniów żydowskich została rozstrzelana, a pewna ich liczba wywieziona podobno w stronę Siedlec, możliwe że do Majdanka¹²³. Pracując przy torach kolejowych, miałem kilkakrotnie możliwość rozmawiać z Żydami, którzy byli przez Niemców używani do prac kolejowych. Pochodzili oni z obsady robotniczej obozu zniszczenia. Z opowiadań tych wiem, że w okresie największego nasilenia transportów niszczone dziennie od 7000 do 10 000 osób, a był taki dzień, że zniszczono 18 000. Przypominam sobie, że jeden z tych robotników nazwiskiem Sadowski opowiadał mi, iż przy komorach stał Ukrainiec, który drągiem zaganiał ludzi do wnętrza, a równocześnie urządzał sobie zabawy, obcinając nożem ofiarom różne części ciała. Pewnego razu z parowozu, który wpychał na rampę obozu wagony z Żydami, obserwowałem, jak odbywało się wyganianie ludzi z wagonów. Natychmiast po opróżnieniu wagonów kazano oddawać bagaż, oddzielano mężczyzn i kobiety i kazano im rozbierać się do naga. Po pewnym czasie słychać było ogromny krzyk, a równocześnie zaczynała grać jakaś orkiestra i słychać było walenie młotem w żelazo. Po pewnym czasie wszystko cichło. Słyszałem, że orkiestra Petersburskiego i Golda była przez Niemców utrzymywana do ostatniej chwili i używana do zagłuszania krzyków ofiar. Co do palenia zwłok, to zaczęło się ono dopiero po pewnym

¹²¹ Powstanie wybuchło 2 VIII 1943 r.

¹²² Ostatnie transporty z Białegostoku przyjechały 18 i 19 VIII 1943 r. W wagonach było 7600 osób (Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci...*, s. 232).

¹²³ 17 XI 1943 r. untersturmführer SS Kurt Franz, Bredow i unterscharführer SS Willi Mentz rozstrzelali w lesie ostatnich członków komanda żydowskiego, a ich ciała spalili (Młynarczyk, *Treblinka – obóz śmierci...*, s. 231).

czasie od rozpoczęcia funkcjonowania obozu. Palenie odbywało się na rusztach, pod które specjalne przyrządy wdmuchiwały powietrze.

Protokół odczytano.

/-/ Władysław Chomka
p.o. Sędziego Śledczego Okręgowy
Z[dzisław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Kazimierza Gawkowskiego z 21 listopada 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 21 listopada 1945 r. w Treblince sędzia Z[dzisław] Łukaszkiwicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Kazimierz Gawkowski ¹²⁴
Wiek:	46 lat
Imiona rodziców:	Henryk
Miejsce zamieszkania:	Treblinka
Zajęcie:	zwrotniczy PKP
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	sądem niekarany

Pracuję od 1926 r. do chwili obecnej bez przerwy jako pracownik kolejowy na stacji Treblinka. Zdaje się od początku lipca 1942 do Nowego Roku 1943 bez przerwy napływały transporty kolejowe z Żydami. Oceniam, że w tym okresie przeciętnie przychodziły dwa transporty dziennie, lecz były i takie dni, gdy przychodziły po cztery transporty. Po Nowym Roku ilość transportów znacznie zmalała. Transport składał się przeciętnie z 60 wagonów i po przybyciu na stację w Treblince dzielony był na trzy części po 20 wagonów, które wprowadzano stopniowo na rampę obozu śmierci w Treblince. Czynności te wykonywał parowóz przetokowy¹²⁵, który specjalnie w tym celu przyjeżdżał na stację Treblinka z Małkini. Na stacji w Treblince zatrudnionych było stale dwóch kolejarzy niemieckich, którzy zajmowali się tymi transportami i dostarczaniem ich do obozu. Obsługę pociągów z Żydami stanowili Ukraińcy, Litwini lub żandarmeria niemiecka pod komendą gestapowców. Strzelali oni do wagonów przy każdej próbie ucieczki ze strony przewożonych Żydów. Pewnego razu w ten sposób na stacji

¹²⁴ Kazimierz Gawkowski był jednym z rozmówców Claude'a Lanzmanna w filmie *Shoah* (1985). Został tam przedstawiony jako Henryk Gawkowski. Kolejarz mówił tam m.in., że dostawał od Niemców wódkę. Stan odurzenia alkoholem pozwalał mu znieść krzyki uwięzionych w wagonach ludzi oraz odór płynący z obozu.

¹²⁵ Lokomotywa przeznaczona do pracy manewrowej, zazwyczaj niezdolna do osiągnięcia dużej prędkości.

w Treblince zabito tylu ludzi, że później napełniono trupami cztery platformy kolejowe. Ponieważ kilkakrotnie jeździłem z parowozem przetokowym do obozu, więc wiem, jak odbywało się dostawianie poszczególnych części transportów na rampę obozową. Gdy parowóz wtoczył wagony na rampę, sam cofał się do bramy, a na peronie pozostawali tylko Ukraińcy, SS-mani z załogi obozu oraz robotnicy żydowscy zatrudnieni w obozie. Natychmiast kazano wychodzić z wagonów, przy czym wszystkie rzeczy i walizki musiały pozostać na peronie. Wszystkich ludzi kierowano za ogrodzenie z drutu kolczastego, przetykanego gęsto gałęziami, tak że nie było już widać, co się z nimi dzieje. Robotnicy żydowscy w ilości po dwóch na każdy wagon oczyszczali w tym czasie wagony z trupów, pozostawionych tobołków i nieczystości. Po pewnym czasie słychać było krzyk, który trwał przez pewien czas, a potem cichł. Przy rampie obozowej zbudowany był fikcyjny dworzec kolejowy z fikcyjnym zegarem i rozmaitymi napisami, np. „Kasa biletowa”, „Poczekalnia I i II klasy”, „Ekspedycja towarowa” i inne. Przypuszczam, że było to po to, aby wzbudzić w ofiarach przekonanie, że jest to zwyczajny obóz pracy, a nie obóz śmierci. Transporty kolejowe przychodziły do stacji Treblinka z kierunku z Siedlec i z Małkini, przy czym uważam, że więcej transportów przychodziło z kierunku Małkini. Wagony zawierały przeważnie ponad 100 osób, co pamiętam dlatego, że ilość osób znajdujących się w każdym wagonie oznaczona była kredą na drzwiach. Transporty przychodziły przeważnie z różnych miejscowości Polski, lecz były również z Bułgarii, Wiednia i Niemiec. Pamiętam, że ostatnie transporty, które były znacznie mniejsze od początkowych (po 35 do 40 wagonów), przysły z kierunku wschodniego. Kiedy przysły te ostatnie transporty, nie potrafię ustalić, przypuszczam jednak, że było to już latem 1943 roku. Co do palenia zwłok, to wiem, że trwało około roku i w tym czasie nad obozem wznosiły się stale chmury dymu, a w promieniu kilku kilometrów czuć było okropny zaduch spalenizny. Cały teren obozu otoczony był wysokimi płotami z drutu kolczastego i gałęzi, zaś co pewną odległość były wieże strażnicze, na których stali Ukraińcy z karabinami maszynowymi i strzelali do każdego, kto zbliżał się do płotów. Przejeżdżając obok obozu, który prowadził do żwirowni, widziałem również, że na terenie obozu pracowały cztery bagry, które kopały doły.

Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany na każdej stronie.

/-/ Kazimierz Gawkowski
p.o. Sędziego Śledczego Okręgowy
Z[dziszław] Łukaszkiwicz

Zeznanie Franciszka Ząbeckiego z 21 grudnia 1945 r.

Protokół przesłuchania świadka

Dnia 21 grudnia 1945 r. w Treblince sędzia Z[dziszław] Łukaszkiwicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, świadek zeznał, co następuje:

Imię i nazwisko:	Franciszek Ząbecki ¹²⁶
Wiek:	38 lat
Imiona rodziców:	Franciszek
Miejsce zamieszkania:	Treblinka, stacja kolejowa
Zajęcie:	zawiaadowca stacji
Wyznanie:	rzymskokatolickie
Karalność:	niekarany

Od maja 1941 r. zacząłem pracować na stacji w Treblince jako dyżurny ruchu. O ile pamiętam, od końca lipca 1942 r. zaczęły przychodzić na stację transporty z Żydami. O ile chodzi o ilość tych transportów, obliczenie obecnie z powodu upływu czasu i zatarcia się tych szczegółów w pamięci nie jest łatwe. W każdym razie mogę stwierdzić, że w okresie od końca lipca 1942 do Nowego Roku 1943 było największe nasilenie transportów, tak że bez przesady powiedzieć można, iż przychodziły codziennie. Po Nowym Roku ilość transportów znacznie zmalała i były dość duże przerwy między poszczególnymi transportami, wynoszące czasem po dwa tygodnie. Po spaleniu obozu w czasie powstania były jeszcze niewielkie transporty, zdaje się, z Białegostoku. Transporty z Żydami kursowały poza normalnym rozkładem i w celu uregulowania ich kursowania niemieckie dyrekcje kolejowe nadsyłały na stacje rozkłady jazdy tych pociągów. Rozkłady te obejmowały po jednym lub po kilka transportów. Prócz rozkładów nadsyłane były depesze zapowiadające poszczególne transporty lub zmieniające je. W depeszach i na rozkładach pociągi oznaczone były szyfrem. Był to szyfr następujący: dla transportów z Generalnego Gubernatorstwa – „P.Kr”, dla transportów z terenów północno-wschodnich (poza GG) – szyfr „Pj”, dla transportów z Rzeszy – „Da”. Puste pociągi były kierowane według rozkładów. Transporty zagraniczne z Grecji, Niemiec i Austrii przyjeżdżały w wagonach osobowych z biletami, których odcinki były liczone i odsyłane do dyrekcji. W czasie walk w 1944 r., gdy Niemcy cofali się pod naporem Armii Czerwonej, front przez pewien czas utrzymywał się w okolicy stacji. Wtedy to stacja została wysadzona i spalona przez Niemców. Uległy zniszczeniu dokumenty stacyjne, które stanowiłyby materiał dowodowy, ale jednak udało mi się część ich z narażeniem życia ukryć. Składam je obecnie jako materiał dokumentalny do niniejszej sprawy. Dokumenty te to: rozkłady jazdy, depesze i różnego rodzaju listy przewozowe na wagony wysyłane z Treblinki (na listach tych są podpisy SS-manów z Treblinki) oraz wykazy

¹²⁶ Franciszek Ząbecki z Treblinki były wzywany jako świadek na cztery procesy: przeciwko Hubertowi Franzowi, zastępcy komendanta obozu w Treblince (Düsseldorf w 1965 r.), przeciwko Wilhelmowi Altenlohowi (Bielefeld w 1966 r.), przeciwko Adolfowi Beckerlowi, ambasadorowi Rzeszy w Bułgarii w czasie wojny, i Fritzowi von Hahnowi, urzędnikowi w MSZ (Frankfurt nad Menem w 1968 r.) oraz przeciwko Franzowi Stanglowi (Düsseldorf w 1970 r.). Swoje zeznania przytoczył w książce *Wspomnienia dawne i nowe*. Jest też bohaterem filmu dokumentalnego *Świadek oskarżenia*, zrealizowanego w Wytwórni Filmowej „Czołówka” (1971).

wagonów poszczególnych transportów. Zaznaczam jeszcze raz, że dokumenty te to tylko część wszystkich. Co do transportów z dobytkiem ofiar wysyłanych z obozu do Rzeszy, to przypuszczam, że nie popełnię błędu, oceniając, że około tysiąca wagonów z ubraniami, obuwiem itp. przeszło przez stację.

W czasie pracy na stacji w Treblince starałem się notować najważniejsze zdarzenia co do obozu. Notowanie to było bardzo niebezpieczne, gdyż na stacji wciąż kręcili się SS-mani z obozu, a poza tym było stale dwóch kolejarzy Niemców. Przypominam sobie, że na wiosnę 1943 r. za takie notowanie został aresztowany przez gestapo, a później rozstrzelany, niejaki Konczkowski, inżynier z firmy „Rudzki”, pracujący przy budowie mostu na Bugu. O ile chodzi o moje notatki, to zachowały się tylko częściowo. Na podstawie ich podaję następujące fakty co do obozu:

- 1) Dnia 2 sierpnia 1943 r. palił się obóz śmierci od godz. 15 do 18! W tym czasie dwie zmiany Ukraińców z obozu były w kąpeli w Bugu. Z obozu uciekli wszyscy Żydzi z bronią z rozbitego magazynu.
- 2) 18 sierpnia przeszedł przez stację Treblinka transport Żydów (Pj. 201), w składzie 32 wagonów, do Lublina.
- 3) Tegoż dnia przyszedł do Treblinka transport Pj. 202 – 37 wagonów z Białegostoku.
- 4) 19 sierpnia przeszedł transport do Lublina Pj. 203 – 40 wagonów.
- 5) Tegoż dnia transport z Białegostoku do Treblinka Pj. 204 – 39 wagonów.
- 6) 24 sierpnia przeszedł transport do Lublina Pj. 209 – 9 wagonów.
- 7) 8 września przeszedł transport z Żydami do Lublina Pj. 211, w składzie 31 wagonów.
- 8) 17 września przeszedł transport z Mińska Litewskiego do Chełmna, Pj. 1025 – wagonów 50.
- 9) 30 września odszedł ze stacji kolejarz, Niemiec Rudolf Emmerich do Warszawy, do służby kolejowej. Znam adres jego żony: Hilma Emmerich, Dresden, Grossenhainer Str. 97 II. Adres ten przepisałem z koperty listu pisanego przez Emmericha.
- 10) 20 października z obozu śmierci w Treblince wysłano trzy wagony Żydów do Sobiboru.

Protokół odczytano, po czym został przez świadka podpisany.

/-/ F[ranciszek] Ząbecki
p.o. Sędziego Śledczego Okręgowy
Z[dzisław] Łukaszkiwicz

Protokół oględzin dokumentów kolejowych ze stacji kolejowej Treblinka

Dnia 27 grudnia 1945 r. Sędzia Śledczy Sądu Okręgowego w Sielcach Z[dzisław] Łukaszkiwicz, przy udziale biegłego Józefa Kuźmińskiego (znanego w sprawie), dyspozytora ruchu PKP, byłego zawiadowcy stacji w Treblince, do-

konał oględzin dokumentów kolejowych dostarczonych przez świadka Ząbeckiego.

Dokumenty dzielą się na następujące grupy:

A. Rozkłady jazdy (*Fahrplananordnung*)

Jest to 10 dokumentów powielanych, w kolejności dat przedstawiają się następująco:

1. Rozkład nr 548 nadesłany przez Naczelną Dyрекcyję Kolei Wschodnich, datowany w Krakowie dnia 3 VIII 1942 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie jednego pociągu z Warszawy do Treblinki, skład pociągu – 58 wagonów towarowych krytych i 2 osobowe. Biegły wyjaśnia, że figurujące na planie litery „P.Kr.” oraz „Lp.Kr.” są szyfrem, za pośrednictwem którego oznaczano w tym czasie pociągi z Żydami przeznaczone do Treblinki, przy czym litery P.Kr. oznaczają pociąg załadowany, zaś litery Lp.Kr. oznaczają pociąg pusty.
2. Rozkład jazdy nr 562, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 22 VIII 1942. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie 2 pociągów na trasie Miedzyrzec Podlaski–Treblinka w dniach 25 i 26 sierpnia 1942 r. Pociągi oznaczone szyfrem jak w p. 1. Skład pociągów – 50 wagonów towarowych krytych, 2 osobowe.
3. Rozkład jazdy nr 565, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 25 VIII 1942 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie jednego pociągu w dniu 28 sierpnia 1942 r. na trasie Łuków–Treblinka. Oznaczenia szyfrów jak w p. 1. Skład pociągu – 50 wagonów towarowych, krytych i 2 osobowe.
4. Rozkład nr 566, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 26 VIII 1942 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie pociągu w dniu 1 września 1942 r. z Włoszczowy do Treblinki. Oznaczenia szyfrów jak w p. 1. Skład pociągu – 50 wagonów towarowych krytych i 2 osobowe.
5. Rozkład nr 587, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 15 IX 1942 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie 4 pociągów: a) 21 września 1942 r. i 25 września 1942 r. z Sędziszowa do Treblinki – pusty pociąg do Szydłowca, b) 23 września 1942 i 25 września 1942 r. z Szydłowca do Treblinki, przy czym ostatni pociąg, jaki pusty wraca do Kozienic, c) 27 września 1942 r. z Kozienic do Treblinki – pusty – do Częstochowy. Oznaczenia szyfrów jak w p. 1. Skład wszystkich pociągów 50 wagonów towarowych krytych i 2 osobowe.
6. Rozkład nr 594, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 21 września 1942 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje 6 pociągów dnia 22, 25, 28 września oraz 1, 4, 7 października 1942 r. z Częstochowy do Treblinki. Każdy pociąg składa się z 58 wagonów towarowych i 2 osobowych. Oznaczenie szyfrem jak w p. 1.
7. Pismo bez numeru, nadesłane jak w p. 1, datowane w Krakowie 21 września 1942 r. Biegły wyjaśnia, że pismo to zmienia rozkład nr 592 (którego nie ma w dowodach rzeczowych). Na podstawie tego pisma przewiduje się uruchomienie pociągów z Łochowa do Treblinki w dniu 24 września 1942 r. Pusty pociąg wraca do Mińska Mazowieckiego.

8. Rozkład jazdy nr 552, nadesłany jak w p. 1, datowane w Krakowie 1 lutego 1943 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie 6 pociągów w dniach 9, 10, 11, 12, 13 i 14 lutego 1943, przy czym 5 z Białegostoku a jeden z Grodna do Treblinki. Pociągi te oznaczone są innym niż dotychczas szyfrem, a mianowicie pociągi wypełnione literami „Pj.,” zaś pociągi puste literami „Lp. Pj.,” przy czym biegły dodaje, że ten system oznaczeń dotyczy pociągów z Żydami, przeznaczonych do Treblinki, a wychodzących z terenów północno-wschodnich poza GG. Skład powyższych pociągów – 21 wagonów osobowych.

9. Rozkład nr 567, nadesłany jak w p. 1, datowane w Krakowie 26 marca 1943 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten dotyczy pociągów z Żydami z terenów Rzeszy. Dla zamaskowania zmieniono tutaj znów oznaczenie szyfrem, stosując „Da.” Rozkład dotyczy kursów od Częstochowy do Treblinki, zaś do Częstochowy pociąg ten miał kursować według rozkładu Dyrekcji Kolejowej w Opolu. Z uwag do rozkładu wynika, że każdy z pociągów na podstawie tego rozkładu ma być zapowiadany specjalnymi depeszami. Bez posiadania tych depesz trudno ustalić ilość pociągów, które przybyły do Treblinki na podstawie tego rozkładu, w każdym razie musiała to być większa ilość, gdyż rozkład jest ważny do 6 maja 1943 r.

10. Rozkład nr 290, nadesłany przez Dyrekcję [Kolejową] w Królewcu, datowany w Królewcu 17 sierpnia 1943 r. Biegły wyjaśnia, że rozkład ten przewiduje uruchomienie 5 pociągów na trasie Białystok–Treblinka w dniach od 21 do 23 sierpnia 1943 r. Oznaczenie szyfrem jak w p. 8. Każdy pociąg złożony był z 38 wagonów.

Do tej grupy zaliczyć należy jeszcze rozkład nr 243, nadesłany jak w p. 1, datowany w Krakowie 27 sierpnia 1942 r. Nie przewiduje on uruchomienia pociągów, lecz zawiera nakaz, aby normalne pociągu osobowe od dnia 1 września 1942 r. nie zatrzymywały się na stacji Treblinka.

Wszystkie wymienione dokumenty umieszczone zostały w teczce oznakowanej litera A.

B. Osobną grupę dokumentów stanowią depesze nadesłane przez Dyrekcję Kolejową do stacji Treblinka. Jak wyjaśnia biegły, depesze te były przyjmowane i notowane często przez polskich pracowników kolejowych, nieznających dobrze języka niemieckiego, zawierają więc szereg błędów językowych. Dotyczą one pociągów z Żydami, co wynikało z szyfrów, użytych w tekście, a identycznych z poprzednio omówionymi szyframi.

Co do poszczególnych depesz biegły podaje:

1. Depesza ta (oznaczona cyfrą 1 ołówkiem czerwonym) nadana jest przez Dyrekcję w Krakowie i dotyczy 4 pociągów z Żydami (szyfr PKr.) z Kielc do Treblinki w dniach 20, 22, 24 i 26 sierpnia 1942 r. Na depeszy nie jest wyraźnie oznaczony rok, jednak biegły stwierdza, że bez wątplenia dotyczy ona roku 1942, gdyż w sierpniu 1943 r. biegły był już zawiadowcą stacji w Treblince i pamięta, że wtedy przychodziły pociągi z terenów wschodnich, co zresztą jest zgodne z dokumentami omówionymi poprzednio w p. A-10. Wymienione w depeszy pociągi liczyły po 50 wagonów towarowych i 2 osobowe.

2. Depesza (oznaczona nr 2) nadana została przez Dyрекcję Kolejową w Królewcu. Dotyczy ona dyspozycji pustym składem pociągów Pj. 163, przy czym pociąg ten już jako Lp. Pj. 164 ma być dostarczony do Grodna, skąd w dniu 16 lutego 1943 r. jako zapełniony (Pj. 165) ma być skierowany do Trebłinki. Według danych z rozkładu nr 552 (omówiony pod p. A-8), który wymienia ten sam pociąg Pj. 163 – skład pociągu Pj. 165 musiał wynosić 21 wagonów osobowych.
3. Depesza ta (oznaczona nr 3), nadesłana jak p. 1, dotyczy tego samego, omówionego w p. 2 pociągu Pj. 165.
4. Depesza ta (oznaczona nr 4), nadesłana jak p. 1, dotyczy dwóch pociągów w dniach 27 i 28 marca 1943 r. z Żydami z Rzeszy. Oznaczenie szyfrem Da. Każdy pociąg zawierał 40 wagonów. Sądząc po trasie i datach, depesza ta odnosi się do rozkładu nr 557, omówionego w p. A-9.
5. Depesza ta (oznaczona nr 5), nadesłana jak p. 1, ma związek również z rozkładem nr 567 i dotyczy pociągu z Żydami z dnia 26 marca 1943 r. z Rzeszy do Trebłinki w składzie 40 wagonów. Szyfr Da.
6. Depesza ta (oznaczona nr 6), nadesłana jak p. 1, odwołuje się również do rozkładu nr 567. Zapowiada pociąg z Żydami z Rzeszy (Da.) w dniu 2 kwietnia 1943 r. Skład 22 wagony.
7. Depesza ta (oznaczona nr 7), nadesłana jak p. 1, wyraźnie już odwołuje się do rozkładu nr 567. Zapowiada pociąg z Żydami z Rzeszy (Da.) w dniu 4 kwietnia 1943 r.
8. Depesza ta (oznaczona nr 8) powołuje się również na rozkład nr 567, zapowiada jednak skierowanie pociągu z Żydami z Rzeszy (Da.) w dniu 30 marca 1943 r. do Sobiboru.
9. Depesza ta, nadesłana jak p. 1 z dnia 28 marca 1943 r., nakazuje dokładne liczenie osób w transportach z Żydami (Da.) z Grecji i Bułgarii i podawanie wszystkich zmian do Dyrekcji Kolejowej. Biegły podaje, że depesze wymienione w p. od 2 do 9 nie mają dokładnie oznaczonego roku nadania, a tylko dni i miesiące, ale dotyczą niewątpliwie roku 1943, gdyż wszystkie nadesłane zostały w okresie wiosennym, a wiosną 1942 r. w ogóle nie przychodziły transporty z Żydami z Trebłinki, zaś w roku 1944 Trebłinka była już nieczynna.
10. Depesza ta (oznaczona nr 10) nadesłana jest z Dyrekcji Warszawskiej 18 sierpnia 1943 r., dotyczy pociągu z Żydami z terenów północno-wschodnich (Pj.) w dniu 19 sierpnia 1943 r., w składzie 35 wagonów.

Wszystkie omówione powyżej dokumenty umieszczone zostały w teczce oznaczonej literą B.

C. Trzecią grupę dokumentów stanowią wykazy wagonów (*Wagenzettel*). Są to dokumenty zawierające szczegółowe wyliczenia i numery poszczególnych wagonów wchodzących w skład danego transportu.

Biegły po zapoznaniu się z tymi dokumentami podaje, że wykazy te były zestawiane przez Kierowników poszczególnych pociągów i na podstawie ich można z całą dokładnością określić ilość i numery wagonów danego składu. Co do

tego, że chodzi tu o pociągi z Żydami, nie może być wątpliwości ze względu na użyty na dokumentach tych szyfr (np. Pj. ...).

1. Wykaz z dnia 17 grudnia 1942 r. dotyczy pociągu z Żydami Pj. 39 z Prostek (Prusy Wschodnie) przez Małkinię do Treblinki w składzie 37 wagonów.
2. Wykaz dotyczy transportu z dnia 13 stycznia 1943 r. z Żydami (P.Kr. 9110) z Szydłowca do Treblinki, skład 60 wagonów.
3. Wykaz z dnia 10 lutego 1943 r. dotyczy pociągu z Żydami (Pj. 129) w składzie 12 wagonów z Białegostoku do Treblinki.
4. Wykaz z dnia 25 marca 1943 r. dotyczący transportu z Żydami z Rzeszy do Wiednia (Da. 201). Transport liczył 23 wagony.
5. Wykaz z dnia 26 marca 1943 r. dotyczący transportu z Żydami (Da. 101) z Salonik do Treblinki. Transport liczył 46 wagony.
6. Wykaz dotyczący transportu z Żydami (Da. 102) ze Skopie do Treblinki z dnia 28 marca 1943 r. Skład 44 wagony.
7. Wykaz dotyczący transportu z Żydami w dniu 1 kwietnia 1943 r. (Da. 203) z Wiednia do Treblinki. Skład 19 wagonów.
8. Wykaz dotyczący transportu z Żydami (Pj. 200) z Białegostoku do Treblinki w dniu 17 sierpnia 1943 r. Transport liczy 41 wagonów.
9. Wykaz dotyczący transportu z Żydami (Pj. 202) z Białegostoku do Treblinki w dniu 18 sierpnia 1943 r.

Biegły wyjaśnił, że wszystkie wykazy, w których nie napisano wyraźnie Treblinka jako miejsce przeznaczenia pociągu, dotyczą jednak tej stacji ze względu na to, że w innym wypadku nie mogłyby się znaleźć na stacji w Treblince.

Do tej grupy należy również wykaz wagonów pustych po pociągu z Żydami (Lp. Pj. 30) z dnia 29 listopada 1942 r. Ten pusty skład skierowano z Treblinki do Grodna.

Wszystkie wymienione dokumenty z tej grupy zostały umieszczone w teczce oznaczonej literą C.

D. Następną grupę stanowią wojskowe listy przewozowe (*Wehrmachtfahr-schein*). Jest ich 8, do niektórych dołączone są wykazy wagonów. Są one datowane 22 sierpnia, 2, 9, 13 i 21 września 1942 r. Wszystkie zapatrzono się w pieczętkę okrągłą urzędową z napisem „Der SS-Polizeiführer SS-Sonderkommando im Distrikt Warschau”.

Biegły wyjaśnia, że listy te dotyczą pociągów załadowanych odzieżą ofiar, wysyłanych z obozu przeważnie do Rzeszy (niektóre listy zawierają oznaczenie ładunku jako „Bekleidung der Waffen SS”¹²⁷). Ogółem listy te dotyczą 293 wagonów. Wszystkie listy zostały umieszczone w teczce oznaczonej literą D.

E. Ostatnią grupę dokumentów stanowią wtórники listów przewozowych wojskowych (*Wehrmacht-Frechtbrief-Doppel*) z [okresu] od 30 września 1943 do

¹²⁷ Odzież Waffen SS (niem.).

17 listopada 1943 r., ogółem jest ich 86 i dotyczą 92 wagonów (niektóre zbiorowe). Biegły wyjaśnia, że są to listy przewozowe na wagony załadowane w obozie śmierci w Treblince, a wysyłane w różnych kierunkach w okresie likwidacji obozu. Listy podpisane przez SS-manów obozu śmierci w Treblince (biegły jako były zawiadowca stacji w Treblince rozpoznaje te podpisy). Listy te zaopatrzone są pieczęcią urzędową okrągłą, jednak nie wszystkie: „Genrealgouvernement Der SS-Polizeiführer im Distrikt Warschau SS-Sonderkommando Treblinka”. Niektóre listy mają inną pieczętkę „Waffen SS-Sa-St. O. Verwaltung Lublin. Altsachenverwaltungsstelle”¹²⁸. Biegły podaje, że większość wagonów objętych listami przewozowymi, jak widać z treści, dotyczyła różnych części baraków, desek, wapna chlorowego itp. Wagony wysyłane w większości wypadków pod adresem SS-Arbeitslager Lublin. Ciekawe jest, że między listami znajdują się 4 dotyczące 4 wagonów więźniów (Haeflinge), wysłanych z Treblinka do Sobiboru¹²⁹. Wszystkie dokumenty tej grupy umieszczone są w teczce oznaczonej literą E.

Na tym oględziny zakończone.

p.o. Sędziego Śledczy
/Łukaszewicz/

Słowa kluczowe

Koleje Wschodnie, pracownicy kolei, obozy zagłady, Polacy świadkowie, śledztwa w sprawie obozów śmierci

Abstract

The article presents a selection of immediate post-war testimonies of Polish railway workers, who served at train stations at Bełżec, Sobibór and Treblinka. Testimonies, collected during investigations conducted by Polish authorities regarding the death camps, reviles the level of awareness of Polish witnesses to the crimes conducted at the Operation Reinhardt death camps.

Key words

Ostbahn, railway workers, death camps, Poles-witnesses, immediate post-war investigations regarding the death camps

¹²⁸ Altsachenverwaltungsstelle der Standortverwaltung Lublin (Placówka Zużycia Starzyzny Administracji Garnizonu w Lublinie), obóz na Flugplatzu w Lublinie podległy dowódcy SS i policji w dystrykcie lubelskim Odilo Globocnikowi.

¹²⁹ AIPN, GK 196/70, Listy przewozowe z 30 X i 4 XI 1943 r., k. 120, 126, 128, 130.