

80

KS

Nr akt Kps. 425/45

### Protokół przesłuchania świadka.

Dnia 16 października 1945 r. w Siedlcach

Sędzia Śledczy ..... rejonu Sądu Okręgowego w Siedlcach z siedzibą  
w ..... Sąd Grodzki w ....., Oddział .....

w osobie Sędziego Z. Bukalskiego

z udziałem Protokółanta .....

w obecności stron .....

przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka — bez przysięgi. <sup>1)</sup> —

Po uprzedzeniu świadka o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o treści art. 107 k.p.k. — oraz o znaczeniu przysięgi, Sędzia odebrał od niego przysięgę na zasadzie art. .... k.p.k. poczem <sup>2)</sup> świadek zeznał co następuje:

Imię i nazwisko Józef Kuźmiński

Wiek 36

Imiona rodziców Józef

Miejsce zamieszkania Siedlce, ul. 10 Lutego Nr. 4

Zajęcie pracownik P.K.P.

Wyznanie rzymsko-katolickiego

Karalność Sędem nie karany

Stosunek do stron .....

" W początku stycznia 1943r. zostałem przeniesiony do stacji Treblinka gdzie miałem pełnić obowiązki gawiałowcy. Pracowałem tam do wejścia Armii Czerwonej. Już poprzednio z opowiadani widziałem o tym, że obok stacji Treblinka znajduje się obóz przeznaczony dla niszczenia Żydów oraz drugi obóz w którym przebywali Polacy. Do stacji Treblinka dochodziły wszystkie transporty przeznaczone dla obozu zniszczenia, gdyż od stacji prowadziła kolejnica do żwirowni /kopalnia żwiru/. Odnośnie tego miało dodatkowe odgałęzienie skierowane do obozu zniszczenia. W czasie mego urzędowania do obozu zniszczenia w Treblince przyszło kilkanaście

<sup>1)</sup> Zbędne wyrazy druku należy przekreślić.

<sup>2)</sup> W tym miejscu wpisać należy odpowiedź, jakiej udzielił świadek, po uprzedzeniu go o prawie odmówienia zeznań (art. 104 k.p.k.).

*[Handwritten signature]*



transportów Żydów przeciętnie po 5.000 osób w każdym transporcie. Wśród tych transportów jeden pochodził z Grecji jeden z Belgji dwa z Biakostoku i reszta z Getta warszawskiego. Jestem całkowicie pewny co do transportów z Grecji i Belgji ponieważ różniły się one całkowicie od normalnych transportów z terenu Polski. Zazwyczaj transporty przychodziły w wagonach towarowych zamkniętych pod nadzorem uzbrojonej straży / Ukraińców i Litwinów/ zaś transporty zagraniczne przychodziły w zupełnie innych warunkach. Skład pociągów złożony był z wagonów pulmanowskich, każdy pasażer miał bilet dużo bagażu; przy pociągu były wagony specjalnie bagażowe. Oile chodzi o transport z Grecji to miałem w ręku bloczki /grzbiety/ z wystawionych biletów osobowych. Bloczki te saginały na stacji Treblinka w czasie ostatnich działań wojennych/. Biletów tych było na 6.500 osób gdyż specjalnie tę liczbę sprawdzałem. Co do transportu z Belgji to również jestem całkowicie pewny gdyż rozmawiałem z osobami jadącymi i od nich dowiedziałem się skąd jadą. Należy wyjaśnić, że transporty zagraniczne miały swobodę poruszania się na stacjach i pasażerowie byli przekonani, że jadą do obozu pracy. W czasie mego urzędowania poza wymienionymi dwoma transportami zagranicznymi innych transportów zagranicznych nie było. Z opowiadań kolegów pracujących przedemną na stacji Treblinka wiem, że w okresie największego nasilenia / jesień, zima 1942r./ przychodziło do Treblinka przeciętnie dwa transporty dziennie, zaś były dni kiedy było i sześć transportów. Każdy transport składał się z 60 wagonów przeznaczonych specjalnie do wożenia Żydów. Pociągi te kursowały zazwyczaj jako tak zwane wahadkowe. Z pracy mej na stacji Treblinka wiem dokładnie jak jaki był sposób postępowania z transportem od chwili przyjazdu jego na stację Treblinka. Pociąg taki był zapowiadany telefonicznie z Siedlec lub z Makkini, zależnie od kierunku z którego przychodził. Zapowiadanie to odbywało się przy pomocy szyfru, którego polska obsługa nie znała ale było wiadomo już, że gdy zapowiadają transport przy pomocy szyfru



81 76

chodzi o transport Żydów. Normalne transporty towarowe oparte były na listach przewozowych i odnotowane w księgach stacyjnych. Transporty Żydów przychodziły bez żadnych listów przewozowych i nie wolno było prowadzić żadnych zapisów w księgach stacyjnych. Do ekspediowania transportów od stacji na rampę obozu, na stacji Treblinka pracowało dwóch specjalnych pracowników Niemców, których zadaniem było odprowadzać transporty do obozu. Transport był dzielony zazwyczaj na ~~dwie~~ części po 20 wagonów, które parowóz przetokowy wpychał na rampę obozu. Maszynista i obsługa parowozu nie wjeżdżali jednak na teren obozu tylko po wypchnięciu transportu przez bramę cofali parowóz do tyłu i po 10 minutach na dany znak podjeżdżali przez bramę do zabrania pustych wagonów i wprowadzali z kolei drugą część transportu. Od czasu przyścia pociągów na stację do czasu znalezienia się na stacji pustych już wagonów upływało zazwyczaj ponad pół godziny. Dodaję, że w okresie manipulacji z transportem Żydów polska obsługa stacji Treblinka nie miała prawa opuszczać swych posterunków, co miało na celu utrudnienie obserwacji. Jak wiadomo mi z napisów na wagonach zawierały one od 50 do ponad 100 osób. W zimie 1943r., w niedługim czasie po moim przybyciu do Treblinka pojechałem parowozem do żwirowni po wagonny żwiru / tor do żwirowni prowadził w bliskości obozu zniszczenia / z parowozu widziałem wówczas jak z transportu, który akuratnie znajdował się na rampie obozu wyganiano mężczyzn, kobiety i dzieci, kazano im składać na sterty palta i ręczny bagaż. Dalej nie mogłem obserwować gdyż zaczęto z wieży obserwacyjnej strzelać do parowozu. Skyszałem jednak krzyki, płacze, strzały, szczekanie psów i co najciekawsze grającą orkiestrę.

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





