

Walki o mosty tczewskie 1 września 1939 r. Przygotowania, przebieg i znaczenie

**The Battle for Tczew Bridges of 1 September 1939.
Preparations, the Course of Events, and Meaning**

Rozpoczął się dla nas ciężki, żołnierski egzamin hartu ducha i wytrzymałości, bowiem na całym froncie baonu zarysowało się natarcie przeważających sił nieprzyjaciela. Jednakże załoga przyczółka wschodniego nie dała się ani przez moment zaskoczyć, czuwał jej dowódca i czuwali jej ludzie¹.

Podpułkownik Stanisław Janik², dowódca 2. Batalionu Strzelców w Tczewie, o pierwszych chwilach walk z 1 września 1939 r.

¹ S. Janik, *Obrona reduty Tczew* [w:] *Ziemia Tczewska*, oprac. J. Dylkiewicz, Tczew [b.d.w.], k. 84.

² Więcej o Stanisławie Janiku zob. K. Ickiewicz, *Druza wojna światowa wybuchła w Tczewie. Szkice historyczne*, Tczew–Pelplin 2009, s. 60–69; idem, K. Zieliński, *Wojsko Polskie w Tczewie w latach 1930–2005. Szkice historyczne*, Tczew 2005, s. 48–49.

VARIA

MOSTY TCZEWSKIE
TCZEW
II WOJNA ŚWIATOWA
KAMPANIA POLSKA 1939 R.
STANISŁAW JANIK
WISŁA
OPERACJA „DIRSCHAU”

TCZEW BRIDGES
TCZEW
WORLD WAR II
POLISH CAMPAIGN 1939
STANISŁAW JANIK
VISTULA RIVER
“DIRSCHAU” OPERATION

Abstrakt

Walka o mosty tczewskie 1 września 1939 r. była jedną z najważniejszych operacji militarnych pierwszych godzin kampanii polskiej 1939 r. Stawką prowadzonej przez Polaków bohaterskiej obrony było uniemożliwienie Niemcom przejścia tej przeprawy przez Wisłę, a tym samym wyhamowanie niemieckiej ofensywy. Dowodzonym przez ppłk. Stanisława Janika polskim żołnierzom, wysadzając mosty, a następnie przez kilkanaście godzin utrzymując sam Tczew, udało się wykonać powierzone im zadanie. Niemcy dopiero w październiku 1939 r. zdolali zakończyć prowizoryczną odbudowę przeprawy przez Wisłę.

Abstract

The battle for Tczew bridges took place on 1 September 1939 and was one of the most important military operations in the first hours of the Polish campaign of 1939. The aim of Poles' heroic defense was to prevent the Germans from seizing this crossing over the Vistula River and slow down their offensive. Polish soldiers under the command Lt. Col. Stanisław Janik managed to complete their task by blowing up the bridges and then protecting Tczew for over ten hours. It was not until October 1939 that the Germans managed to complete the temporary reconstruction of the Vistula crossing.

Odnotowanie w 2019 r. na Westerplatte szczątków dziewięciu polskich obrońców tegoż półwyspu z września 1939 r. powinno skłaniać nas do pewnych przemyśleń. Wysiłek dokonujących tego odkrycia archeologów Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 – oddziału Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku pokazuje, że nawet te elementy wciąż aktualnej dyskusji o heroicznym boju z 1–7 września 1939 r., które uważaliśmy właściwie za zamknięte, należy ponownie przeanalizować. Nie ma powodów, by sądzić, że z całą pewnością wolne od takich „zwrotów” są opowieści o innych bitwach II wojny światowej, w tym bojach kampanii polskiej 1939 r. Twierdzenie takie nie wynika z dezynwoltury wobec wysiłku badaczy, którzy przez dziesięciolecia budowali nasz stan wiedzy na dany temat. Jest ono wyrazem potrzeby powrotu do dyskusji, powtórzenia argumentów i różnic, które często nam giną w natłoku głosów prezentowanych na łamach artykułów i książek. Historycy, realizując misję poszerzenia stanu wiedzy na dany temat, coraz częściej skupiają się przede wszystkim na odkrywaniu nowych pól badawczych, chcąc stworzyć swoją własną niwę. Niestety, przy tym słusznym poszukiwaniu „nowego” zapomina się, że równie ważne dla rozwoju dyskusji są syntezy,



teksty mające na celu powtórzenie dotychczasowego stanu naszej wiedzy. Wynika to najprawdopodobniej z tego – szczególnie u badaczy młodych stażem w cechu historyków – że takie rozważania nie zostaną uznane za dostatecznie „odkrywcze”. Jednak takie „powtórzenia” są nie mniej ważne dla rozwoju badań niż rzeczy „nowe”. Pokazuje nam to właśnie kwestia odkrytych szczątków obrońców Westerplatte, gdzie powrót do dyskusji na zdawało się zamknięty temat będzie przyczynkiem do zupełnie nowych badań. Nie dotyczy to oczywiście tylko kwestii obrony tego półwyspu. Zapowiedziana w 2020 r. budowa Muzeum Mostów Tczewskich (planowanego oddziału Muzeum II Wojny Światowej) otwiera ponownie dyskusję nad stoczoną w Tczewie bitwą kampanii polskiej 1939 r. Ta pokazuje, że pomimo dużej liczby artykułów i książek opisujących przebieg starcia bardzo wiele kwestii nie zostało nadal rozstrzygniętych, a nie mniej z nich nie zostało nawet podjętych przez badaczy. Z pewnością jesteśmy w przededniu rozpoczęcia tego dyskursu na nowo, czego impulsem będą prace przy powołaniu nowej placówki muzealnej. Przed jej wznowieniem powinniśmy jednak przypomnieć dotychczasowy stan badań dotyczący walk o mosty tczewskie w ramach kampanii polskiej rozpoczynającej II wojnę światową.

JEDNA Z NAJWAŻNIEJSZYCH OPERACJI

Pod datą 1 września 1939 r. w swoim dzienniku gen. Franz Halder, wówczas szef Sztabu Generalnego niemieckich Wojsk Lądowych, zanotował: „Operacja w Tczewie prawdopodobnie się nie udała – atak lotniczy nieskuteczny. I-c (szef rozpoznania) z Królewca melduje: nie udało się, most wysadzony”³. Taką uwagę poświęconą jednej z wielu bitew pierwszego dnia II wojny światowej mogą tłumaczyć słowa pisma Naczelnego Dowództwa Wehrmachtu skierowanego do szefów sztabów rodzajów sił zbrojnych z 9 sierpnia 1939 r., w którym – jak podaje Herbert Schindler – wskazywano: „Przy wszelkich planowanych działaniach zaczepnych przeciwko Polsce na pierwszym planie znajduje się zachowanie momentu zaskoczenia celem zajęcia mostów prowadzących przez Wisłę”⁴. Pomimo zauważalnego od czasu pierwszego światowego konfliktu rozwoju technologii wojskowej przeszkody naturalne, takie jak właśnie rzeki, stanowiły jeden

³ F. Halder, *Dziennik wojenny. Codzienne zapisy szefa Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych 1939–1941*, t. 1: *Od kampanii polskiej do zakończenia ofensywy na Zachodzie (14.08.1939–30.06.1940)*, oprac. H.A. Jacobsen, A. Philippi, tłum. B. Woźniński, Warszawa 1971, s. 81.

⁴ Cyt. za: H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939. Dwie akcje specjalne niemieckich sił zbrojnych przed rozpoczęciem kampanii polskiej*, tłum. G. Bębnik, Oświęcim 2018, s. 83.

z kluczowych czynników mogących pomóc w obronie, a tym samym opóźnić postęp sił strony atakującej. Tym ważniejsze stawało się sprawowanie kontroli nad wszelkiego rodzaju przeprawami. Mogło to decydować o powodzeniu bądź klęsce całej operacji. Pokazywały to kampanie wojenne z ubiegłych stuleci, jak również te z ostatniej wojny światowej. Warto w tym miejscu przypomnieć chociażby słynną operację „Market Garden”, w której udział wzięli żołnierze polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, dowodzonej przez gen. Stanisława Sosabowskiego. Jednym z jej kluczowych celów było zajęcie mostów na Renie⁵. Podobne akcje – choć na mniejszą skalę – przeprowadzano również podczas innych kampanii. Można by tu przywołać m.in. operację „Deadstick” (zdobycie i zabezpieczenie przez siły alianckie mostów nad rzeką Orne i kanałem Cean)⁶, jak też walki w marcu 1945 r. o most Ludendorffa, ostatnią wówczas nienaruszoną przeprawę kolejową na Renie⁷. Choć każde ze wspomnianych przedsięwzięć miało inną skalę, zwycięzca konfrontacji zyskiwał poważną przewagę pod dwoma względami. Po pierwsze, czas – w erze wojen błyskawicznych czynnik bardzo ważny, niekiedy decydujący. Po drugie, utrzymywano istotny punkt komunikacyjny przeciwnika, umożliwiającą przerzucenie sił, lub odbierano mu go (nieraz przez zniszczenie). Oba te czynniki zadecydowały o tym, że walki o mosty drogowy i kolejowy w Tczewie stały się zarówno dla strony niemieckiej, jak i polskiej jedną z najważniejszych operacji kampanii polskiej 1939 r.

Jak słusznie zauważa – wspomniany już – Herbert Schindler:

„ Wobec niebezpieczeństwa natychmiastowego, aktywnego włączenia się do walk na zachodnim teatrze działań sił francuskich i brytyjskich, niemieckim operacjom na wschodzie towarzyszył wymóg najwyższego pośpiechu. Na drodze w realizacji założonych celów stały przeszkody naturalne, jak Wisła czy Beskidy. Takimi newralgicznymi punktami, które w zamierzonych działaniach niemieckich wojsk przeciw Polsce stać się mogły pierwszą poważną przeszkodą, były: na obszarze działania Grupy Wojsk Lądowych „Południe” Przetęcz Jabłonowska, zaś na

⁵ Obszerniej o wspomnianej operacji zob. m.in.: *Boje polskie 1939–1945. Przewodnik encyklopedyczny*, red. K. Komorowski, Warszawa 2009, s. 21–24; W. Market, *Arnhem 1944*, Warszawa 2006; S. Sosabowski, *Najkrótszą drogą*, Łomianki 2011, s. 275–329.

⁶ Obszerniej na temat walk o wspomniane mosty w ramach bitwy o Normandię w 1944 r. zob. A. Beevor, *D-Day. Bitwa o Normandię*, tłum. M. Komorowska, Kraków 2010; M. Hastings, *Overlord. D-Day and the Battle of Normandy*, New York 1984.

⁷ Więcej zob. B.W. Fowle, *The Rhine River Crossing* [w:] *Builders and Fighters. U.S. Army Engineers*, ed. *idem*, Fort Belvoir 1992, s. 463–475; M.J. Haloran, *The Bridge at Remagne*, „Engineer. The Professional Bulletin of Army Engineers” 2009, t. 39, s. 65–69; Ch.B. Macdonald, *The Last Offensive*, Washington 1993, s. 208–235.



obszarze Grup Wojsk Lądowych „Północ” – wiślane mosty pod Tczewem⁸. Niesione nimi utrudnienia przyczynić mogły się znacznego spowolnienia tempa niemieckiego natarcia, dlatego też postanowiono, iż odbywa obiekty na krótko przed wybuchem wojny zajęte winny zostać drogą akcji specjalnej⁹.

O tym, jak ważne dla Niemców było zdobycie mostów tczewskich, może świadczyć fakt, że – jak dowiadujemy się z dzienników gen. Haldera – sprawa ich zajęcia była wielokrotnie poruszana w sierpniu 1939 r. na spotkaniach przedstawicieli najwyższych władz wojskowych i politycznych III Rzeszy, w tym przez samego Adolfa Hitlera¹⁰. Przygotowania do tego trwały co najmniej już od kilku miesięcy. W czerwcu tego samego roku zdecydowano, że akcja przejścia tczewskich mostów będzie miała charakter misji specjalnej¹¹. Jednak jeszcze w fazie planowania jej szczegóły wielokrotnie zmieniano¹². Przykładowo w lipcu 1939 r. zakładano, że kilka kilometrów na północ od Tczewa nastąpi desant 30–40 ludzi (przysłanych uprzednio ciągniętą przez holownik barką), którzy mieli wtargnąć do miasta i – wykorzystując wyniki z tego powodu zamieszanie – zlokalizować zorganizowane przez Polaków punkty odpalenia ładunków wybuchowych założonych na mostach¹³. W następnych tygodniach plan ewoluował. Swój ostateczny kształt otrzymał dopiero w drugiej połowie sierpnia 1939 r.¹⁴

⁸ Herbert Schindler w przywoływanej pracy konsekwentnie wskazuje, że mosty były położone poza miastem, choć w rzeczywistości od ich zbudowania w XIX w. znajdowały się one w jego granicach.

⁹ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 8. Poza kwestiami *stricto* militarnymi opanowanie mostów tczewskich było kluczowe dla zapewnienia sprawnej komunikacji pomiędzy Prusami Wschodnimi a pozostałymi terenami III Rzeszy (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew w dniu 1 września 1939 roku*, „Teki Kociewskie” 2009, z. 3, s. 62).

¹⁰ F. Halder, *Dziennik wojenny...*, *passim*. Warto przy tym wspomnieć, że na pierwszych kartach dziennika gen. Haldera Tczew jest najczęściej pojawiającym się polskim miastem.

¹¹ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 85.

¹² Wśród kolejnych planów zajęcia mostów tczewskich pojawił się również taki, który opierał się na desancie powietrznym (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 63).

¹³ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 90.

¹⁴ Jeszcze 19 sierpnia 1939 r. gen. Halder wskazywał, że rozważano trzy warianty zajęcia mostów tczewskich: „a) 1 kompania saperów w ubraniach cywilnych pociągiem towarowym [z Malborka – M.K.], za nią pociąg pancerny, a następnie grupa zmotoryzowana Medema: pozostałe poddziały batalionu saperów, pluton appanc., dywizjon ciężkich haubic polowych, 1 kampania km (pluton rozpoznania na samochodach pancernych). Lotnictwo atakuje: koszary, elektrownie, dworzec; b) wariant: współpraca z SS. Podciągnięcie w nocy (o północy); c) wariant: Jeśli ruch kolejowy zostanie sparaliżowany, przeprowadzić operację zgodnie z punktem a) na cywilnych samochodach. Ruch pociągów musi zostać utrzymany (Oddział V – Transportowy)” (zob. F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 47).

OPERACJA „DIRSCHAU”

Zgodnie z założeniami planu operacji, której nadano kryptonim „Dirschau” (niem. Tczew), Niemcy mieli podstępem przejąć zawezwane uprzednio do Malborka polskie lokomotywy, a następnie (po obezwładnieniu kolejarzy i przebraniu się w ich mundury) podłączyć do nich wagony cywilne z ukrytymi w nich niemieckimi saperami¹⁵. Tranzyt ten miała osłaniać uzbrojona drezyna i pociąg pancerny (miał jechać 15 minut za pociągiem z saperami, dzięki czemu chciano uniknąć alarmowania strony polskiej)¹⁶. W ramach wsparcia równocześnie miał wyruszyć wóz meblowy, w którym również znajdowali się niemieccy saperzy¹⁷. Tak przygotowane oddziały miały w ukryciu wjechać na mosty kolejowy i drogowy, by rozbroić ładunki wybuchowe założone przez polskich żołnierzy¹⁸. Na krótko przed ich atakiem planowano dokonać bombardowania kilku strategicznych punktów w mieście, w tym okolic dworca kolejowego, gdzie zgodnie z ustaleniami wywiadu III Rzeszy znajdowały się urządzenia służące do odpalenia ładunków wybuchowych¹⁹. Realizację tych zadań powierzono płk. Gerhardowi Medemowi, od 18 sierpnia 1939 r. dowódcy 541. Pułku Saperów do Zadań Specjalnych²⁰. 1 września w skład kierowanej przez niego tzw. grupy Medema – mającej przeprowadzić akcję – weszły m.in.: 11. Pułk Straży Granicznej (Grenzwachtu), oddział artylerii lekkiej (składający się z 2. baterii 41. batalionu saperów), 41. batalion saperów, pociąg pancerny, drezyna pancerna i batalion SS „Götze” (SS Heimwehr Danzig) z Gdańska²¹. Natomiast

W ramach wsparcia równocześnie miał wyruszyć wóz meblowy, w którym również znajdowali się niemieccy saperzy. Tak przygotowane oddziały miały w ukryciu wjechać na mosty kolejowy i drogowy, by rozbroić ładunki wybuchowe założone przez polskich żołnierzy.

¹⁵ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 63; H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 95.

¹⁶ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...* Co ciekawe, pomysłodawcą użycia pociągu pancernego jako wsparcia był najprawdopodobniej Heinrich Himmler (zob. F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 36).

¹⁷ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 95.

¹⁸ *Ibidem*; T. Chinciński, *Forpocztą Hitlera. Niemiecka dywersja w Polsce w 1939 roku*, Gdańsk-Warszawa 2010, s. 222.

¹⁹ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 63. Należy wspomnieć, że w ramach przygotowań do nalotu wyznaczeni do niego niemieccy piloci poznawali teren przyszłego bombardowania, przejeżdżając wielokrotnie przez Tczew pociągiem, jak również przeprowadzali specjalne szkolenia na lotnisku w Instenborgu (zob. *ibidem*, s. 63–64). Ostateczną decyzję o użyciu lotnictwa dowództwo Wehrmachtu powzięło 17 sierpnia 1939 r. Natomiast listę celów objętych bombardowaniem Niemcy wyznaczili około 22 sierpnia 1939 r. (zob. F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 44, 53).

²⁰ T. Chinciński, *Forpocztą Hitlera...*, s. 235; H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 94.

²¹ *Ibidem*; J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 63; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”*, Warszawa 1983, s. 98; R. Wiecki, *Tczew pod okupacją hitlerowską*, Tczew 2013, s. 13.



do wspomnianego nalotu wyznaczono oddział nurkujących Junkersów Ju 87B z 3. Eskadry I Dywizjonu 1. Pułku Bombowców Nurkujących, dowodzonej przez por. Brunona Dilley'a²². Ustalono ponadto, że część sił, niebiorąca udziału w pierwszej fazie agresji, około godz. 4:45 przekroczy Nogat i następnie uderzy na miasto²³.

Bezpośredniemu atakowi na mosty tczewskie miały towarzyszyć akcje niemieckich dywersantów. Spośród utworzonych na Pomorzu przez placówkę Abwehry nr 1 w Królewcu specjalnych grup sabotażowych jedna otrzymała zadanie wsparcia operacji „Dirschau”²⁴. W jej ramach niemieccy dywersanci mieli przeprowadzić akcję o kryptonimie „Post” (niem. Poczta). Zgodnie z jej założeniami trzem grupom bojowym (liczącym kolejno 25, 15 i 5 członków) polecono zatrzymanie pracowników i zajęcie budynków: polskiego posterunku celnego w Kałdowie, nastawni kolejowej w Szymankowie oraz stacji w Lisewie Malborskim. Chciano przez to uniknąć ewentualnych komplikacji przy próbie zajęcia mostów tczewskich²⁵.

Przygotowywana przez Niemców operacja „Dirschau” – jak słusznie wskazuje Tomasz Chinciński – miała charakter akcji dywersyjnej, łamiącej zasady prawa wojennego²⁶. Niedaleka przyszłość miała jednak pokazać, że Polacy byli przygotowani nawet na taki rodzaj ataku.

POLSKIE PRZYGOTOWANIA

Wobec rosnącego zagrożenia już w marcu 1939 r. podniesiono stan pogotowia bojowego dla stacjonującego w Tczewie 2. Batalionu Strzelców²⁷. Jeszcze w tym samym miesiącu do miasta przyjechał gen. Władysław

²² R. Wiecki, *Tczew pod okupacją...*, s. 14.

²³ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 95.

²⁴ T. Chinciński, *Forpoczta Hitlera...*, s. 222. Oprócz operacji „Dirschau” dywersanci mieli wziąć udział w akcji o kryptonimie „Szerszenie”, której celem było wywołanie niepokojów i paniki w Tczewie przy współudziale zamieszkujących miasto Niemców (zob. *ibidem*). Agenci 26 sierpnia 1939 r. (dzień wybrany pierwotnie przez Niemców do rozpoczęcia ataku) mieli od południowego zachodu przeniknąć do miasta. Akcję jednak odwołano i zmieniono termin uderzenia. Jak wskazuje Schindler, nie udało się przekazać tej informacji trzem członkom wspomnianej grupy (zob. H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 95).

²⁵ T. Chinciński, *Forpoczta Hitlera...*, s. 236–237.

²⁶ Jak zauważa przywoływany badacz, „Pomimo udziału w tym przedsięwzięciu regularnych wojsk niemieckich, cała operacja w świetle prawa międzynarodowego była akcją dywersyjną. Działania w ramach Unternehmen «Dirschau» można uznać za łamiące zasady prawa wojennego, gdyż saperzy biorący w nich udział prowadzili operację w sposób nieoznakowany. Na początku akcji byli oni ukryci w wagonach cywilnego pociągu tranzytowego, tym samym nie spełniali warunków używania «stałych i dających się rozpoznać z daleka znaków rozpoznawczych» oraz «jawnego noszenia broni»” (*ibidem*, s. 234).

²⁷ I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się w Tczewie*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 1989, nr 7, s. 3.

Bortnowski, wówczas jeden z inspektorów armii²⁸. Rozkazał on stojącemu na czele batalionu ppłk. Stanisławowi Janikowi wzmocnienie ochrony mostów. Przestrzegał również przed dopuszczeniem do przejścia ich przez Niemców w stanie nieuszkodzonym²⁹. W związku z tym rozpoczęto przygotowania do ewentualnego wysadzenia mostów. Prace minerskie w ostatniej dekadzie marca rozpoczęła licząca 18 osób grupa saperów z toruńskiego 15. Batalionu Saperów (z 15. Dywizji Piechoty), dowodzona przez por. Golińskiego. Ten w lipcu 1939 r. został zastąpiony przez ppor. Norberta Juchtmana³⁰. By zachować przygotowania w tajemnicy przed Niemcami, żołnierze wykonywali prace pod pozorem naprawy mostów, przebrani w mundury kolejarskie lub ubrania cywilne³¹. Do czerwca 1939 r. polscy saperzy założyli ładunki wybuchowe na przęsłach mostowych, jak również wykonali w przyczółkach i filarach komory minowe, które wypełnili łącznie 10 t trotylu³². Przygotowano również dwa punkty odpalenia materiałów wybuchowych, które znajdowały się w schronie na zachodnim przyczółku mostu kolejowego oraz w specjalnie przygotowanym schronie na terenie tczewskiego dworca³³. Ewentualna decyzja o wysadzeniu w powietrze mostów pozostawała w gestii dowódcy Armii „Pomorze” gen. Bortnowskiego oraz ppłk. Janika, gdyby ostatni z wymienionych oficerów uznał, że nie jest w stanie utrzymania ich przed dostaniem

²⁸ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 17.

²⁹ *Ibidem*, s. 17–18. Jak wskazuje Jakub Borkowicz, we wcześniejszym okresie polskie dowództwo zakładało obronę mostów i wykorzystanie ich do przetransportowania Korpusu Interwencyjnego (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 64). Zmianę w planach przyniósł początek 1939 r. W opracowanym wówczas przez Sztab Główny Wojska Polskiego „planie wycofania” przewidywano wysadzenie mostów i wiaduktów kolejowych oraz drogowych, jak również stacji i węzłów kolejowych. Miało to służyć utrudnieniu ruchów wojsk niemieckich (ewentualnego przerzucenia sił z terenów Rzeszy do Prus Wschodnich) (zob. K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 17).

³⁰ K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 64–65. Więcej o ppor. Juchtmanie zob. S. Kucharski, *O dwóch Pruszkowiakach [sic!], którzy wysadzili tczewskie mosty*, „Przegląd Pruszkowski” 2013, nr 1, s. 67–90.

³¹ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 18.

³² *Ibidem*; J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 65; H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 105. Należy wspomnieć, że w literaturze obcojęzycznej często podaje się błędnie, że do wysadzenia mostów tczewskich użyto min (zob. m.in. R. Moorhouse, *First to Fight. The Polish War 1939*, London 2019). Najprawdopodobniej wynika to ze zbyt dosłownego tłumaczenia słowa „zaminować”, które w języku polskim ma dwa znaczenia (założyć gdzieś miny, jak również podłożyć ładunki wybuchowe). Warto dodać w tym miejscu, że Jerzy Ślaski przesuwając termin zakończenia prac minerskich na lipiec 1939 r. (zob. J. Ślaski, *Polska walcząca*, Warszawa 1990, s. 16).

³³ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 65; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 18; S. Janik, *Obrona reduity Tczew...*, k. 84. W drugiej połowie sierpnia 1939 r., pomimo silnej infiltracji wywiadowczej, niemieckie dowództwo знаło tylko jedno z miejsc odpalenia ładunków, natomiast jedno uważano za „przypuszczalne”, a jedno za „prawdopodobne” (zob. F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 47).



się w ręce sił niemieckich³⁴. Dowódca 2. Batalionu Strzelców otrzymał również prawo do wstrzymywania odbywającego się przez nie tranzytu, na co jednak się nie zdecydował³⁵.

Ponadto w ramach przygotowań do obrony mostów w przyczółkach zainstalowano stanowiska ciężkich karabinów maszynowych, a dwa kolejne umieszczono potajemnie na dworcu³⁶. Nie był to jednak koniec prac. Przy użyciu ruchomej zapory, która składała się z szyn i drutu kolczastego, zabarykadowano wjazd na mosty³⁷. Wzmocnieniem dla ich obrony miał być również przysłany, liczący sześć pojazdów, pluton czołgów „Renault” pod dowództwem por. Martyniana Saturnina Sarnowskiego³⁸. Podniesiono również stan osobowy samego 2. Batalionu Strzelców, zwiększając jego stan etatowy z 772 do

³⁴ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 72. W swoich pracach odmienne stanowisko na tę kwestię przedstawia Tomasz Chinciński, który wskazuje, że prawo do podjęcia decyzji o wysadzeniu tczewskich mostów zarezerwował dla siebie marsz. Edward Rydz-Śmigły. Jak wskazuje, była to odpowiedź na obawy szefa sztabu armii brytyjskiej gen. Williama Edmunda Ironside’a, że wojna może wybuchnąć „o jakiś most w Tczewie” (zob. T. Chinciński, *Forpocztą Hitlera...*, s. 235; *idem*, *Niemiecka dywersja w Polsce w 1939 r. w świetle dokumentów policyjnych i wojskowych II Rzeczypospolitej oraz służb specjalnych III Rzeszy. Część 2 (sierpień–wrzesień 1939 r.)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2006, nr 9, s. 166). Wydaje się jednak, że był to tylko gest mający uspokoić sojusznika Polski. Trudno sądzić, by najwyższe władze wojskowe – zdając sobie sprawę, jak dynamiczny charakter może przybrać zbliżający się konflikt i jak wiele może zależeć od sprawności podejmowanych działań – pozostawiał do dyspozycji Warszawy decyzję, której spóźnienie mogłoby spowodować katastrofalne skutki.

³⁵ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 72. Chociaż ppłk Janik nie zdecydował się na wykorzystanie nabytych kompetencji w tym zakresie, ustanowiono nowe zasady tranzytu przez mosty tczewskie. W okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch II wojny światowej o tym, czy dany pociąg może przejechać przez most, decydował każdorazowo wydelegowany do służby na dworcu kolejowym oficer 2. Batalionu Strzelców (zob. J. Kamiński, *Wojna i tczewskie mosty*, „Kociwski Magazyn Regionalny” 1998, nr 2, s. 51). Jak wskazuje Stanisław Ordon, strona polska nie zdecydowała się na zatrzymanie tranzytu przez tczewskie mosty ze względu na obawy, że Niemcy otrzymają wówczas ważny argument w sporze z Polską (zob. S. Ordon, *Wojna obronna Polski w 1939 roku na wybrzeżu i morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974, s. 280).

³⁶ K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 65; R. Wiecki, *Tczew pod okupacją...*, s. 14.

³⁷ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 20.

³⁸ *Ibidem*, s. 18, 47. Według Stanisława Sławińskiego decyzja o przesłaniu do Tczewa plutonu czołgów por. Sarnowskiego została podjęta po otrzymaniu przez dowództwo Armii „Pomorze” informacji, że Niemcy przerzucają mające maszerować na Tczew siły przy użyciu mostu pontonowego pod Kieźmarkiem (zob. S. Sławiński, *Od Borów Tucholskich do Kampinosu*, Warszawa 1977, s. 96). Co ciekawe, Janusz Ledwoch wskazuje, że decyzja ta zapadła wcześniej. Sarnowski już 2 czerwca 1939 r. otrzymał rozkaz udania się do Tczewa, konstatując przy tym, że sam sprzęt pancerny miał tam trafić wcześniej. Autor powołuje się również na wspomnienie kpt. Stanisława Młodziankowskiego, dowódcę pociągu pancernego nr 13, w którym służył Sarnowski (zob. J. Ledwoch, *Polskie pociągi pancerne 1939*, Warszawa 2015, s. 7–8).

około 1,2 tys. żołnierzy (część z nich została jednak w sierpniu 1939 r. przeniesiona do ośrodka zapasowego w Rembertowie)³⁹.

Poza kwestiami związanymi *stricto* z obroną mostów, jeszcze w maju rozpoczęto pracę nad przygotowaniem ufortyfikowania miasta. W rejonie Tczewa zbudowano ciągłe rowy strzeleckie, jak również zasieki, które składały się z dwurzędowego płotu oraz drutu kolczastego⁴⁰. W ramach umocnień utworzono stanowiska broni maszynowej, a także uzbrojone w cekaemy dwa schrony bojowe⁴¹. Za pomocą zapór przeciwczołgowych zamknięto ponadto biegnące z Tczewa szosy do Koźlin, Pszczółek oraz Sobowidza⁴². Żołnierzy wspierali również uzbrojeni kolejarze, którzy patrolowali miasto⁴³. Wszystkie siły zgromadzone do obrony mostów i Tczewa tworzyły Oddział Wydzielony (OW) „Tczew”, na którego czele stanął właśnie dowódca 2. Batalionu Strzelców⁴⁴. Nowa struktura podlegała bezpośrednio dowódcy Armii „Pomorze”⁴⁵. W piątek 25 sierpnia 1939 r. 1. kompania piechoty tczewskiego 2. Batalionu Strzelców obsadziła dworzec kolejowy⁴⁶. Sam batalion osiągnął pełną gotowość bojową następnego dnia⁴⁷. Dwa dni później, 28 sierpnia, ppłk Janik wydał rozkaz rozpoczęcia ewakuacji rodzin wojskowych⁴⁸. W nocy z 31 sierpnia na 1 września 1939 r. ogłoszono w Tczewie ostre pogotowie bojowe⁴⁹. Stacjonująca do tej pory na dworcu 1. kompania piechoty, wzmocniona przez pluton czołgów i cekaemów, obsadziła mosty (korzystając z umocnień na wschodnim brzegu Wisły)⁵⁰. Pozostałe siły – na które składały się 2. i 3. kompania piechoty, dwa plutony cekaem oraz po jednym plutonie dział przeciwpancernych, moździerzy, artylerii, zwiadu – zajęły pozycje na umocnieniach osłaniających miasto od północy i północnego zachodu⁵¹. Stanowisko dowodzenia ustawiono w pobliskich Górkach⁵².

³⁹ I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 3; K. Ickiewicz, *Obrona historycznych mostów na Wiśle 1 września 1939 roku*, „Teki Kociewskie” 2009, z. 3, s. 72; *idem*, *Obrona Tczewa i historycznych mostów na Wiśle*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2007, nr 4, s. 7.

⁴⁰ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 20.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 65.

⁴⁴ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 72.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 37.

⁴⁶ *Ibidem*, s. 72.

⁴⁷ K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 72.

⁴⁸ *Idem*, *Druga wojna światowa...*, s. 65.

⁴⁹ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 72.

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*, s. 73. W skład artylerii wchodziły dwie armaty przeciwpancerne bofors kalibru 37 mm oraz dwa działa kalibru 76,2 mm. Niestety, do ostatnich z wymienionych nie posiadano odpowiedniej amunicji (zob. R. Wiecki, *Tczew pod okupacją...*, s. 14).

⁵² K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 73.



Prawie w tym samym czasie, 31 sierpnia 1939 r. około godz. 21:00, wyznaczeni do przeprowadzenia akcji dywersyjnej niemieccy agenci przekroczyli Wisłę w miejscowości Leszkowy, by następnie – przez Nowy Staw – około północy zająć pozycje wyjściowe w Kościeleczkach i Staryniu⁵³. Równocześnie podległe płk. Medemowi oddziały przekroczyły Nogat i zajęły pozycje w pobliżu Nowego Stawu i Malborka. W ostatnim z wymienionych miast pozostali tylko ci niemieccy żołnierze, którzy mieli zająć pociąg⁵⁴. Tylko godziny dzieliły obie strony od starcia.

WALKI

Zgodnie z niemieckim planem jeszcze 31 sierpnia Niemcy zgłosili tczewskiemu dyżurnemu ruchu prośbę o przesłanie dwóch lokomotyw, które miałyby przeprowadzić pociąg z bydłem⁵⁵. Przysłana do Malborka polska załoga została obezwładniona i pozbawiona mundurów kolejarskich, w które przebrali się niemieccy żołnierze.

Następnie rozpoczęto załadunek do wagonów sprzętu i ludzi z 1. kompanii 41. Batalionu Saperów, dowodzonych przez por. Hackena⁵⁶. Prawie w tym samym czasie, około godz. 4:00, grupy dywersyjne napadły na stacje w Szymankowie i Lisewie⁵⁷. W działaniach niemieckich wystąpiło jednak pewne opóźnienie i pociąg tranzytowy nr 963 z ukrytymi niemieckimi saperami wyjechał z Malborka między godz. 4:00–4:15⁵⁸. Spowodowało to, że jadące za nim drezyna i pociąg pancerny zmniejszyły dystans z 15 do 5 minut. Tym samym pojawiała się realne zagrożenie, że zostaną one zauważone przez Polaków za wcześnie, niweczając element zaskoczenia⁵⁹.

Tak się rzeczywiście stało. Według różnych źródeł jeden z celników w Kałdowie lub Szymankowie, zaalarmowany widokiem jadącego pociągu pancernego, wystrzelił czerwoną racę sygnalizacyjną. Najprawdopodobniej skłoniło to polskiego kolejarza do przesunięcia zwrotnicy i skierowanie pociągu pancernego na

Bohaterska postawa Polaków z Szymankowa spowodowała, że niemiecka akcja straciła element zaskoczenia. Zaalarmowany wiadomością od Runowskiego Jan Ernst powiadomił o wszystkim oficera pełniącego dyżur na tczewskim dworcu, który zdecydował o nieotwieraniu zamkniętych mostów.

⁵³ T. Chinciński, *Forpochta Hitlera...*, s. 237.

⁵⁴ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 98.

⁵⁵ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 66.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ T. Chinciński, *Niemiecka dywersja w Polsce...*, s. 167. O zajęciu stacji w Szymankowie zobacz również: T.T. Głuszko, *W Szymankowie wojna rozpoczęła się wcześniej*, „30 Dni” 2000, nr 10, s. 34–44.

⁵⁸ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 66; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 110; I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 7; H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 99.

⁵⁹ T. Chinciński, *Forpochta Hitlera...*, s. 237.

ślepy tor⁶⁰. Wydostanie go kosztowało Niemców 30 minut⁶¹. Nie był to jednak koniec ich problemów. Korzystając z zamieszania, Alfons Runowski, asystent kolejowy z Szymankowa, odebrał około godz. 4:30 telefon od zaniepokojonego opóźnieniem pociągów dyżurnego stacji w Tczewie Jana Ernsta, ostrzegając go przed niemieckim atakiem⁶². W odwecie za to Niemcy zamordowali 14 kolejarzy, 5 celników oraz 2 członków ich rodzin⁶³.

Bohaterska postawa Polaków z Szymankowa spowodowała, że niemiecka akcja straciła element zaskoczenia. Zaalarmowany wiadomością od Runowskiego Jan Ernst powiadomił o wszystkim oficera pełniącego dyżur na tczewskim dworcu, który zadecydował o nieotwieraniu zamkniętych mostów⁶⁴. Wszelkie pozostałe szanse na jakąkolwiek formę zaskoczenia pogrzebał przeprowadzony o godz. 4:34 nalot trzech bombowców nurkujących Ju 87, dowodzony przez por. Brunona Dilleya⁶⁵. Niemieckie bomby spadły na koszary 2. Batalionu Strzelców, okolicę elektrowni miejskiej oraz główny cel ataku, którym był dworzec

⁶⁰ Do dzisiaj w historii tej występuje wiele niejasności. Jedną z głównych dotyczy ustalenia personaliów inspektora celnego, który miał wystrzelić flarę, jak również dokonującego przedstawienia zwrotnicy kolejarza. Według części badaczy pierwszym z nich miał być Stanisław Szarek lub Ignacy Wasilewski, natomiast kierującym na ślepy tor Roman Grubba lub Paweł Szczeciński (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 66; T. Chinciński, *Forpocztą Hitlera...*, s. 237; K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 82; J. Ślaski, *Polska walcząca...*, s. 17; R. Wiecki, *Tczew pod okupacją...*, s. 18). Różnice dotyczą również poszczególnych elementów przedstawionych wydarzeń. Przykładowo Borkowicz, rekonstruuje ten fragment historii walki o mosty tczewskie, zupełnie pomija sprawę wystrzelenia flary sygnalizacyjnej. Ponadto podaje, że wykolejeniu miała ulec drezyna pancerna (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 66).

⁶¹ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 105.

⁶² Jak wskazują źródła, Runowski miał powiedzieć Ernstowi: „Miejcie się dziś na baczności! Więcej nie mogę powiedzieć, gdyż mam tu strażnika, który w tej chwili wyszedł” (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 67; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 111; K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 81).

⁶³ K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 82–84; M. Wardzyńska, *Był rok 1939. Operacja niemieckiej policji bezpieczeństwa w Polsce. Intelligenzaktion*, Warszawa 2009, s. 84–85.

⁶⁴ Jeżeli w historiografii sam fakt decyzji o pozostawieniu mostów zamkniętych nie budzi najmniejszej wątpliwości, to już personalia oficera, który ją podjął, nadal są przedmiotem dyskusji. Konrad Ciechanowski uważa, że był nim por. Antoni Lebieź (zob. K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 111), natomiast Kazimierz Ickiewicz w tej roli obsadza kpt. Władysława Monkosa, dowódcę 1. kompanii piechoty 2. Batalionu Strzelców (zob. K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 54). Sam Ernst w pozostawionej przez siebie relacji nie podał nazwiska oficera, z którym rozmawiał (zob. W. Kledzik, *Dzień 1 września 1939 na trasie Tczew – Malbork*, „Przegląd Zachodni” 1957, nr 4, s. 420–421).

⁶⁵ Samoloty wyleciały o godz. 4:26 z lotniska w Elblągu. W celu zmylenia polskich żołnierzy nadleciały od strony południowej miasta (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 67; K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 52). Co ciekawe, Ickiewicz podaje, że w bombardowaniu brało udział sześć bombowców wspieranych przez sześć myśliwców (zob. *ibidem*). Niewykluczone, że badacz, tworząc swoją tezę, kierował się meldunkiem sytuacyjnym sztabu Armii „Pomorze”,



i nasyp kolejowy⁶⁶. Choć nalot kosztował życie co najmniej trzech osób, nie spełnił swojego zamierzenia – unieszkodliwienia przewodów łączących urządzenia odpalające z umieszczonymi na mostach ładunkami wybuchowymi⁶⁷. Ponadto zaalarmował obrońców miasta. Gdy około godz. 4:45 od strony Lisewa pod most kolejowy podjechał pociąg tranzytowy nr 963 z ukrytymi w nim niemieckimi saperami, polscy żołnierze z OW „Tczew” znajdowali się już na swoich pozycjach. Właśnie o tej godzinie rozpoczął się niemiecki atak⁶⁸.

W pierwszych chwilach po przyjeździe – jak wskazuje Jakub Borkowicz – dowodzony przez por. Hackena pociąg próbował staranować zaporę zlokalizowaną przy wjeździe na most kolejowy⁶⁹. Wobec niepowodzenia tej akcji Niemcy żołnierze wybiegli z wagonów, chcąc zaatakować przyczółek wschodni mostu⁷⁰. Natychmiast zostali ostrzelani i zmuszeni do odwrotu przez plutony pod dowództwem ppor. Walentego Faterkowskiego⁷¹ oraz ppor. Bernarda Biana, ulokowane w dwóch

w którym wskazywano właśnie na taki wymiar ataku lotniczego (zob. T. Chinciński, *Niemiecka dywersja w Polsce...*, s. 167). Jak jednak podaje Schindler, na podstawie dokumentacji sił zbrojnych III Rzeszy, ze względu na panującą tego dnia złą widoczność zdecydowano się na start tylko trzech maszyn (zob. H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 110). Nieścisłości znajdujące się w przywoływanym polskim meldunku uwiarygadniają ustalenia niemieckiego badacza. Omawiając kwestie związane z porannym atakiem lotniczym, warto wspomnieć, że Jan Kamiński, który powołuje się na relacje jednego ze świadków bombardowania, wskazuje, że do nalotu na Tczew mogło dojść już o godz. 4:23 (zob. J. Kamiński, *Wojna i tczewskie mosty...*, s. 52). Hipoteza ta jednak nie wytrzymuje prób krytyki.

⁶⁶ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 67.

⁶⁷ K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 72. Do dzisiaj nierozstrzygnięta pozostaje kwestia, czy niemieckie bomby uszkodziły przewody (zob. *ibidem*), czy też ich nie naruszyły (zob. H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 106). Jednak nawet zwolennicy pierwszej z wersji zauważają, że bardzo szybko je naprawiono. W związku z tym można uznać, że nalot nie osiągnął swojego głównego celu.

⁶⁸ W historiografii dość powszechnie uznaje się, że lądowy etap ataku na miasto nastąpił o godz. 4:45. Jednym z pierwszych badaczy, który przedstawił ten termin, był Józef Milewski (zob. J. Milewski, *Kociewie w latach okupacji hitlerowskiej 1939–1945*, Warszawa 1977, s. 40). Część badaczy unika podawania konkretnej godziny ataku. Dla przykładu Ciechanowski wskazuje, że doszło do niego „pod koniec bombardowania” (zob. K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 111). Biorąc jednak pod uwagę, że rozpoczęty o godz. 4:34 nalot trwał – jak podaje Ickiewicz – około 10 minut, można wywnioskować, iż ustalenia twórcy monografii o Armii „Pomorze” nie odbiegają od tych poczynionych przez Milewskiego (zob. K. Ickiewicz, *Druga wojna światowa...*, s. 52). W dyskursie historycznym pojawiają się również terminy uderzenia zupełnie zmieniające przyjętą chronologię wydarzeń. Według przywoływanego już wielokrotnie Śląskiego przykładowo, do ataku lądowego na polskie tczewskie pozycje doszło już o godz. 4:20, jeszcze przed nalotem (zob. J. Ślaski, *Polska walcząca...*, s. 17).

⁶⁹ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 67.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Więcej o ppor. Faterkowskim zob. H. Rudko, *Bronił tczewskich mostów. Walenty Faterkowski (1912–2013)*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2013, nr 2, s. 47.

bunkrach, okopach i stanowiskach w filarach⁷². Niestety, szala zwycięstwa zaczęła przechylać się na stronę niemiecką. Przybyły z opóźnieniem pociąg pancerny rozpoczął ostrzał artyleryjski obu przyczółków mostowych, w których znajdowały się polskie pozycje⁷³. Do walki zaczęły wchodzić również pozostałe oddziały grupy „Medema”, które o godz. 4:45 przekroczyły Nogat⁷⁴. Na znajdujących się w coraz trudniejszej sytuacji polskich obrońców spadły również, pomiędzy godz. 5:30–5:34, kolejne bomby lotnicze⁷⁵. Na szczęście ponownie nalot niemiecki nie wyrządził żołnierzom OW „Tczew” większych szkód⁷⁶. W tym samym czasie w rejon walk przyjechał ppłk Janik, dowódca obrony miasta⁷⁷. Jak sam wspominał:

„ Udałem się niezwłocznie na przyczółek zachodni mostów, gdzie znalazłem się około godz. 5:15. Dowódca ochrony rejonu mostów, kpt. Wł[adysław] Monkosa zameldował mi o sytuacji. Była poważna: pluton ppor. W. Faterkowskiego na przyczółku wschodnim bronił się bohatersko, odpierając ogniem wysiłki Niemców, zmierzających do wtargnięcia na mosty, ale pluton poniósł też znaczne straty w ludziach i sprzęcie⁷⁸.

By uzyskać pełny obraz sytuacji, ppłk Janik wysłał pluton czołgów, który miał skontrolować broniących się na przyczółku wschodnim⁷⁹. Dowodzone przez por. Sarnowskiego wozy musiały się jednak wycofać ze względu na silny ogień niemiecki⁸⁰. Ostatecznie na miejsce najzacieklejszych walk ppłk Janik wysłał nowo mianowanego adiutanta 2. Batalionu Strzelców por. Antoniego Lebiegda, który otrzymał prawo zarządzania odwrotu żołnierzy broniących wschodniego przyczółku⁸¹. Ostatecznie wyznaczony oficer dotarł na miejsce i wobec dużych strat, rosnących sił nieprzyjaciela oraz stwierdzenia

⁷² J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 67; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 111; K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 73; *idem*, K. Zieliński, *Wojsko Polskie w Tczewie...*, s. 42; I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 8.

⁷³ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68; K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 112.

⁷⁴ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68; I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 8.

⁷⁵ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68; H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 109.

⁷⁶ Według ustaleń Modzelewskiego drugie bombardowanie nastąpiło na żądanie ppłk. Madema. Ponieważ jednak grupa por. Dilleya nie była jeszcze gotowa do kolejnej akcji, wykorzystano bombowce dornier Do-17 Z. Te mogły atakować wyłącznie z dużych wysokości. Spowodowało to, że bomby, które miały spaść na zachodni przyczółek mostowy i dworzec, nie trafiły w cel (spadając na obiekty cywilne w mieście, powodując straty wśród mieszkańców cywilnych miasta) (zob. I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 8).

⁷⁷ K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 73.

⁷⁸ S. Janik, *Obrona reduty Tczew...*, k. 85

⁷⁹ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 112.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ *Ibidem*.



obecności pociągu pancernego wydał około godz. 6:00 rozkaz o wycofaniu się polskich sił na zachodni przyczółek⁸².

W tym samym czasie ppłk Janik zdecydował o rozpoczęciu odpalania ładunków wybuchowych⁸³. Około godz. 6:10 ppor. Juchtmann wysadził wschodni przyczółek mostu, powodując znaczne straty wśród atakujących żołnierzy niemieckich⁸⁴. Kilkadziesiąt minut później, o godz. 6:45, zdetonowano ładunki na zachodnim przyczółku⁸⁵. Łącznie wysadzono cztery filary mostowe⁸⁶. Piętnaście minut później, o godz. 7:00, ppłk Janik złożył meldunek do sztabu Armii „Pomorze”, w którym poinformował o zniszczeniu mostów⁸⁷.

Dla Niemców była to poważna klęska. Fiaskiem kończyła się jedna z największych misji specjalnych zaplanowanych na pierwsze dni walk⁸⁸. Jak zauważał Paweł Wieczorkiewicz, niepowodzenie kosztowało Niemców stratę cennego czasu potrzebnego dla przegrupowania Grupy Armii „Północ”⁸⁹. Władze wojskowe III Rzeszy szacowały, że nawet wykorzystując przeprawy tymczasowe, przerzut dywizji przez Wisłę będzie trwał 3,5 dnia⁹⁰. Budowa nowego, prowizorycznego mostu zajęła Niemcom 40 dni⁹¹.

Eksplozje po godz. 6:00 nie kończyły jednak walk o Tczew. Jeszcze przed godz. 8:00 ppłk Janik wycofał do Torunia specjalnym pociągiem ewakuacyjnym pluton saperów ppor. Juchtmanna i czołgów por. Sarnowskiego⁹².

⁸² *Ibidem*; J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68.

⁸³ Co ciekawe, niektórzy badacze podają błędnie, że do wysadzenia obu mostów doszło bezpośrednio po pojawieniu się u wjazdu na nich pociągu tranzytowego nr 963 z ukrytymi w wagonach niemieckimi żołnierzami, około godz. 4:45 (zob. N. Kunert, *Uzupełnienie wspomnień o wrześniu 1939*, „Kociński Magazyn Regionalny” 1998, nr 3–4, s. 66; K. Sławiński, *Bitwa o Pomorze. 1939*, Warszawa 1974, s. 46–47).

⁸⁴ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68; T. Chinciński, *Niemiecka dywersja w Polsce...*, s. 167. Należy zauważyć, że Ickiewicz i Ślaski przesuwają wysadzenie przyczółka wschodniego na godz. 6:00 (zob. K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 74; J. Ślaski, *Polska walcząca...*, s. 18).

⁸⁵ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68.

⁸⁶ K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 74. W swoich dziennikach gen. Halder odnotował, że zniszczone zostały dwa główne filary i jeden pośredni (zob. F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 83).

⁸⁷ K. Ciechanowski, *Armia „Pomorze”...*, s. 112. W odpowiedzi na meldunek ppłk. Janika o godz. 8:00–9:00 w okolicach podtczewskich Górek wylądował samolot z łącznikiem sztabu Armii „Pomorze”, który otrzymał rozkaz potwierdzenia wysadzenia mostów (zob. *ibidem*; I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 9). Przekazał również dowódcy 2. Batalionu Strzelców polecenie rozwiązania OW „Tczew” (zob. J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 68).

⁸⁸ T. Chinciński, *Forpochta Hitlera...*, s. 234.

⁸⁹ P.P. Wieczorkiewicz, *Kampania 1939 roku*, Warszawa 2001, s. 27.

⁹⁰ F. Halder, *Dziennik wojenny...*, s. 83.

⁹¹ J. Ślaski, *Polska walcząca...*, s. 18. O obudowie mostu kolejowego zob. m.in.: R. Hardt, *Z żelaza uplecione*, „Kociński Magazyn Regionalny” 1989, nr 7, s. 43–44.

⁹² I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 8.

Następnie ze strony Koźlin, Pszczółek oraz Szpęgawy ruszyło natarcie niemieckie w sile m.in. kompanii i dwóch batalionów piechoty, wspieranych przez wozy pancerne⁹³. Około południa Niemcy podjęli również nieudaną próbę sforsowania Wisły przy użyciu tratw⁹⁴. W tym samym czasie zaczęło się trzecie bombardowanie (trwające od godz. 12 do 13) oraz ostrzał artyleryjski⁹⁵. Polscy żołnierze ponosili coraz większe straty, cofając się coraz bardziej⁹⁶. Kolejne kontrataki, chociaż niekiedy skuteczne, nie mogły odmienić sytuacji. Po otrzymaniu około godz. 17:00 rozkazu dowódcy OW „Starogard” ppłk. Józefa Trepto, 2. Batalion Strzelców rozpoczął wycofywanie się z miasta (co zakończono o godz. 20:00)⁹⁷. Pierwsze oddziały niemieckie (SS Heimwehr Danzig) wkroczyły do tczewskich koszar wojskowych około godz. 22:00⁹⁸. Tczew został zajęty przez Niemców 2 września o godz. 5:30⁹⁹. W tym czasie żołnierze tczewskiego 2. Batalionu Strzelców ewakuowali się w kierunku Skórcza, Osia i Świecia¹⁰⁰. Podczas odwrotu nękana niemieckimi atakami 1. kompania piechoty, dowodzona przez kpt. Władysława Monkosa, została oddzielona od reszty sił batalionu¹⁰¹. Większość żołnierzy 2. Batalionu Strzelców dostała się do niewoli 3 września 1939 r. w Świeciu¹⁰². Około 70 ludzi, wcześniej oddzielonych, kontynuowało walkę w innych jednostkach, biorąc udział m.in. w bitwie nad Bzurą¹⁰³. Trudno oszacować bilans walk o mosty i miasto. Najprawdopodobniej straty niemieckie były znacznie większe niż polskie. Jak wskazuje Borkowicz, w walkach zginęło i zostało rannych około 160 Niemców¹⁰⁴. Po stronie polskiej natomiast śmierć poniosło 20 żołnierzy, 6 zostało rannych, a 15 trafiło do niewoli¹⁰⁵. Jednakże według poczynionych przez autora niniejszego opracowania ustaleń, 1 września 1939 r. w walkach o Tczew mogło zginąć nawet 28 polskich żołnierzy:

⁹³ *Ibidem*, s. 9.

⁹⁴ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 99.

⁹⁵ I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 9.

⁹⁶ Po niemieckim ataku przeprowadzonym około godz. 15 dowodzona przez kpt. Bolesława Klejmenta 2. kompania strzelecka, która broniła zachodniej części miasta, została zmuszona do wycofania się w rejon placu ćwiczeń 2. Batalionu Strzelców (zob. K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 74).

⁹⁷ I. Modzelewski, *Wojna zaczęła się...*, s. 9; J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 70.

⁹⁸ K. Ickiewicz, *Obrona historycznych...*, s. 74.

⁹⁹ H. Schindler, *Mosty i Tczew 1939...*, s. 99.

¹⁰⁰ M. Kłodziński, *Jan Kiedrowicz – losy wojenne*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2016, nr 3, s. 30–32.

¹⁰¹ *Ibidem*, s. 32.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ *Ibidem*, s. 33.

¹⁰⁴ J. Borkowicz, *Walki o Tczew...*, s. 70.

¹⁰⁵ *Ibidem*.



I. Zidentyfikowani i zweryfikowani polegli¹⁰⁶

1. ppor. Tadeusz Bolesław Bohlen, ur. 15 czerwca 1911 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
2. szer. Jan Brzoka, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
3. szer. Brunon Dwicki, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
4. strz. Stanisław Grabowski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
5. strz. Grintowski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
6. sierż. Jan Jeżewski, ur. 13 czerwca 1906 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
7. strz. Abraham Kamiński ur. 1915 r., poległ 1 września 1939 r. w Rokitkach, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
8. strz. Antoni Kłassa, ur. 1915 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
9. kpr. Czesław Klemens, ur. 15 maja 1915 r., 60. Pułk Piechoty, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
10. strz. Konrad Kollege, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
11. strz. Bronisław Kreja, ur. 1914 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Rokitkach, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
12. plut. Maksymilian Antoni Linda, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
13. strz. Franciszek Lisicki, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
14. strz. Stefan Antoni Olszewski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
15. ppor. rez. Konstanty Antoni Ostrowski, ur. 17 czerwca 1906 r., 2. Batalion Strzelców w Tczewie, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
16. kpr. Bronisław Radzikowski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
17. por. Martynian Saturnin Sarnowski, 1. pociąg pancerny, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;

¹⁰⁶ Wskazane dane zostały opublikowane w: *Obrońcy Tczewa polegli 1 września 1939 roku*, oprac. M. Kłodziński, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2016, nr 3, s. 34.

18. ppor. rez. Paweł Urbański, ur. 10 lipca 1910 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r., pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie;
19. strz. Franciszek Zander, ur. 17 maja 1908 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie, pochowany w mogile zbiorowej w Tczewie.

II. Zidentyfikowani, niezwyfikowani polegli¹⁰⁷

1. kpr. Fumarski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
2. strz. Alfons Janicki, ur. 10 grudnia 1904 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
3. kpr. Witold Kłysz, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
4. kpr./ppor. Lyłoborski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
5. kpr. Szczepan Nadolski, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
6. kpr. Paweł Omernik, ur. 1914 r., poległ 1 września 1939 r.;
7. st. sierż. Franciszek Prusiecki, ur. 5 października 1899 r., 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Suchostrzygach¹⁰⁸;
8. sierż. Waldman, 2. Batalion Strzelców, poległ 1 września 1939 r. w Tczewie;
9. Wilga, piekarz, żołnierz 2. Kompanii 82. Batalionu Piechoty, poległ 1 września 1939 r. w Rokitkach.

Chociaż walki o mosty tczewskie i Tczew trwały – z perspektywy całej kampanii polskiej i II wojny światowej – bardzo krótko (tylko 15 godzin), nadal wiele kwestii, jak pokazuje niniejszy tekst, pozostaje dla badaczy nierozstrzygniętych – m.in. obsada niektórych stanowisk czy też sama liczba poległych. Bardzo niewiele wiemy również np. o wykorzystaniu czołgów w walce o mosty. Starcia mogły być dużo bardziej zacięte niż opisują historycy, na co wskazuje śmierć ich dowódcy, por. Sarnowskiego

¹⁰⁷ *Ibidem*. W odróżnieniu od opracowanej w 2016 r. listy usunięto nazwisko ppłk. Władysława Koczorowskiego, który najprawdopodobniej zginął w 1942 r. w filii KL Dachau (zob. M. Kargul, *Zapomniany oddział tczewskiego września 1939 roku – 2. Kompania 82. Batalionu Piechoty*, „Teki Kociewskie” 2012, z. 6, s. 150).

¹⁰⁸ Wieś Suchostrzygi została po II wojnie światowej włączona w granice Tczewa, stając się dzielnicą miasta.



(faktu tego nie uwzględniają badacze opisujący walki o Tczew). Nadal nie mamy informacji podstawowej, jaką jest konkretna liczba żołnierzy polskich, która brała udział w obronie mostów i miasta. Wydaje się również, że nadal zbyt niepełny jest znany nam obraz ich losów po wysadzeniu przepraw wiślanych – zarówno walk o samo utrzymanie Tczewa, jak i okresu po jego opuszczeniu. Podobnych przykładów można by wymienić jeszcze kilka, jak chociażby kwestię zasadniczą przy analizowaniu operacji, o której powodzeniu mogło zaważyć utrzymanie elementu zaskoczenia, mianowicie: który z polskich celników i w jakich okolicznościach dostrzegł niemiecki pociąg pancerny i ostrzegł pozostałych Polaków.

Może się wprawdzie wydawać, że przy wręcz „aptekarskim” przedstawieniu walk o mosty tczewskie funkcjonującym w literaturze (przypomnianym w niniejszym artykule) podniesione „braki” są kwestią „kosmetyki”, niemającej większego wpływu obraz tych wydarzeń. Biorąc pod uwagę dorobek badaczy zajmujących się tą tematyką przez ostatnie kilkadziesiąt lat, bardzo łatwo, co zrozumiałe, przyjąć takie założenie. Trudno bowiem sądzić, że odnalezienie odpowiedzi na przywołane, nierozstrzygnięte kwestie, zmieni diametralnie historię walk o mosty tczewskie 1 września 1939 r. Zdaniem autora niniejszego opracowania nie taki jest cel tych dociekań. Odpowiedzi na powstające pytania badawcze niewątpliwie uzupełnią stan naszej wiedzy. Nie możemy również przy tym wykluczyć, że niektóre z elementów opowieści o obronie mostów zostaną przez nowe ustalenia zrewidowane, a inne nawet podważone. Przede wszystkim jednak odpowiedzi na te i inne problemy badawcze – jak i sam proces dochodzenia do nich – mogą dać początek nowym pytaniom, których dzisiaj nawet nie bierzemy pod uwagę. Doskonale pokazuje to przykład najnowszych odkryć na Westerplatte. Często historycy kończą swoje prace, zaznaczając, że dany artykuł lub książka nie rości sobie prawa do bycia „ostatnim słowem historii” w danym temacie. Niniejszy tekst w przekonaniu jego autora powinien, poza przypomnieniem i uporządkowaniem dotychczasowych ustaleń badaczy, spełniać również inną funkcję – potrzebnego nowego otwarcia dyskusji o walkach o mosty tczewskie we wrześniu 1939 r. Dyskursu szanującego ogrom dotychczasowej pracy badaczy, ale również pozbawionego obawy przed próbami ponownego otwarcia drzwi, które wydawały się już dawno zamknięte.

Nadal nie mamy informacji podstawowej, jaką jest konkretna liczba żołnierzy polskich, która brała udział w obronie mostów i miasta. Wydaje się również, że nadal zbyt niepełny jest znany nam obraz ich losów po wysadzeniu przepraw wiślanych – zarówno walk o samo utrzymanie Tczewa, jak i okresu po jego opuszczeniu.

ANEKS



FOT. 1

Wysadzone mosty w Tczewie,
wrzesień 1939 r. (AIPN)



FOT. 2

Prace niemieckie przy odbudowie
mostu w Tczewie po zakończeniu
walk, wrzesień 1939 r. (AIPN)



FOT. 3

Zniszczenia dokonane podczas walk
na stacji kolejowej w Tczewie, wrze-
sień 1939 r. (AIPN)





FOT. 4

Zniszczone fragmenty stalowej konstrukcji mostu w Tczewie, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 5

Wagony kolejowe, zniszczone w pobliżu mostu kolejowego, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 6

Wywrócony wagon kolejowy, zniszczony w pobliżu mostu kolejowego, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 7

Most kolejowy w Tczewie po wysadzeniu, wrzesień 1939 r. (AIPN)





FOT. 8

Niemieckie prace przy odbudowie mostu w Tczewie po zakończeniu walk, wrzesień 1939 r. (AIPN)



FOT. 9

Leżące na dnie rzeki przęta wysadzonego tczewskiego mostu kolejowego, 7 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 10

Fragment mostów wiślanych w Tczewie po zakończeniu walk - widok z mostu kolejowego, 7 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 11

Fragment wysadzonego mostu
drogowego na Wiśle w Tczewie,
7 września 1939 r. (AIPN)





FOT. 12

Zniszczone mosty przez Wisłę
w Tczewie, 8 września 1939 r.
(AIPN)



FOT. 13

Zawalone mosty przez Wisłę
w Tczewie - widok z zachodniego
brzegu, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 14

Zniszczony most drogowy
w Tczewie - widok z zachodniego
brzegu na górne partie stalowej
konstrukcji, 8 września 1939 r.
(AIPN)



FOT. 15

Fragment zniszczonego budynku
w pobliżu mostu kolejowego,
8 września 1939 r. (AIPN)





FOT. 16

Fragment zniszczonego budynku
w pobliżu mostu kolejowego,
8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 17

Zniszczenia w pobliżu mostów
tczewskich, 8 września 1939 r.
(AIPN)



FOT. 18

Zniszczone torowisko prowa-
dzące do mostu kolejowego,
8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 19

Zniszczone torowisko prowadzące do tczewskiego mostu kolejowego, 8 września 1939 r. (AIPN)





FOT. 20
Ruiny podpory mostu kolejowego
przez Wisłę w Tczewie, 8 wrze-
śnia 1939 r. (AIPN)



FOT. 21
Ruiny służącej jako bunkier
podpory mostu przez Wisłę
w Tczewie, 8 września 1939 r.
(AIPN)



FOT. 22
Prace przy odgruzowywaniu
uszkodzonego stalowego przęsła,
8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 23

Naprawa uszkodzonego stalowego przęsła, 8 września 1939 r.
(AIPN)





FOT. 24

Prace przy odgruzowywaniu uszkodzonego stalowego przęsła, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 25

Naprawa uszkodzonego stalowego przęsła, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 26

Zniszczone stalowe przęsło, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 27

Zniszczony fragment stalowej konstrukcji mostowej, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 28

Zniszczone fragmenty stalowej konstrukcji tczewskiego mostu, 8 września 1939 r. (AIPN)



FOT. 29

Zwalone stalowe przęsła mostu drogowego przez Wisłę w Tczewie, 8 września 1939 r. (AIPN)



Bibliografia

Archiwalia

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie: Zbiór zdjęć prezentujących zniszczenia po niemieckim ataku z września 1939 r.

Opracowania

Beevor A., *D-Day. Bitwa o Normandię*, tłum. M. Komorowska, Kraków 2010.

Boje polskie 1939-1945. Przewodnik encyklopedyczny, red. K. Komorowski, Warszawa 2009.

Borkowicz J., *Walki o Tczew w dniu 1 września 1939 roku*, „Teki Kociewskie” 2009, z. 3.

Ciechanowski K., *Armia „Pomorze”*, Warszawa 1983.

Chinciński T., *Forpocztą Hitlera. Niemiecka dywersja w Polsce w 1939 roku*, Gdańsk-Warszawa 2010.

Chinciński T., *Niemiecka dywersja w Polsce w 1939 r. w świetle dokumentów policyjnych i wojskowych II Rzeczypospolitej oraz służb specjalnych III Rzeszy. Część 2 (sierpień-wrzesień 1939 r.)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2006, nr 9.

Fowler B.W., *The Rhine River Crossing* [w:] *Builders and Fighters. U.S. Army Engineers*, ed. idem, Fort Belvoir 1992.

Głuszko T.T., *W Szymankowie wojna rozpoczęła się wcześniej*, „30 Dni” 2000, nr 10.

Halder F., *Dziennik wojenny. Codzienne zapisy szefa Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych 1939-1941*, t. 1: *Od kampanii polskiej do zakończenia ofensywy na Zachodzie (14.08.1939-30.06.1940)*, oprac. H.A. Jacobsen, A. Philippi, tłum. B. Woźniński, Warszawa 1971.

Haloran M.J., *The Bridge at Remagne*, „Engineer. The Professional Bulletin of Army Engineers” 2009, t. 39.

Hardt R., *Z żelaza uplecione*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 1989, nr 7.

Hastings M., *Overlord. D-Day and the Battle of Normandy*, New York 1984.

Ickiewicz K., *Druga wojna światowa wybuchła w Tczewie. Szkice historyczne*, Tczew-Pelplin 2009.

Ickiewicz K., *Obrona historycznych mostów na Wiśle 1 września 1939 roku*, „Teki Kociewskie” 2009, z. 3.

Ickiewicz K., *Obrona Tczewa i historycznych mostów na Wiśle*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2007, nr 4.

Ickiewicz K., Zieliński K., *Wojsko Polskie w Tczewie w latach 1930-2005. Szkice historyczne*, Tczew 2005.

Janik S., *Obrona reduty Tczew* [w:] *Ziemia Tczewska*, oprac. J. Dylkiewicz, Tczew [b.d.].

Kamiński J., *Wojna i tczewskie mosty*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 1998, nr 2.

Kargul M., *Zapomniany oddział tczewskiego września 1939 roku - 2. Kompania 82. Batalionu Piechoty*, „Teki Kociewskie” 2012, z. 6.

Kledzik W., *Dzień 1 września 1939 na trasie Tczew - Malbork*, „Przegląd Zachodni” 1957, nr 4.

Kłodziński M., *Jan Kiedrowicz - losy wojenne*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2016, nr 3.

Kucharski S., *O dwóch Pruszkowiakach [sic!], którzy wysadzili tczewskie mosty*, „Przegląd Pruszkowski” 2013, nr 1.

Kunert N., *Uzupełnienie wspomnień o wrześniu 1939*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 1998, nr 3-4.

Ledwoch J., *Polskie pociągi pancerne 1939*, Warszawa 2015.

Macdonald Ch.B., *The Last Offensive*, Washington 1993.

Market W., *Arnhem 1944*, Warszawa 2006.

Milewski J., *Kociewie w latach okupacji hitlerowskiej 1939-1945*, Warszawa 1977.

Modzelewski I., *Wojna zaczęła się w Tczewie*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 1989, nr 7.

Moorhouse R., *First to Fight. The Polish War 1939*, London 2019.

Obróńcy Tczewa polegli 1 września 1939 roku, oprac. M. Kłodziński, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2016, nr 3.

Ordon S., *Wojna obronna Polski w 1939 roku na wybrzeżu i morzu w świetle prawa międzynarodowego*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1974.

Rudko H., *Broniń tczewskich mostów. Walenty Faterkowski (1912-2013)*, „Kociewski Magazyn Regionalny” 2013, nr 2.

Schindler H., *Mosty i Tczew 1939. Dwie akcje specjalne niemieckich sił zbrojnych przed rozpoczęciem kampanii polskiej*, tłum. G. Bębnik, Oświęcim 2018.

Stawiński K., *Bitwa o Pomorze. 1939*, Warszawa 1974.

Stawiński S., *Od Borów Tucholskich do Kampinosu*, Warszawa 1977.

Sosabowski S., *Najkrótszą drogą*, Łomianki 2011.

Ślaski J., *Polska walcząca*, Warszawa 1990.

Wardzyńska M., *Był rok 1939. Operacja niemieckiej policji bezpieczeństwa w Polsce. Intelligenzaktion*, Warszawa 2009.

Wiecki R., *Tczew pod okupacją hitlerowską*, Tczew 2013.

Wieczorkiewicz P.P., *Kampania 1939 roku*, Warszawa 2001.