

Materiały

Katrin Stoll

Rozkład jazdy tylko w jedną stronę. Przesłuchania byłych urzędników Reichsbahn w sprawie deportacji Żydów z Prużan do Auschwitz w 1943 r.

Raul Hilberg zwrócił uwagę na to, że żaden niemiecki urzędnik Niemieckiej Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn) – instytucji, która była niezbędnym elementem w organizacji Zagłady – nie został skazany za współuczestnictwo w przeprowadzeniu Holokaustu¹. W procesie przeciwko byłemu Komendantowi Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa w okręgu białostockim (Kommandeur der Sicherheitspolizei und des Sicherheitsdienstes für den Bezirk Bialystok, KdS) dr. Wilhelmowi Altenlohowi oraz jego współpracownikom Lotharowi Heimbachowi, Heinzowi Errelisowi i Richardowi Dibusowi przed sądem w Bielefeld (1966–1967) dokumenty Reichsbahnu miały ogromne znaczenie jako materiał dowodowy². Altenloh, Heimbach, Errelis i Dibus zostali oskarżeni o mordy w gettach w Białymstoku i Grodnie oraz uczestnictwo w zorganizowaniu deportacji Żydów do Auschwitz i Treblinki: z Zambrowa w styczniu 1943 r., z Grodna w styczniu i lutym oraz z Białegostoku w lutym i sierpniu tego roku. W sprawie deportacji sąd przysięgłych skazał oskarżonych „za zbiorowe pomaganie w zbiorowym mordzie”. Oskarżeni otrzymali bardzo łagodne wyroki – odpowiednio: 8, 9, 8 i 5 lat więzienia.

2 listopada 1942 r. Niemcy zamknęli wszystkie getta w Bezirk Bialystok. Większość Żydów przed ostateczną deportacją do obozów zagłady w Auschwitz i Treblince rozmieszczono w pięciu tzw. obozach zbiorczych, znajdujących się w Boguszach, byłych barakach kawalerii w Białymstoku, Kiełbasinie, Wołkowy-sku i Zambrowie³. Spośród całego kompleksu przestępstw związanych z deportacją tylko przypadek Zambrowa był przedmiotem aktu oskarżenia. W sprawie

¹ Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden*, tłum. Christian Seeger, red. Ulf Wolter, Berlin: Olle und Wolter, 1982, s. 738.

² Katrin Stoll, *Die Herstellung der Wahrheit. Strafverfahren gegen ehemalige Angehörige der Sicherheitspolizei für den Bezirk Bialystok*, Berlin: DeGruyter, 2012.

³ Szymon Datner, *Eksterminacja ludności żydowskiej w okręgu białostockim „Biuletyn ŻIH”* 1966, nr 4 (60), s. 3–50.

styczniowych deportacji⁴ sąd z powodu treści aktu oskarżenia zajął się wyłącznie deportacjami z Zambrowa, Łomży, Grodna i Prużan. Sędziowie byli przekonani, że w grudniu 1942 r. Altenloh otrzymał od Reichssicherheitshauptamt (RSHA) rozkaz zorganizowania deportacji Żydów z prowincji w okręgu Białystok w styczniu 1943 r. Rozkaz ten nie został jednak odnaleziony, nie przedstawiono go więc w sądzie. Fakt, że Altenloh już przed lutym 1943 r. miał pełną świadomość wyroku śmierci wydanego przez niemieckich nazistów na Żydów, wydał się sądowi „prawdopodobny”, ale „ostatecznie nieudowodniony”. Dlatego też sąd przysięgłych skazał go w sprawie Grodna jedynie za współudział w deportacjach w lutym 1943 r. Altenloh nie został natomiast pociągnięty do odpowiedzialności karnej za zorganizowanie w styczniu 1943 r. deportacji do Auschwitz z Grodna, Zambrowa, Prużan, Sokółki i Wołkowyska. W tych wypadkach nie udało się udowodnić oskarżonemu zamiaru morderstwa kwalifikowanego⁵. Zaslugą sądu bielefeldzkiego jest to, że temat deportacji Żydów z Prużan został w ogóle w trakcie procesu poruszony. Deportacji Żydów z Prużan w styczniu i lutym 1943 r. czterema pociągami z dworca w Orańczycach nie ujawniła bowiem prokuratura, lecz po raz pierwszy wspomniał o niej właśnie sąd przysięgłych w Bielefeld podczas rozprawy głównej.

Orańczyce, oddalone o 12 km od Prużan, nie należały już do okręgu białostockiego. Za organizację transportów z Orańczyc nie odpowiadała zatem Dyrekcja Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion – RBD) w Königsbergu (Królewc),

⁴ W styczniu 1943 r. Niemcy deportowali do Auschwitz Żydów z Augustowa, Zambrowa, Łomży, Grodna, Sokółki, Krynek, Prużan i Wołkowyska.

⁵ Zgodnie z § 211 niemieckiego Kodeksu karnego (*Strafgesetzbuch*, StGB) przestępstwo morderstwa popełnia osoba, która zabija człowieka: a) ze szczególnie niegodziwych pobudek (zabójstwo z żądzy mordy – *Mordlust*; zabójstwo w celu zaspokojenia popędu seksualnego – *zur Befriedigung des Geschlechtstriebes*; zabójstwo z chciwości/chęci zysku – *Habgier*; zabójstwo z innych niskich motywów, np. antysemityzmu); b) w szczególnie niegodziwy sposób (zabójstwo podstępne – *heimtückisch*; zabójstwo ze szczególnym okrucieństwem – *grausam*; zabójstwo przy użyciu powszechnie niebezpiecznego środka – *mit gemeingefährlichen Mitteln*); c) w szczególnie niegodziwym celu (zabójstwo w celu umożliwienia popełnienia innego przestępstwa; zabójstwo w celu ukrycia przestępstwa). Przepisy z ustępów a) i c) dotyczą sfery motywacyjnej sprawy. Mają subiektywny charakter. Tylko przepisy ustępu b) mają charakter obiektywny w tym sensie, że dotyczą sposobu dokonania zabójstwa. Jeśli jeden z wymienionych elementów może być wykazany w rozprawie sądowej, czyn jest traktowany jako morderstwo w myśl § 211 StGB. Według prawnej definicji czyn nie zostanie jednak uznany za morderstwo, lecz za nieumyślne zabójstwo (*Totschlag*), jeśli opiera się na elementach niewymienionych w tym paragrafie (§ 211 StGB). Co do postępowania sądowego w sprawie zbrodni nazistowskich, żeby zabicie zostało uznane za morderstwo w myśl § 211 Kodeksu karnego, muszą zostać wykazane niskie pobudki lub niegodziwe motywy zabójcy (antysemityzm, nienawiść rasowa) albo okrutne czy podstępne działanie. Z powodu przedawnienia od maja 1960 r. śledztwu podlegają zasadniczo tylko zbrodnie nazistowskie stanowiące zabójstwo (morderstwo) w myśl § 211. Pozostałe czyny (łącznie ze zbrodnią zabójstwa w myśl § 212 StGB) uległy już wówczas przedawnieniu.

lecz Dyrekcja Komunikacji Rzeszy w Mińsku (Reichsverkehrsdirektion Minsk – RVD Minsk). Sąd dysponował dokumentem RVD z 27 stycznia 1943 r., z którego wynikało, że „Komendant Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa w Białymstoku telefonicznie poprosił o wywiezienie 2200 Żydów pociągami specjalnymi z Orańczyc do Auschwitz w dniach 28, 29, 30 i 31 stycznia”⁶. Kolejny dokument mówi o „pociągach specjalnych” z Orańczyc do Auschwitz oznaczonych numerami Pj 99, 101, 103 i 105. Według tego dokumentu do Auschwitz wywieziono: 29 stycznia 2612 Żydów, w tym 518 dzieci poniżej 10. roku życia; 30 stycznia 2450 Żydów, w tym 457 dzieci poniżej 10. roku życia; 31 stycznia 2834 Żydów, w tym 750 dzieci poniżej 10. roku życia, a 1 lutego 1265 Żydów, w tym 95 dzieci poniżej 10. roku życia⁷. Odjazd transportów potwierdzają cztery zachowane raporty.

Zastanawiałam się, dlaczego niemieccy urzędnicy, w tym wypadku kolejowi, zadawali sobie tyle trudu, aby zapisać dokładną liczbę dzieci wysyłanych na śmierć. Doszłam do wniosku, że chodziło o cenę za przewóz. Kolej Rzeszy dzieci żydowskie poniżej dziesiątego roku życia przewoziła na śmierć za połowę ceny (dzieci do 4. roku Reichsbahn przewoziła gratisowo). Fakt ten konfrontuje nas z *unheimliche* prawdą o Zagładzie, gdyż pokazuje, jak Niemcy ją zorganizowali. Sąd w Bielefeld w wyniku przesłuchań i przestudiowania dokumentów w procesie dowodowym wy dobył na światło dzienne prawdę o Holokauście, której nikt nie chciał słyszeć – ani jej organizatorzy – oskarżeni i „sprawcy-świadkowie” – ani niemieckie powojenne społeczeństwo. Sąd przesłuchiwał urzędników kolejowych, którzy podpisali dokument o „pociągach specjalnych” z Orańczyc. Wspominali wydarzenia bezosobowym, abstrakcyjnym językiem, zaciemniającym przebieg wydarzeń.

Urzędnik kolejowy Kayser, którego podpis widnieje na służbowym telegramie, został przesłuchany przez sąd w Bielefeld 15 kwietnia i 24 czerwca 1966 r. Niedługo po pierwszym przesłuchaniu Centrala przy Prokuraturze Sądu Krajowego w Dortmundzie wszczęła nowe postępowanie przygotowawcze przeciwko Altenlohowi w sprawie współudziału w morderstwie⁸. Deportacja Żydów z getta w Prużanach została ostatecznie uznana także za czyn karalny na podstawie uzupełnienia oskarżenia z 30 listopada 1966 r. zgłoszonego przez szefa Centrali przy Prokuraturze Sądu Krajowego w Dortmundzie i w wyniku decyzji o włączeniu do postępowania nr 5 Ks 1/65 przed sądem w Bielefeld⁹.

Świadek Kayser podczas obu przesłuchań przed sądem w Bielefeld był pytany o dokumenty Dyrekcji Komunikacji Rzeszy w Mińsku (RVD). 15 kwietnia

⁶ Por. Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6251.

⁷ *Ibidem*.

⁸ Por. Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6251, Zarządzenie Szefa Centrali przy Prokuraturze Sądu Krajowego w Dortmundzie z 27 IV 1966 r. (45 Js 5/66), Prokurator Naczelny przy Sądzie Krajowym dr Hesse, k. 1–4.

⁹ Por. *ibidem*, 6194, Wyrok 5 Ks 1/65, k. 63.

1966 r. rozpoznał swój podpis. Uznał również za autentyczny raport wykonania. Natomiast polecenie Komendanta Policji Bezpieczeństwa w Białymstoku w sprawie przygotowania transportu Żydów z Orańczyc do Auschwitz określił jako nieprawdopodobne, mimo odręcznej uwagi na dokumencie z 27 stycznia 1943 r., dopisanej ręką jednego z jego podwładnych w Referacie (*Dezernat*) 33 (*Regelzüge und Sonderzüge im Personenverkehr*, Regularne i specjalne pociągi osobowe):

Przewodniczący Witte: Czy wtedy jako kierownik Referatu 33 przyjmował pan zlecenia w celu zestawienia pociągów specjalnych [*Sonderzüge*]? Od kogokolwiek. Jest mi całkiem obojętne od kogo. Czy to była Organizacja Todt, czy zaopatrzenie, czy cokolwiek innego. Wehrmacht. Luftwaffe.

Świadek Kayser: (*milczy*) Z telegramu wynika, że teraz, więc jak¹⁰ powiedziałem, nie pamiętam już tego, ale z telegramu wynika, że zestawialiśmy transp_, te ee pociągi transportowe. I te zamówienia wagonów ee to w każdym razie była sprawa, która przychodziła z innego referatu, i jak te wagony zestawione były w pociągi, to było załatwiane w moim referacie, i to musiał w każdym razie ktoś zlecać.

Przewodniczący: Tak, to jasne.

Świadek Kayser: W moim referacie, nie ma żadnych wątpliwości. Czy to zlecenie przychodziło, powiedzmy, z innej jednostki RVD w Mińsku, czy to zlecenie przychodziło z jakiejś innej mińskiej jednostki, czy z Berlina, czy z Królewca.

Przewodniczący: Nie może Pan powiedzieć.

Świadek Kayser: ...wykracza poza moją wiedzę. Proszę.

Mec. Riedenklau¹¹: Może przychodziło też bezpośrednio z KdS w Białymstoku, to zlecenie. Tak jak tu_, jak trzeba wywieść z treści dokumentu [*Wortlaut*].

Świadek Kayser: Trzeba by wywodzić z treści dokumentu [*Wortlaut*]. Zakładam, że nie, bo białostocczanie współpracowali z RBD¹² w Królewcu, a nie z RVD¹³ w Mińsku.

¹⁰ Podkreślnik „_” został użyty w celu zasygnalizowania w cytowanych wypowiedziach (spisanych z taśm) milczenia lub zdań urwanych. Zająknięcia oznaczono w tekście onomatopajcznie jako „ee”. Słowa pogrubionym drukiem oznaczają silniejszy akcent w wypowiedzi.

¹¹ Mec. Riedenklau był obrońcą oskarżonego Errelisa.

¹² *Reichsbahndirektion*.

¹³ *Reichverskehrsdirektion*.

- Mec. Riedenklau: A jak pan wyjaśni, że pański referent wpisuje ee nie na zlecenie RBD w Królewcu, a na zlecenie KdS w Białymstoku? Czy oni mogą, jeśli to szło przez Królewiec, czy mogą wtedy podać: rzecz jest zlecona przez KdS Białystok, więc praktycznie formalna droga służbowa była tylko przez Królewiec, i to się tak wyjaśnia.
- Świadek Kayser: Tylko tak mógłbym sobie to wyjaśnić.
- Mec. Riedenklau: Tak mógłby to pan sobie wyjaśnić...
- Świadek Kayser: Tylko tak mogę sobie to wyjaśnić.
- Mec. dr Friebertshäuser¹⁴: Mogę pytanie uzupełniające?_
- Przewodniczący: Co może pan sobie tak wyjaśnić?
- Świadek Kayser: Mogę sobie tak wyjaśnić, że doszło do sytuacji, że on mówi, tu mówi, na zlecenie ee SD¹⁵ w Białymstoku ee, on tu nie pisał na...
- Przewodniczący: Właśnie...
- Świadek Kayser: ...zlecenie RBD w Królewcu, tylko na zlecenie z Białegostoku. Mamy tak_ ja ee w każdym razie ja nie mam wiedzy, że kiedykolwiek jakkolwiek współpracowałem z SD w Białymstoku.
- Przewodniczący: Uważam, że kolej federalna, kolej Rzeszy mają prastarą tradycję dokładności. Czy może pan sobie wyobrazić, że pański urzędnik wpisuje tutaj coś, co nie odpowiada rzeczywistości?
- Świadek Kayser: To, więc tu mogę sobie wyobrazić, że nie wpisał dokładnej drogi służbowej ee hhm i że ta dokładna droga służbowa była wtedy dla mnie ee, proszę..., ja w żadnej postaci nie miałem świadomości konsekwencji, mnie i też konkretnemu referentowi, który to napisał, chodziło tylko o jedną_, jemu chodziło przecież o ułożenie rozkładu jazdy [*Fahrplananordnung*] i to ułożenie rozkładu jazdy_, nie interesowała nas tu droga służbowa w pierwszej kolejności, tylko fakt, że musi zrobić rozkład dla określonego transportu, o którym referent_, zakładam, że tak to podpisałem, że już się dalej tym nie zajmowałem, jak w końcu faktycznie można było technicznie zrealizować ten transport.

¹⁴ Mec. dr Friebertshäuser był obrońcą oskarżonego Altenloha.

¹⁵ *Sicherheitsdienst*. Świadek szczególnie długo wahał się przed wymieniem tego akronimu.

- Przewodniczący: Po charakterze pisma nie może pan poznać, kto to był?
- Świadek Kayser: Ee, ale pisze przecież_
- Przewodniczący: Ale może pan poznać po liczbach_ mówił pan właśnie, że to był referent numer 10.
- Świadek Kayser: Bfp¹⁶ 10 jest tu napisane.
- Przewodniczący: I uważa pan, że on to też napisał.
- Świadek Kayser: I ee, to jest Fieck.
- Przewodniczący: Ach, no proszę, jednak¹⁷.

Świadek Kayser nie wspomniał o tym, że jego wydział przygotował rozkład jazdy na potrzeby transportów polskich Żydów do Auschwitz. Mówił tylko bardzo ogólnie o „pociągach z transportami” lub „jednym ułożeniu rozkładu jazdy”, i tym samym ukrywał fakty. Świadek przemilczał również, że chodziło o rozkład jazdy, który – w przeciwieństwie do pociągów osobowych – określał podróż tylko w jedną stronę. Kayser wiedział wówczas doskonale, dokąd jechały pociągi, kogo wiozły i ile osób przewiozły, odrzucił jednak wszelką odpowiedzialność za swoje czyny („Nie miałem świadomości konsekwencji”). Przewodniczący sądu zareagował sceptycznie na zaciemniające dywagacje Kaysera w kwestii tego, kto zlecił transporty.

W przeciwieństwie do Kaysera świadek Hans Wieck, który do 1953 r. ukrywał się pod nazwiskiem Fieck, nie miał wątpliwości co do odręcznej notatki w aktach. Wieck przyznał się przed sądem, że napisał ją, a następnie parafował. Nie mógł sobie przypomnieć rozmowy telefonicznej, do której jego zdaniem doszło później. Odnośnie do przygotowania pociągów dla szefa Policji Bezpieczeństwa w Białymstoku świadek składał rozbieżne zeznania. Najpierw stwierdził, że Dyrekcja Komunikacji Rzeszy w Mińsku zamówiła pociągi na podstawie wniosku z Białegostoku, następnie uznał, że były one częścią większego „programu” i zostały zamówione przez „władze nadrzędne”. Zeznał, że numery pociągów specjalnych nie były zwykle nadawane przez Dyrekcję Komunikacji Rzeszy w Mińsku, lecz dużo częściej przydzielaty je „wyższe władze”. Przewodniczący nie był zadowolony ze sprzecznych zeznań Wiecka i nie ukrywał tego, często mu przerywając i go upominając.

- Przewodniczący: Tak, a teraz te słowa. Powtarzam: „Komendant Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa w Białymstoku telefonicznie składa wniosek o odtran-

¹⁶ Referent ds. rozkładu jazdy pociągów osobowych (*Fahrplansachbearbeiter Personzug-fahrplan*) – przyp. tłum.

¹⁷ Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6341, Przesłuchanie świadka Hermanna Kaysera z 15 IV 1966 r., taśma nr 8, pierwsza strona.

sportowanie dziennie 2200 Żydów przypadających na jeden pociąg specjalny Orańczyce do Auschwitz”. I tu dołącza się teraz telegram kolejowy.

Świadek Wieck:

Tak.

Przewodniczący:

Trzeba wyjść z założenia, że te, jeśli mogę tak to powiedzieć, lokalne zamówienia oznaczały zgodę na cztery pociągi specjalne, **bez** uprzednich zapytań w Berlinie ani nigdzie indziej.

Świadek Wieck:

Tak.

Przewodniczący:

Tak.

Świadek Wieck:

Tak.

Przewodniczący:

Trzeba wyjść z tego założenia. I w telegramie kolejowym powtarza się, powtarzają się słowa, że na zamówienie Policji Bezpieczeństwa w Białymstoku jeżdżą pociągi specjalne z Orańczyc do Auschwitz. I wtedy dochodzi pańska techniczna, pański techniczny...

Świadek Wieck

Tak.

Przewodniczący:

...rozkaz.

Świadek Wieck:

To z przodu to była adnotacja w aktach, nie.

Przewodniczący:

Tak, właśnie.

Świadek Wieck:

Tak.

Przewodniczący:

Właśnie tak.

Świadek Wieck:

A potem następuje wykonanie.

Przewodniczący:

To jest wykonanie adnotacji w aktach.

Świadek Wieck:

Tak.

[...]

Przewodniczący:

Tak, teraz przygotował pan tu telegram kolejowy i to podpisał pan Kayser. Jak odbywała_ jak potem odbywała się taka sprawa? Dokładnie zlecił pan więc, na przykład tu: Pj 99, Pj 101, 103, 105. Te oznaczenia pociągów Pj, po pierwsze, co oznacza Pj?

Świadek Wieck:

Prawdopodobnie znaczy to polscy Żydzi¹⁸.

Przewodniczący:

Prawdopodobnie polscy Żydzi.

Świadek Wieck:

Tak.

Przewodniczący:

I ta druga historia: skąd brał pan te numery? Mógł pan je nadać sam z własnych zasobów_

¹⁸W oryginale „polnische Juden” – przyp. tłum.

- Świadek Wieck: Nie, myślę, panie przewodniczący, w tym wypadku jak podany był numer, to z pewnością była zapowiedź tych pociągów. I powiedziano nam ee zarządzenie z Białegostoku, że te pociągi trzeba włączyć i zrealizować pod... z tymi numerami.
- Przewodniczący: Skomentowałby pan to dla nas, proszę, bliżej?
- Świadek Wieck: Na pewno, z jakiejś_
- Przewodniczący: Dlaczego **na pewno**? Do tej pory był pan przecież całkiem pewny, że działał pan z własnej mocy.
- Świadek Wieck: To możemy też, ale_
- Przewodniczący: Możemy też_
- Świadek Wieck: Pj_
- Przewodniczący: No więc pytam pana: skąd ma pan te numery?
- Świadek Wieck: Wtedy_
- Przewodniczący: Teraz pan nagle odwraca.
- Świadek Wieck: Wtedy przyszedł z Ministerstwa Transportu ten numer.
- Przewodniczący: Dlaczego?
- Świadek Wieck: Bo oni przecież wprowadzali pociągi z innych miejsc, bo one, Pj1 i Pj taki a taki i wtedy skierowali pewnie też pociągi w innych kierunkach i te pociągi, one przyjechały do nas z okręgu mińskiego.
- Przewodniczący: To pytanie omówił pan z panem Kayserem przed pańskim przesłuchaniem.
- Świadek Wieck: Nie.
- Przewodniczący: Owszem, teraz więc zaczyna się wszystko od nowa. Do tej pory był pan całkiem pewny: mógł pan dawać zgodę na mocy własnego stanowiska. Teraz jesteśmy przy numerach pociągów...
- Świadek Wieck: Panie przewodniczący_
- Przewodniczący: No więc mówi pan: nie, nie ja. Czyli?
- Świadek Wieck: Przy pojed... pojedyncze pociągi wtedy można było, ale przy dużych transportach, to tam był program. A z Pj taki a taki przychodzi z okręgu mińskiego, taki z okręgu królewieckiego, taki z okręgu... tak_
- Przewodniczący: Chwileczkę, skąd nagle wie pan o programie? Przecież w ogóle nie mówiliśmy o programie.
- Świadek Wieck: Ale te, te numery, te Pj, one zostały nam przydzielone z wyższej jednostki. Te należy zrealizować z takimi numerami, te pociągi specjalne. Żeby ci w Au-

- Przewodniczący: schwitz wiedzieli, skąd przyjeżdża ten pociąg. Jak też mają taki program, Pj taki a taki przyjeżdża z takiego kierunku, ten Pj przyjeżdża z tego kierunku_
- Świadek Wieck: Tak, dlaczego? Miał pan przecież prawdopodobnie, tak przypuszczam, ogólną instrukcję, nadawać określonym rodzajom pociągów określone oznaczenia. A więc na przykład Pj: powiedzmy polscy Żydzi, Da: przesiedleńcy, Lp: pusty pociąg.
- Przewodniczący: Tak, to są wszystko_ te ee, ale te transporty specjalne, te dostawały_ te otrzymują specjalne oznaczenie, z wyższej jednostki_ oni mają tam program i pociągi Pj_
- Świadek Wieck: Przecież powiedział pan właśnie, że mógł pan w jednostkowych wypadkach wydawać zgodę na miejscu, a mianowicie w Mińsku. To przecież musiał pan skądś brać numer.
- Przewodniczący: Te mamy, ale one nie dostawały takiego ee oznaczenia z przodu, one po prostu dostawały numer pociągu specjalnego z naszego_
- Świadek Wieck: Jak wyglądał normalny numer pociągu specjalnego [*Sonderzug*], jeśli mogę posłużyć się tym dziwnym wyrażeniem? Więc normalny numer pociągu specjalnego jak był tworzony?
- Przewodniczący: Na terytorium federalnym każda dykcja ma specjalne_
- Świadek Wieck: Proszę nie mówić o terytorium federalnym, tylko o terytorium Rzeszy, znajdujemy się w roku 1943.
- Przewodniczący: (*milczy*)
- Przewodniczący: Proszę.
- Świadek Wieck: Prowadziliśmy taki spis numerów pociągów specjalnych eee, pociąg specjalny 1 jeździ od takiego momentu ee, jeździ tam i tam. A numer pociągu specjalnego 2, 3 albo 4 jest zawsze wtedy wykreślany, numer pociągu specjalnego jest realizowany, pociąg specjalny dostaje wtedy ee z ee teraz ee skrót Dykcji Kolei Federalnej [*Bundesbahndirektion*] z Karlsruhe K albo z Hamburga numer Hbg, żeby było wiadomo, że ten przyjeżdża z kierunku Hamburga, ale te programy, te... ee_
- Przewodniczący: Pięknie, twierdzi pan więc, że po numerach mógł pan poznać, że to pociąg w ramach programu.

- Świadek Wieck: Tak.
Przewodniczący: Dobrze. Ta teza ma coś w sobie, jak pan słyszy, że 16 stycznia prowadzony jest program w GBL¹⁹, Generalnego Kierownictwa Ruchu Wschód w Berlinie, prowadzony jest więc program, wedle którego mają jeździć różne pociągi. To coś nazywa się *Deutsche Reichsbahn*, Generalne Kierownictwo Ruchu Wschód, GBL Wschód, 16 stycznia. Powtarzam to, co już raz słyszeliśmy, ale dla nas wszystkich to bardzo ważne, żeby to sobie uświadomić: w tym planie generalnym stoją pociągi Pj i zaczynają się od 107, Pj 107, pierwszy pociąg: 5 stycznia ee, przepraszam, 5 lutego. I dalej przyznane są numery – przedkładam to panu, mogę to panu zaraz przeczytać, przedkładam – przyznane są numery: 107, 109, 111. Wszystkie liczby nieparzyste. W końcu: 127, 129, 131 i tak dalej. A teraz uwaga. Teraz proszę uważać. Teraz zaczynają się trudności dla pana. Czy też może pan to wyjaśnić: pańskie cztery numery to dokładnie te numery, które pojawiają się przed 107, a mianowicie liczby nieparzyste. Zapamiętał, pan sobie: te cztery pociągi, na które wydał pan zgodę...
- Świadek Wieck: Tak.
Przewodniczący: ...mają numery Pj 99, 101, 103, 105.
Świadek Wieck: Tak.
Przewodniczący: A potem przychodzi kontynuacja z planu generalnego z Berlina, GBL Wschód, potem dalej idzie od 107. I teraz pytam pana: skąd miał pan te numery?
- Świadek Wieck: Te mieliśmy też z_ tego programu wtedy, 107 i tak dalej, to nie dotyczyło tych w ee Mińsku, to dotyczyło prawdopodobnie innej dyrekcji²⁰.

Przewodniczący interesował się poszczególnymi etapami związanymi z przygotowaniem deportacji od zamówienia transportu do detali związanych z ułożeniem rozkładu. W ten sposób próbował odpowiedzieć na pytanie, która instytucja nadała numery pociągom z Orańczyc do Auschwitz. Brakowało dokumentów

¹⁹ Generalbetriebsleitung Ost, GBL Ost (Generalne Kierownictwo Ruchu Wschód) – przyp. tłum.

²⁰ Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6341, Przesłuchanie świadka Hansa Wiecka z 24 VI 1966 r., taśma 21, pierwsza strona. Co do transkrypcji z niemieckiego por. Stoll, *Die Herstellung der Wahrheit...*, s. 332–334.

potwierdzających zeznania Wiecka, że pociągi z Orańczyc były „częścią programu”. We wspomnianym przez przewodniczącego rozkładzie jazdy Generalnego Kierownictwa Ruchu Wschód z 16 stycznia 1943 r.²¹ nie umieszczono pociągów z Orańczyc do Auschwitz. Nie ma ich również w dokumencie zatytułowanym „Zusammenstellung der am 15. Januar 1943 in Berlin vereinbarten Sonderzüge für Vd, Rm, Po, Pj und Da-Umsiedler, in der Zeit vom 20.1. bis 18.2.1943”²² ani w dokumencie zatytułowanym „Umlaufplan für die mehrfach zu verwendenden Wagenzüge zur Bedienung der SdZ [*Sonderzug*] für Vd, Rm, Po, Pj und Da-Umsiedler, in der Zeit vom 20.1.–18.2.1943”²³. Wspomniane przez przewodniczącego numery pociągów 107, 109, 111, 127, 129 i 131 odnoszą się do pociągów specjalnych (*Sonderzüge*) z Białegostoku. Według rozkładu jazdy ułożonego przez Generalne Kierownictwo Ruchu Wschód w lutym 1943 r. z Białegostoku miały odjechać trzy pociągi do Auschwitz (5, 6 i 7 lutego) i pięć pociągów do Treblinki (9, 10, 11, 12 i 13 lutego). Każdym pociągiem miało „podróżować” 2000 Żydów²⁴. Chodzi o pierwszą „akcję” w getcie białostockim, czyli deportację Żydów z getta, zorganizowaną przez członków KdS²⁵.

²¹ Dokument Generalnego Kierownictwa Ruchu Wschód Kolei Rzeszy PW 113 Bfsv z 16 I 1943 r. został wydany w: Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Berlin: Ullstein, 1987, Anlage 45, s. 207–212. Skrót P oznacza osobowy (*Person*), W – wagon (*Wagen*), B – przedsiębiorstwo (*Betrieb*), f – rozkład jazdy (*Fahrplan*), s – pociągi specjalne (*Sonderzüge*) i v – administracja pociągów specjalnych (*Verwaltung Sonderzüge*) (por. Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6341, Zeznanie świadka Hermanna Kaysera z 24 VI 1966 r., taśma 21, pierwsza strona).

²² Zusammenstellung der am 15. Januar 1943 in Berlin vereinbarten Sonderzüge für Vd, Rm, Po, Pj und Da-Umsiedler, in der Zeit vom 20.1. bis 18.2.1943 [Zestawienie ustalonych w Berlinie 15 I 1943 r. pociągów dla przesiedleńców: Vd [Volksdeutschw], Rm [Rumunów], Po [Polaków], Pj [polskich Żydów] i Da [?] w okresie 20 I–18 II 1943 r.], [w:] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, s. 207; por. Raul Hilberg, *Die Quellen des Holocaust. Entschlüsseln und Interpretieren*, tłum. Udo Rennert, Frankfurt am Main: Fischer, 2002, s. 88.

²³ Umlaufplan für die mehrfach zu verwendenden Wagenzüge zur Bedienung der SdZ [*Sonderzüge*] für Vd, Rm, Po, Pj und Da-Umsiedler, in der Zeit vom 20.1.–18.2.1943 [Plan obiegowy wielokrotnego użycia składów w celu obsługi pociągów specjalnych dla przesiedleńców: Vd, Rm, Po, Pj i Da w okresie 20 I–18 II 1943 r.], [w:] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, s. 211–212. W kwestii planu por. Hilberg, *Die Quellen des Holocaust...*, s. 88 i n.

²⁴ Umlaufplan für die mehrfach zu verwendenden Wagenzüge zur Bedienung der SdZ [*Sonderzüge*] für Vd, Rm, Po, Pj und Da-Umsiedler, in der Zeit vom 20.1.–18.2.1943, [w:] Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, s. 207.

²⁵ Z zeznań ofiar wynikało, że deportacje były przeprowadzone bardzo brutalnie. Dlatego właśnie zeznania te były istotne na potrzeby postępowania procesowego. Niektóre wskazywały również na jednoznaczny zamiar sprawców. Mówiąc o deportacji z Białegostoku z 12 II 1943 r., siedemnastu żydowskich świadków zeznało przed sądem, że na początku lutego wiedzieli, przypuszczali lub przynajmniej bali się, że deportacje oznaczają śmierć. Dziewięciu świadków zeznało, iż wiedzieli o funkcji Treblinki w tym czasie. Na podstawie tych informacji sąd wysnuł wniosek, że oskarżeni mieli świadomość celu transportów, stwierdzając, iż „byłoby groteskowe zakładać, że ofiary, które były uwięzione, obserwowane i szpiegowane,

Ponieważ świadek Wieck nie potrafił odpowiedzieć na pytanie o system tworzenia numeracji, przewodniczący poprosił o wyjaśnienie świadka Kaysera. Ten oświadczył, że numery pociągów Pj 99, 101, 103 i 105 miały zostać nadane przez „centralę” Generalnego Kierownictwa Ruchu Wschód. Tworzenie pociągów – także tych z Orańczyc – odbywało się na podstawie omówionego rozkładu jazdy. Dyrekcja Komunikacji Rzeszy w Mińsku miała otrzymywać od Ministerstwa Komunikacji Rzeszy zasadnicze zadanie, aby „takie transporty w jakiegokolwiek hierarchii” przeprowadzić. To ogólne stwierdzenie nie zadowoliło przewodniczącego. Pragnąc dokładnie zrekonstruować i zrozumieć przebieg wydarzeń, poprosił jeszcze świadka Kaysera, aby wczuł się w rolę jego ówczesnego podwładnego Wiecka.

Przewodniczący: Muszę teraz panu zadać pracę myślową, pracę pamięciową. Proszę spróbować cofnąć się do 27 stycznia. Tego dnia otrzymał pan, karta 127, adnotację w aktach od pana Wiecka. I uprzednio zarządzony telegram służbowy kolei. Na drugiej stronie widnieje pański podpis. Dzwoni do niego telefon, robi adnotację w aktach, [sporządza] telegram służbowy kolei. I teraz proszę spróbować przyjąć pozycję pana Wiecka, zanim to panu przedłożył. Co prawdopodobnie uczynił ten podporządkowany panu starszy inspektor? Dzwoni do niego telefon [...] robi adnotację w aktach, i przygotowuje telegram służbowy kolei, w którym, dodaję to teraz jako laik, w zadziwiający sposób pojawiają się liczby Pj 99 do 105. Pierwsze zadanie: czy sugeruje pan, że pan Wieck nic nie wiedział o zestawieniu z 16 stycznia, gdyż dotarło dopiero 8 lutego? Druga sugestia: wiedział o tym. Tak? Pierwszy przypadek...

Świadek Kayser: Pierwszy przypadek_

Przewodniczący: ... nic o tym nie wiedział. To jak wpadł na Pj 99?

Świadek Kayser: Pierwszy przypadek: nie wiedział. W takiej sytuacji w żadnym wypadku nie mógł i ja jako jego przełożony, my obaj, w żadnym wypadku zrealizować transportu na podstawie wniosku Służby Bezpieczeństwa w Białymstoku, dlatego że on, ten transport, wchodził do obcego okręgu. Nie wiedział więc nic o jednostkach kolei, zakładałem w tym pierwszym wypadku. Ee musiał porozumieć się z GVD²⁶ w Warszawie, bo my ee w ogóle

wiedziały więcej niż poplecznicy prześladowców. Tak nie było [...]” (por. Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6195, Wyrok Ks 1/65, k. 200).

²⁶ Generalverkehrsdirktion (Generalna Dyrekcja Ruchu) – przyp. tłum.

nie docieraliśmy do reszty Rzeszy i GV_ dowiedział się więc w tym wypadku, po raz pierwszy dowiedział się, od Służby Bezpieczeństwa w Białymstoku, że planuje się takie transporty. Podstawowe zarządzenie przecież miał od naszych, naszych zwierzchnich jednostek, że takie transporty mają być realizowane z jakimś pierwszeństwem.

- Przewodniczący: Sugeruje pan, że to możliwe.
Świadek Kayser: Tak musiało tam być.
Przewodniczący: Tak.
Świadek Kayser: Tak było tam na całym terytorium Rzeszy. I z pewnością tak było i u nas.
- Przewodniczący: Tak.
Świadek Kayser: Tak musiało tam być. Bo takie transporty ogólnie realizowane były na setki, we wszystkich okręgach.
- Przewodniczący: Dobrze. Więc pan Wieck zawiesił się na linii i dodzwonił do GVD w Warszawie.
- Świadek Kayser: Do jego kolegów w Warszawie.
Przewodniczący: Tak.
Świadek Kayser: I te numery od 99 do tyle a tyle ten kolega z GVD w Warszawie...
- Przewodniczący: ...przekazał mu.
Świadek Kayser: ...wypytał. Nie mogę sobie wyobrazić, że to jest tylko to, że tylko wypytał o numery. Mianowicie poza tym trzeba zrobić rozkład jazdy. I nie można dawniej w Kolei Rzeszy, dziś w Kolei Federalnej, robić rozkładu przez cztery czy pięć okręgów. My sami siedzieliśmy w Mińsku, na dość zamkniętym odcinku. Mieliśmy bardzo dużo ataków ze strony partyzantów. W rezultacie nasze kable komunikacyjne były bardzo, bardzo złe. W rezultacie musiało, jeszcze zanim te transporty ruszyły, odbyć się jakieś omówienie rozkładów jazdy, wedle których te transporty były prowadzone, przynajmniej do Brześcia. W zasadzie. Od Brześcia do Auschwitz.
- Przewodniczący: Ale telegram służbowy kolei idzie do Auschwitz. Czy nie? Tak.
Świadek Kayser: (*milczy*) Chwileczkę. Mogę na chwilę ten telegram służbowy...
Przewodniczący: Tak, musi pan to sobie teraz przeczytać w spokoju.

- Świadek Kayser: [...] „Do wiadomości: Gedob²⁷ Kraków, Gedob Kraków, GVD Wschód w Warszawie i Komendantura Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa w Białymstoku”...
- Przewodniczący: Ach, i więcej nie?
- Świadek Kayser: Nie. To jest, szło więc dalej, pominąwszy jednostki RVD w Mińsku do jednostek, które prawdopodobnie opracowywały rozkład centralnie.
- Przewodniczący: Więc oni musieli...
- Świadek Kayser: GBL Wschód nie jest tu, jak widzę, nawet wymienione. Mogę na to powiedzieć, co następuje:
- Przewodniczący: Tak, to jest zadziwiające.
- Świadek Kayser: Centralne opracowanie rozkładu jazdy mogło odbywać się w GBL Wschód, ponad obwodami. Mogło być też robione przez ee Gedob w Krakowie, tego nie wiemy.
- Przewodniczący: Nie wiemy.
- Świadek Kayser: To by było... Czysto technicznie to jest nieinteresujące.
- Przewodniczący: Tak.
- Świadek Kayser: Może być tak i tak. Słusznie, pan Wieck słusznie zawiadomił najwyższe jednostki. [...] Nadrzędne jednostki zostały więc tu powiadomione.
- [...]
- Przewodniczący: A więc to byłby przypadek 1: pan Wieck nic nie wiedział,
- Świadek Kayser: nie wiedział tego...
- Przewodniczący: ...że to...
- Świadek Kayser: ale musiał się potem dowiedzieć w GVD w Warszawie i stamtąd uzyskał wiedzę o układzie rozkładu jazdy w Brześciu...
- Przewodniczący: Hm.
- Świadek Kayser: ...począwszy aż do Auschwitz, a po drugie też, przez kontakt GVD w Warszawie z [...] GBL Wschód, tak się wtedy nazywało, kontakt z GBL Wschód...
- Przewodniczący: Tak.
- Świadek Kayser: ...w sprawie numerów.
- Przewodniczący: A teraz drugi przypadek: Wiedział, mimo że pisemny opis trafił do niego dopiero 8 lutego. W jakiś sposób się dowiedział.

²⁷ Generaldirektion der Ostbahn (Dyrekcja Generalna Ostbahn) – przyp. tłum.

- Świadek Kayser: W drugim wypadku jest tak, ale mogło faktycznie być, bo nie wiemy, czy taka pisemna informacja o pociągach od 99...
- Przewodniczący: Hm.
- Świadek Kayser: ...do 105 nie dotarła wcześniej do Mińska. Mamy tylko to jedno pismo.
- Przewodniczący: Tak.
- Świadek Kayser: Jest więc całkiem możliwe, że do RVD w Mińsku dotarło wcześniej urzędowe pismo. Ee, jeśli takie pismo wpłynęło wcześniej do RVD w Mińsku, to już wcześniej znał te numery Pj 99 do 105. I wcześniej znał opracowanie rozkładu jazdy do Brześcia. Mógł już wcześniej brać udział, nie wiem tego, nie rozmawiałem z nim o tym, brać osobisty udział przy opracowywaniu rozkładu, żeby zrealizować transporty z Orańczyc do Auschwitz. Mianowicie jakieś omówienie rozkładów musiało się odbyć. Czy Mińsk, myśmy mieli trudność, żeby wydość się z Mińska, bo był do nas bardzo zły dostęp, czy Mińsk brał w tym udział, w tym opracowywaniu rozkładu, to z akt...
- Przewodniczący: ...nie wynika.
- Świadek Kayser: ...nie wynika. Ale to teoretycznie możliwe, że pan Wieck, a także ja braliśmy w tym osobisty udział. Zakładam, że jako kierownik działu nie byłem zaangażowany przy tych nielicznych transportach, które nie były niczym fundamentalnym²⁸.

Sąd w Bielefeld doszedł na podstawie zeznań świadków Wiecka i Kaysera do wniosku, że w celu przeprowadzenia styczniowych deportacji z okręgu białostockiego musiał powstać „dotychczas nieodnaleziony plan rozkładu pociągów”. Przemawiało za tym to, iż Wieck wspominał o „przydzieleniu pociągów z ponadregionalnego rozkładu”, a konkretnie transportów oznaczonych Pj 99, 101, 103 i 105. Uczestnictwo urzędu KdS, który według przekonania sądu zlecił przygotowanie pociągów²⁹, można (jak to stwierdzono w wyroku) „bezsprzecznie ustalić”, gdyż „przydzielone mu pociągi w ostatnich dniach terminu przewidzianego w rozkazie – tj. 28, 29, 30 i 31 stycznia – skierował do Orańczyc i równocześnie podał ówczesny stan liczbowy załogi”³⁰.

²⁸ Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, D 21 A, 6341, Przesłuchanie świadka Hermanna Kaysera z 24 VI 1966 r., taśma 21, pierwsza strona.

²⁹ Por. *ibidem*, 6194, Wyrok Ks 1/65, k. 85.

³⁰ *Ibidem*, k. 78.

Oskarżony Altenloh zaprzeczył w trakcie głównej rozprawy, jakoby zamawiał pociągi u Dyrekcji Komunikacji Rzeszy w Mińsku. Miał on nie zamawiać ani tych, ani żadnych innych pociągów³¹. Miał również nie brać udziału w deportacji Żydów z getta w Prużanach ani nawet o tym nie wiedzieć³². Sąd uznał wypowiedzi Altenloha za próbę obrony³³. Być może nie pamiętał on już o „zamówieniu pociągów” do Prużan albo „o odnośnym rozkazie”. Mogłoby to okazać się prawdą, zdaniem sądu, gdyby Altenloh przekazał „generalną organizację” deportacji w powiecie szefowi „referatu żydowskiego” w IV Oddziale Urzędu Komendanta Policji Bezpieczeństwa Friedlowi, „a następnie nie zajmował się więcej szczegółami”³⁴. W opinii sądu Altenloh przyjął jednak do wiadomości ogólny, skierowany do niego rozkaz deportacji, wraz ze wskazaniem miejsc docelowych.

Wprawdzie sąd na podstawie dokumentów kolejowych udowodnił udział oskarżonego w deportacji Żydów z Prużan, ale nie był w stanie zanegować przy użyciu znanych źródeł twierdzeń oskarżonego o jego niewiedzy. Sąd nie ustalił ostatecznie, czy Altenloh wiedział o celu deportacji na podstawie tego, iż miał on świadomość zagłady większości deportowanych. Mało prawdopodobne było, że Altenloh jako Komendant Policji Bezpieczeństwa nic nie wiedział o wydarzeniach w obozie Auschwitz. W postępowaniu sądowym takie przypuszczenia jednak nie wystarczają. Sąd potrzebuje konkretnych dowodów świadczących o czyjejs wiedzy. W sprawie styczniowych deportacji nie można było ich uzyskać. Dlatego też Altenloh mimo zorganizowania w styczniu 1943 r. deportacji do Auschwitz z Grodna, Zambrowa, Prużan, Sokółki i Wołkowyska nie został prawnie pociągnięty do odpowiedzialności. W tych wypadkach podobno zabrakło dowodów na zamiar Altenloha.

Definiując prawnie czyny karalne, sąd przysięgłych posłużył się tzw. subiektywną teorią współudziału (*subjektive Teilnahmetheorie*). Decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia między sprawczością a współudziałem ma w tym wypadku nie obiektywny udział w zbrodni, lecz wewnętrzne nastawienie do niej. Za sprawcę zatem zostaje uznany ten, kto chciał popełnić zbrodnię „jako własną”, ten, kto miał wolę popełnienia zbrodni. Współudział definiowany jest jako pomoc w „obcym (nie własnym) czynie”. Zgodnie z autodefinicją przedstawioną na procesie oskarżeni byli posłusznymi, nieświadomymi wykonawcami rozkazów, którym nieznane były cele nazistowskich prześladowań i eksterminacji, które aktywnie wspierali i realizowali swoimi działaniami. Strategia ta okazała się częściowo skuteczna. Zdaniem sądu przysięgłych oskarżeni nie identyfikowali się z celami „głównych sprawców”. Argumentacja sądu, iż oskarżeni nie działali

³¹ Por. Landesarchiv NRW, Abteilung Ostwestfalen-Lippe, D 21 A, 6341, Wypowiedzi Friebertshäusera i Altenloha podczas przesłuchania świadka Kaysera, nagranie 21, pierwsza strona.

³² Por. *ibidem*, 6194, Wyrok 5 Ks 1/65, k. 76.

³³ *Ibidem*, k. 76, 79.

³⁴ *Ibidem*, k. 79.

z własnych „niskich pobudek”, chociaż rozkazy, a tym samym zamiary nazistowskiego dowództwa uznali za przestępcze, nie jest przekonująca. Fałszywego opisu rzeczywistości nie można wyjaśnić wyłącznie oddziaływaniem dominującej wówczas prawniczej interpretacji (subiektywnej teorii współdziałania). Trzeba pamiętać, że część niemieckiego społeczeństwa sądziła sama siebie. W latach pięćdziesiątych trzy czwarte obsady sądów Republiki Federalnej Niemiec pozostało niezmienione od czasów nazistowskich. Żaden nazistowski sędzia nie został oskarżony i ukarany.

Z języka niemieckiego przełożyli
Magdalena Saryusz-Wolska i Marcin Siadkowski

Słowa kluczowe

Kolej Rzeszy, pociągi specjalne, deportacje Żydów, Bezirk Białystok, Auschwitz, ściganie zbrodni nazistowskich

Abstract

Drawing on the example of the deportations of the Jews of Prużany to Auschwitz in January 1943, the article examines the efforts on part of the Bielefeld district court to establish that the organization of the transport of Jews from Bezirk Białystok was a decentralized undertaking for which German local and regional occupation authorities were responsible. The regional departments of the German national railway system (Deutsche Reichsbahn) were in charge of the administrative coordination of the *Sonderzüge*. The article analyzes the examinations of two former employees of the special train unit of department 33 of the Reichsverkehrsdirektion Minsk under German occupation. During the so-called Białystok Trial (1966-1967) the Bielefeld jury court examined former Reichsbahn officials Hermann Kayser and Hans Wieck as witnesses. Having received an order by the KdS in Białystok they drew up the timetable and railway telegrams for the deportations of Jews from the train station of Oranczyce to Auschwitz. They were not brought to justice for their participation in the Holocaust.

Key words

Reichsbahn, *Sonderzüge*, deportations of Jews, okręg Białystok, Auschwitz, criminal prosecution of Nazi crimes