

punkt, wlot kuli. Pocisk wyrwał kość potyliczną. Czerwonobrzowa posoka pokrywała ubranie. Matka trzymała syna na kolanach. Była to pierwsza w moim życiu prawdziwa *pieta*. Pojęcie to, jak i marmurową rzeźbę, poznałem znacznie później.

W tym dniu w okolicy zginęło kilka osób. Zabito Stefanię, wdowę, która pożyczala od sąsiadów konia i pracowała w polu. Broniła cudzej własności. Soldat zabrał konia, a kobietę zastrzelił.

Był to jeden dzień II wojny światowej. W czasie jej trwania zginęły miliony ludzi, którzy nie mieli w rękach karabinów i nikomu nie zagrażali.

HISTORIA

Zapomniany wrześniowy most 10 Dywizji Piechoty

Wojciech Józefiak, Robert Kielek

Pas ziemi na wschodnim brzegu rzeki Warty, którego miała w 1939 r. bronić 10 Dywizja Piechoty (dalej: 10 DP) ze składu armii „Łódź” wynosił prawie 30 kilometrów. Na południu zaczynał się od miejscowości Pstrokonie, gdzie sąsiadem była 28 Dywizja Piechoty (dalej: 28 DP), a na północy kończył w miejscowości Glinno. Tam działania prowadzić miała Kresowa Brygada Kawalerii. Jednym ze strategicznych – z taktycznego punktu widzenia – elementów obrony opartej na naturalnej przeszkodzie rzecznej były mosty. Miały one umożliwić sprawną ewakuację za rzekę Wartę oddziałów polskich, które w pierwszych dniach wojny działały opóźniająco na zachodnich rubieżach. Na skrajnym odcinku obrony Kresowej Brygady Kawalerii, która miała osłaniać północne skrzydło Armii „Łódź”, znajdował się drewniany most, łączący miejscowości Popów – na wschodnim brzegu rzeki i Milkowice – na brzegu zachodnim. Na północnym odcinku, gdzie przewidziane stanowiska obronne miał 28 Pułk Strzelców Kaniowskich z Łodzi (dalej: 28 pSK), znajdował się most w miejscowości Biskupice, a na przedpolu pozycji koło miejscowości Warta – pięć kolejnych mostów¹. Znalazły się one faktycznie w pasie działania Kresowej Brygady Kawalerii. Środkowy pas przydzielony został 31 Pułkowi Strzelców Kaniowskich z Sieradza (dalej: 31 pSK). Na tym odcinku sieradzki pułk miał do dyspozycji cztery przeprawy – w Biskupicach, kładkę na wprost koszar, most kolejowy i drogowy w Sieradzu. Odcinek południowy, którego miał bronić 30 Pułk Strzelców Kaniowskich z Warszawy (dalej: 30 pSK), wyposażony był w dwa mosty – drogowy w Sieradzu i dwuprzęsłowy polowy (niskowodny) w Borzewisku między wioskami Chojne i Beleń. W różnego rodzaju literaturze zdarza się, że most ten jest też określany mostem w Beleniu.

Przeżyłem wiele dni i wydarzeń bardziej lub mniej dramatycznych. Zmieniali się okupanci. Jedni i drudzy zabijali Polaków. Wydarzenie trafnie ocenił stary Sadowski, mieszkaniec mojej wsi. Wracając znad rzeki z kłomlą (rodzaj sieci) na plecach i wiaderkiem ryb, w swoim mazurskim narzeczu powiedział: „Satan odsed, diabeł psysed”.

Przypisy:

¹ Obecnie miasto na Białorusi, w obwodzie grodzieńskim – przyp. red.

Dla uporządkowania w tym opracowaniu nazywać go będziemy mostem w Chojnem.



Most - Borzewisko. Źródło: Internet

Most jako niemy świadek historii

Ponieważ we wrześniu 1939 roku most bez wątpienia miał duże znaczenie dla działań operacyjnych Wojska Polskiego, o czym będzie też mowa w dalszej części opracowania, postanowiliśmy przybliżyć jego historię. Nie jest ona, niestety, powszechnie znana nawet w okolicy, gdzie się znajdował. Most ten był też niemy świadkiem exodusu ludności cywilnej z przygranicznych miast i wsi: Praszki, Wielunia, Lututowa, Złoczewa i wielu innych.

W polskich planach obronnych na wypadek wojny z Niemcami w dniu 23 marca 1939 roku utworzono Armię „Łódź”. Była ona elementem tak zwanego ugrupowania południowego wspólnie z Armią „Kraków” i Oddziałem Głównym Naczelnego Wodza zlokalizowanym w Kielcach. Rolę tegoż ugrupowania tak charakteryzował II zastępca Szefa Sztabu Głównego (zastępca szefa sztabu do spraw operacyjnych) płk dyplomowany Józef Jaklicz w relacji złożonej w dniu 20 grudnia 1939 roku w Paryżu: „w koncepcji ogólnej ma ono odegrać rolę główną, stoczyć decydującą pierwszą bitwę obronną, od której wyniku zależeć będzie utrzymanie się ca-

lokształtu armij na przygotowanej pozycji, względnie odejście za Wisłę i Dunajec². Odcinek obronny 10 DP był fragmentem zasadniczej linii obrony od biegnącej od „Puszczy Augustowskiej (w środku), Biebrzę, Narew, Bugo-Narew, Wisłę z przedmościami Modlin i Toruń, Bydgoszcz, Jeziora Żnińskie, Jeziora Inowrocławskie, Wartę (przedmoście Koło ze względów terenowych), Widawkę, Częstochowę, fortyfikacje Śląsk, Oświęcim, Bielsko-Biała, Żywiec, Jordanów – Chabówka, Nowy Sącz” do Karpat³.

Z tej samej relacji wynika też, że Sztab przewidywał „kryzys” na odcinku południowym, wynikający z niedostatecznego przygotowania pozycji obronnych na tym odcinku, opóźnień planistycznych w Sztapie Głównym w zakresie obrony na tym odcinku, duże siły niemieckie gromadzone w pobliżu granicy z Polską. Plk Jaklicz w tej samej relacji złożonej w Paryżu stwierdził (**pisownia oryginalna**): „[...] kryzys ten był przewidywany w rejonie zgrupowania południowego, a szczególności na styku Armii Łódź i Armii Kraków⁴. Jest więc oczywiste, że wszelkiego rodzaju przeprawy rzeczne, w tym nowo wybudowane, zyskały strategiczne znaczenie dla ruchów wojsk 10 DP na powierzonym jej odcinku obronnym – tak na etapie przygotowań do wojny, jak i po jej wybuchu. Na wstępie wspomnieliśmy, że 10 DP powierzono do obrony prawie trzydziestokilometrowy odcinek, oparty na rzece Warcie. Wg ówczesnych założeń związek taktyczny w postaci dywizji przewidziano do obrony co najwyżej dziesięciokilometrowego odcinka. Sugerowane było nawet skrócenie tego odcinka do maksymalnie 7–8 kilometrów. 10 DP obsadziła więc fragment linii obronnej, w teorii przewidzianej do obrony przez 3 takie związki taktyczne. Dostrzegając znaczenie wojsk specjalistycznych w przygotowaniach do wojny, rozpoczęto tworzenie nowych i rozbudowę (przekształcenie) już istniejących jednostek saperskich. I tak w kwietniu 1939 roku, likwidując Inspektorat Saperów Sztabu Głównego, utworzono stanowisko Naczelnego Dowódcy Saperów, które objął gen. bryg. Mieczysław Dąbkowski. Zmobilizowano i wysłano w teren 15 batalionów saperów dla granicznych dywizji piechoty⁵. W czerwcu 1939 roku zmobilizowano i posłano do wszystkich utworzonych armii bataliony saperskie (armijne)⁶. Rozpoczęto budowę mostów drogowych na Wiśle (8), Warcie⁷ (2 w okolicy Poznania) i Pilicy (2), oraz szereg mostów polowych i kładek – w tym mostu polowego w miejscowości Chojne na rzece Warcie, łączącego miejscowość Chojne na zachodnim brzegu z wsią Beleń – na wschodnim brzegu rzeki.

Jednostki saperskie w Sieradzu

Nowe mosty, będące w planach fortyfikacyjnych, były podzielone na mosty dwukierunkowe i jednokierunkowe. Te pierwsze miały przeznaczenie strategiczne i operacyjne, drugie – taktyczne. Pomiędzy Minister-

stwem Komunikacji a Ministerstwem Spraw Wojskowych zostało zawarte porozumienie. Mosty w kompetencji Ministerstwa Spraw Wojskowych budowało wojsko. Zaopatrzenie w drewno zapewnić miało Ministerstwo Rolnictwa, na jego zakup brakowało jednak środków finansowych, wobec czego materiały kupowane były na kredyt, a także finansowane częściowo z funduszu fortyfikacji stałych⁸. Decyzja o budowie mostu polowego, łączącego wschodni i zachodni brzeg rzeki pod Chojnem – Beleniem, zapadła zapewne w dowództwie Armii „Łódź” z chwilą rozpoczęcia przygotowań na wypadek agresji niemieckiej na południowym i zachodnim odcinku obrony. Najwidoczniej opracowano koncepcję działań opóźniających o silnym charakterze defensywnym na przedpolu Armii „Łódź”, a potem – obrony na zasadniczej pozycji obronnej, jaka miała zostać obsadzona jej siłami. Takie założenia wynikały z Planu „Zachód”, którego zamysł powstał w Sztapie Głównym pod koniec lutego 1939 r. (nad którym prace rozpoczęto w dniu 4 marca 1939 r. kończąc je z dniem 22 marca 1939 r.).

Warto w tym miejscu omówić proces formowania jednostek saperskich w Sieradzu, ponieważ saperzy z dywizyjnego Ośrodka Sapersko-Pionierskiego wybudowali most, o jakim mowa w tym artykule. W dniu 9 kwietnia 1939 roku pismem nr L. 2842/Tj.M.Pers., skierowanym przez Sztab Okręgu Korpusu nr IV, Wydział Mobilizacyjny i Uzupelnień do dowódcy 10 DP w Łodzi, podpisanym przez pułkownika dyplomowanego Piotra Bartaka – szefa Sztabu DOK IV, na podstawie rozkazu Ministra Spraw Wojskowych nr D.D.O.L.3646/Org.Tj.⁹ zarządzone zostało powołanie dodatkowo na sześciotygodniowe ćwiczenia podoficerów i szeregowców rocznika 1913 i 1911, posiadających przydział mobilizacyjny do Ośrodka Sapersko-Pionierskiego 10 DP w Sieradzu. Powołanie oficerów rezerwy miało nastąpić w czasie późniejszym.

Rozpoczęto też tworzenie wykazów ilościowych dot. oficerów i podoficerów. Rozkaz ten rozpoczął proces mobilizacji m.in. jednostek saperskich „zielonych”¹⁰ zgodnie z planem mobilizacyjnym „W”. Jego efektem było formowanie na bazie likwidowanego Ośrodka Sapersko-Pionierskiego (mieszczącego się na rogu ulic Kościuszki i Sienkiewicza w tak zwanych czerwonych koszarach) 10 Batalionu Saperów (dalej 10 Bat. Sap. – jednostki saperskiej szczebla i znaczenia dywizyjnego). Wówczas ośrodkiem tym dowodził mjr Marian Miłośz Cwalino-Godziemba, a od połowy maja 1939 roku dowodzenie nim powierzono majorowi Ludwikowi Siemińskiemu. Formujący się do momentu mobilizacji sierpniowej 10 Bat. Sap. etatowo miał liczyć 723 żołnierzy, w tym 24 oficerów, zmobilizowanych z terenu działania Komend Rejonu Uzupelnień Łódź – Miasto I i II, Łask, Kutno, Wieluń i Sieradz. Przed przeformowaniem Ośrodek Sapersko-Pionierski w Sieradzu składał

się z jednej kompanii i plutonu specjalistów. Dowodzili nimi odpowiednio kpt. Stefan Iwański i por. Kazimierz Łysak. Opisane wyżej wzmocnienie rezerwistami pozwoliło na sformowanie jeszcze w kwietniu 1939 roku 3 kompanii saperów, którymi dowodzili por. Kazimierz Łysak (1 kompania), por. Anatol Kaszubski (2 kompania), kpt. Maksymilian Kruczała (3 kompania)¹¹.



Most Chojne - Beleń Opr. R. Kielek

W dniu 15 maja 1939 roku w strukturach Dowództwa Okręgu Korpusu nr IV w Łodzi utworzone zostało Szefostwo Saperów DOK nr IV. Na jego czele stanął kpt. Włodzimierz Kalczyński¹². W dowództwie 10 DP i Ośrodka Sapersko-Pionierskim w Sieradzu rozpoczął się proces szczegółowego planowania zniszczeń obiektów o znaczeniu strategicznym w postaci, mostów, mostków betonowych i drewnianych, przepustów drogowych, oraz proces budowy nowych obiektów, w tym umocnień i przepraw, lejów, zapór i zalewów. W zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego w Warszawie znajduje się korespondencja z dnia 1 maja 1939 roku skierowana z Ośrodka Sapersko-Pionierskiego w Sieradzu do Dowództwa 10 DP w Łodzi w postaci pisma nr 331/Tjn. majora Mariana Cwaliny-Godziemby¹³ dot. zakończenia prac nad planem wykonawczym zniszczeń na obszarze 10 DP na podstawie rozkazu z dnia 24 kwietnia 1939 roku (nr 672/Tjn.) dowódcy dywizji.

Rozkaz ten¹⁴ w swojej treści zawiera informacje o sposobie organizacji służby saperskiej 10 DP w maju 1939 roku. Służba ta skupiona w Ośrodku Sapersko-Pionierskim była wówczas zorganizowana tylko w dwu kompaniach, w tym kompanii saperów (wówczas o kryptonimie „Władek”), kompanii zmotoryzowanej saperów (w tym czasie krypt. „Czajka”), oraz plutonie zmotoryzowanym (w tym czasie o kryptonimie „Petrejko”). Rozkaz zniszczeń wskazuje też na proces realizacji zaopatrzenia materiałowego [w ocenie autorów analogiczny w razie wojny]. Materiały do prac budowlanych w pierwszej fazie miały pochodzić ze stanów etatowych [składnicy okręgowej – **przyp. autorów**].

„Dalsze zaopatrzenie [należało – **przyp. autorów**] kierować do dowódcy sap. w mieście Sieradz”¹⁵. Transport materiałów i ludzi miał zapewnić pluton transportowy kompanii „Czajka”. W tym samym czasie rozpoczynała się budowa mostu będącego przedmiotem tego opracowania. Z tego punktu widzenia zastanawiający jest zapis kończący przedmiotowy rozkaz, z którego wynika, że „Po wykonaniu zad. komp. sap. zmot. »Czajka« i plut. zmot. »Petrejko« odchodzą do m. Sieradz. Komp. sap. »Władek« wg rozkazów dodatkowych”. Nasuwa się pytanie, czy tym zadaniem dodatkowym nie było zadanie wsparcia budowy mostu w Chojnem. Pracami sapersko-inżynieryjnymi nad rzeką Wartą kierował płk inż. Stefan Langner¹⁶ – wyznaczony później w lipcu 1939 roku na dowódcę saperów Armii „Łódź”.

Przed II wojną światową

Most ten wraz z drogą dojazdową powstawał w okresie od maja do końca lipca 1939 roku. Analiza dostępnych materiałów prowadzi do wniosku, że most wybudowały kompanie saperów wspomnianego Ośrodka w Sieradzu. Etatowa saperska kompania zmotoryzowana (określana też mianem kompanii zaporowej) oprócz materiałów wybuchowych, min i kadłubów do nich posiadała na stanie elektrownię, kafar spalinowy, piłę mechaniczną, 50 metrów lekkiego mostu pontonowego i 30 łodzi pontonowych¹⁷, a więc wyposażenie niezbędne do budowy mostu. Chociaż w założeniu tego typu kompanie zdolne były do budowy mostów na rzekach o głębokości do 0,6 metra, to jednak zadanie to mogło i musiało być wykonane jej siłami. Przemawia za tym także fakt braku innych oddziałów, jakie mogłyby wykonać takie zadanie na ważnym przecieź odcinku obrony.

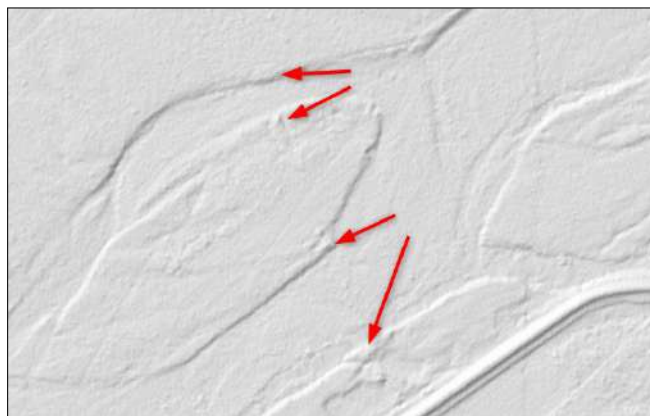
Wczesną wiosną i latem 1939 roku na zachodnim brzegu rzeki Warty często pojawiały się „samochody osobowe z proporczykami”, którymi przyjeżdżali wysocy oficerowie Wojska Polskiego. Zapoznawali się oni z warunkami terenowymi i ze stanem prac na planowanej linii obrony. Pośród tychże wysokich oficerów byli: dowódca Armii „Łódź” gen. dyw. Juliusz Rómmel, gen. dyw. Franciszek Dindorf-Ankowicz, płk inż. Stefan Langner. Podczas lustracji zmieniony został zaplanowany przebieg drogi prowadzącej do mostu ze wsi Chojne do mostu. Uległa ona skróceniu z 3 do 1 kilometra i została poprowadzona w sposób zapewniający większe bezpieczeństwo poruszających się nią oddziałów wojskowych. Pierwotna jej lokalizacja z uwagi na długość narażała oddziały na zniszczenie ogniem nieprzyjacielskiej artylerii. W dalszej części opracowania przedstawione zostały relacje mieszkańców wsi Chojne, opisujące budowę drogi, mostu i zapamiętany przez nich przebieg prac i wizyt. „Gdy puściły mrozy i nastaly roztopy”¹⁸ miejsce posadowienia mostu i okolicę lustrowali wysocy oficerowie Wojska Polskiego Armii »Łódź«.

„Po około jednym miesiącu, gdy ziemia po wiosennych roztopach już obeschła, do Chojnego przybył dróżnik, który miał nadzorować roboty przy budowie drogi dojazdowej do mostu”¹⁹. Rozpoczęły się prace przygotowawcze w okolicy, budowa przepustów, nowej drogi, utwardzonej i wysypanej żwirem. Materiał na budowę mostu i dróg dostarczano chłopskimi wozami, część prac niezwiązanych jednak bezpośrednio z budową mostu wykonywali mieszkańcy Chojnego. Oczyszczano z drzew i krzewów przedpole, bielono płoty i stodoły. Do realizacji prac wezwano dodatkowo mieszkańców odległych gmin Wróblew i Brzeźnio oraz gminy Bogumiłów. Świadczyło to o ważności inwestycji, do której realizacji w celu jej przyspieszenia powołano znaczne zasoby ludzkie. Słyszalne były odgłosy pracy spaliniwego (silnikowego) kafara, wbijającego elementy podpór mostu w dno rzeki. W dniu 6 sierpnia 1939 roku mieszkańcy Chojnego po raz pierwszy przeszli po tym moście na wschodni brzeg rzeki, udając się na odpust do Strońska. Podejście do mostu było zabezpieczone zasiekami z drutu kolczastego. W niedalekiej odległości od mostu widoczna była umocniona linia obrony w Beleniu, gdzie cały czas trwały prace fortyfikacyjne²⁰.

Lokalizacja mostu została [zdaniem autorów] starannie dobrana pod względem taktycznym. W stosunkowo niedalekiej odległości znajdowały się co prawda mosty w Sieradzu i Burzeninie, istniejące jeszcze przed wojną, jednak zapewne znane były Niemcom i wywiadowczo rozpoznane. Należy też zauważyć, że most w Burzeninie znajdował się w pasie obrony zajmowanym przez 28 DP (na odcinku tym pozycje zajmowały 36 Pułk Legii Akademickiej z Warszawy, 15 Pułk Piechoty „Wilków” z Dębina), a przekroczenie rzeki Warty po tym moście mogło spowodować zamieszanie na styku 2 sąsiadujących dywizji. Ponadto dotarcie do wyznaczonych pozycji obronnych z wykorzystaniem mostu w Sieradzu czy Burzeninie powodowałoby znaczne opóźnienie przy zajmowaniu pozycji w okolicy Belenia i Strońska przez znaczące siły 10 DP, ponieważ byłyby one zmuszone do wykonania dodatkowego marszu na odległość ponad 10 kilometrów²¹, a zakładano, że ustępować będą w bezpośrednim styku z nieprzyjacielem.

Przypomnieć należy, że plany dotyczące pierwszych dni obrony zakładały prowadzenie jedynie walk opóźniających w strefie nadgranicznej i ostatecznie rozpoczęcie defensywy na zasadniczej linii obrony, która powinna zostać sprawnie obsadzona. Most polowy pod Chojnem był też nowym obiektem, oddanym do użytku niespełna miesiąc przed wybuchem wojny, strzeżonym od początku przez ulokowany tu posterunek polskich żołnierzy, kontrolujących ruch na moście i osoby korzystające z niego²². Zbudowany został w miejscu umożliwiającym przejście przez rzekę Wartę na umocnione pozycje w miejscowościach Beleń i Strońsko bezpośrednio

z zachodniego brzegu.



Przyczółki w Lidarze. Opr. R. Kielek

Most nie tylko dla Wojska Polskiego

Jak pokazał przebieg walk w tym miejscu, była to decyzja strategicznie trafna i przemyślana. Przygotowane i częściowo ufortyfikowane pozycje obronne na wschodnim brzegu zostały obsadzone, zanim do rzeki Warty dotarli Niemcy (w przeciwieństwie do sytuacji na odcinku 31 pSK z Sieradza w Mnichowie). Wydaje się także, że lokalizacja mostu została wybrana w związku z planowanymi drogami odwrotu po walkach prowadzonych w pasie nadgranicznym przez jednostki 10 DP, które korzystały z niego głównie w dniu 3 września 1939 roku. Most ten, jak się okazało, posłużył też do ewakuacji ludności cywilnej, uciekającej przed wojskami niemieckimi. Stał się też celem niemieckiej dywersji i szpiegowskiego rozpoznania, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu. Należy też zwrócić uwagę, że nieopodal tego miejsca, z uwagi na dogodną z punktu widzenia wojskowego lokalizację, dwa mosty w celu przeprawy przez rzekę Wartę wybudowali też Niemcy – pomimo faktu, iż w Sieradzu i Burzeninie znajdowały się odbudowane po zniszczeniu mosty drogowe. Pierwsza niemiecka przeprawa znajdowała się ok. 0,3 km od polskiego mostu w dół rzeki, druga – około 1,2 km. w górę rzeki. Zostały one utrwalone na licznych, wykonanych przez żołnierzy niemieckich, fotografiach z tego okresu²³.

Opis budowy mostu polowego

W podręczniku saperskim wydanym przez Centralną Szkołę Inżynierii na lata 1925–1926²⁴ scharakteryzowany został most polowy. Budowa takiego mostu, bez użycia pontonów zalecana była na płytkiej rzece, lub kiedy istniała konieczność połączenia mostem dwóch odnóg rzeki, rozdzielonych niską wyspą (most takiego typu, przez wyspę rzeczną na rz. Warcie zbudowano w Chojnem). Materiał w tym belki i pale przygotowywane były zgodnie z podręcznikiem na miejscu budowy. Pale w rzekę wbijać należało z użyciem kafara Andersena, kafara ręcznego lub „baby”, wprawianej w ruch za pomocą sprężonego powietrza.

	Rodzaj	Noś- ność tonn	na 1 m. bież.mat. tonn	w 1 godz. met.bież.	rob. przygot. x/	siły rob. / m i n./	UWAGI
M O S T	lekki	3,5	0,6	4	3 godz.	55 saper.	x/ od chwili zniesienia pierwszego mat.do rozpo- częcia budowy właściwej
		7	1	2			
	ciężki	12	1,5	¼	15 godz.	1 komp.saper. + 50 rob. pomocn.	
		34	2	¼			

Tabela nr 1 – rodzaje mostów polowych (załącznik nr 4 do podręcznika).

Mosty polowe w swej konstrukcji są zbliżone do zwykłych mostów krajowych. Przy ich budowie wykorzystywać należało postępy techniki w postaci min. motorów elektrycznych, parowych i na sprężone powietrze, które ułatwiały i przyspieszały wbijanie pali. Most polowy lekki miał nośność do 3,5 tony i takim mostem [wg autorów] był most w Chojnem. Należy zwrócić uwagę, że – planując przeprawę – zapewne zakładano, iż mostem tym będą przeprować się głównie oddziały piechoty i kawalerii, a także czołgi rozpoznawcze TK-3 o masie 2430 kg, czy armaty kalibru 75 mm o masie marszowej 1938 kg wycofywane po walkach opóźniających, wysunięte wcześniej na przedpole. Innym, ciężkim sprzętem, o tonażu, przekraczającym możliwości nośne lekkiego mostu polowego, w tym rejonie Wojsko Polskie nie dysponowało. Wg podręcznika most polowy zasadniczo zbudowany był na palach, przeszło zwykle czterometrowe, budowa dłuższych uzależniona była od dostępu do odpowiedniego materiału na miejscu. Na 1 metr bieżący niezbędne było 0,6 tony materiału drzewnego, budowa 4 metrów wg założeń miała trwać 1 godzinę, jej przygotowanie 3 godziny. Siła robocza to min. 55 saperów. Dane dot. budowy mostów ciężkich dla porównania zamieszczono w tabeli. Przy gotowym moście zgodnie z instrukcją powinno być utrzymywane saperskie „pogotowie mostowe” do ewentualnych napraw uszkodzeń w następującej sile: na podporę jeden saper plus sześciu saperów przy końcach mostu. Przedmiotowy podręcznik określał też sposób zniszczenia mostu na palach. W przypadku wysadzenia należało wysadzić co najmniej 5 jarzm i 2 przyległe przeszła. Było to zadanie dla 12 saperów, przewidziane na 3 godziny. Wymagało 9 kg trotylu przy mostach lekkich, 18 kg przy ciężkich.

Opis przygotowań do budowy mostu – relacje mieszkańców

Przygotowania do budowy mostu i przebieg prac, jak wspomniano wcześniej, zostały zebrane, spisane w formie relacji mieszkańców wsi Chojne i opublikowane w książce Franciszka Karkoli i Ireneusza Wolmana pt. *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej* wydanej w 2014 roku.

W tym miejscu, z uwagi na ich wartość dokumentalną i merytoryczną – z punktu widzenia tego opracowania – w zakresie bardzo szczegółowego opisu przygotowań i prac warto je przytoczyć w całości.

„[...] Pierwsza informacja, która zwiastowała wojnę, pojawiła się wiosną 1939 roku. Gdy puściły mrozy i nastaly roztopy, do Chojnego przyjechały dwa samochody wojskowe. Siedziało w nich kilku wysokich stopniem żołnierzy. Stanęli na górze koło Jana Gocalka, przy rozwidleniu dróg, z których jedna prowadzi w »Łączki«, a druga prosto do rzeki Warta. Wysiedli z samochodu i pieszo udali się w kierunku rzeki. Nie mogli jechać dalej z powodu dużego błota na drodze. Gdy doszli do wału przeciwpowodziowego, zaczęli się przechadzać raz w jedną stronę i raz w drugą stronę. O czym rozmawiali w czasie tego przemarszu, nie wiadomo. Po kilku godzinach odjechali. Następnego dnia, po wiosce rozeszła się pogłoska o wojnie z Niemcami i budowie mostu na rzece Warta przez wojsko. Po około jednym miesiącu, gdy ziemia po wiosennych roztopach już obeschła, do Chojnego przybył dróżnik, który miał nadzorować roboty przy budowie drogi dojazdowej do mostu. Droga ta miała przebiegać obecną ul. Sieradzka, ul. Wjazdową, ul. Piaskową, ul. Główną (koło studni) i dalej drogą polną w pobliżu »Szerokiej Wody« do wału, następnie nad wałem przeciwpowodziowym przez »Zogrodniki« do zabudowań Królikowskiego i planowanego kilkaset metrów za nimi mostu. Droga ta miała być poszerzona, utwardzona żwirem i okopana z obu stron rowami. Natychmiast przystąpiono do wstępnych robót, między innymi wykonano przepust wodny w »Zogrodnikach«. Wszystkie prace przy drodze, pod nadzorem dróżnika, wykonywali wyznaczeni rolnicy z Chojnego, w ramach obowiązkowych »prac społecznych« tzw. »szarwarku«. Szarwark polegał na tym, że każdy gospodarz miał obowiązek odpracować społecznie, na rzecz wioski, określoną liczbę dni w roku. Żwir dowożony był z Dąbrowy Wielkiej. Pewnego dnia, jeszcze przed rozpoczęciem budowy mostu, do Chojnego przyjechał samochodem generał w otoczeniu innych. Osobiście sprawdził miejsce, gdzie będzie budowany most oraz planowana droga dojazdowa. Po rekonesansie terenu stwierdził, że droga dojazdowa do mostu po planowanej trasie jest nie do zaakceptowania. W warunkach bojowych może stanowić pu-

łapkę dla wojska. Natychmiast polecił wstrzymać prace przy jej budowie. Cała kawalkada samochodów wojskowych pojechała w drugi koniec Chojnego, drogą w kierunku Bobrownik. Minęli gospodarstwo Banasia i zatrzymali się za kanałem na zakręcie drogi, w pobliżu stawu »Bilnik«. Rozejrzeli się i generał wskazał ręką kierunek, gdzie powinna biegnąć droga do mostu. W prostej linii było to około 1 kilometra, a poprzednia trasa miała około 3 kilometrów. Żeby wykonać w tym miejscu drogę, należało wykupić ziemię od rolnika. Jej właściciel, Władysław Kielbik z Borzewiska, zgodził się ją sprzedać wojsku. Cena mu odpowiadała. Jednak pieniędzy nie dostał, bo (jak mu wytłumaczono) cały budżet wojska został przeznaczony na uzbrojenie. Miał je otrzymać... po zakończeniu wojny (sic)! Na początku maja 1939 roku rozpoczęły się pierwsze prace przy budowie mostu. W miejscu, gdzie miał być budowany, wojsko rozbiło namioty. Kilku z nich zakwaterowało się w tym miejscu na stałe. Zaczęły przychodzić pierwsze transporty drewna na most. Wozili je dworscy fornale. Wozy jeździły drogą przez »Zogrodniki«, ponieważ nowa droga nie była jeszcze gotowa. Przy mostku na »Szerokiej Wodzie« dwóch żołnierzy dokonywało klasyfikacji wiezionych sosen. Były dwa rodzaje nazw, które pisali kredą na drewnie: kaptur albo belka. Równoległe drogą z Żegliny do Chojnego i dalej do mostu, nawożono grubą warstwą żwiru. Był on dostarczany wozami konnymi. Za przywóz żwiru i jego utwardzenie na drodze, odpowiedzialne były gminy: Brzeźnio, częściowo gm. Wróblew oraz gm. Bogumiłów. Mieszkańcy tych gmin pracowali również przy budowie drogi z Żegliny do Chojnego. Nieraz byli to ludzie z odległych miejscowości. Mieszkańcy Chojnego byli wyłączeni z tych prac. Dostali inne zadanie. Mieli obowiązek w pasie 300 metrów od rzeki i wału przeciwpowodziowego wyciąć wszystkie drzewa i krzewy. W praktyce wycięto wszystko w odległości około 1 kilometra od rzeki. Ploty wzdłuż dróg miały być bielone wapnem na biało. Wszystkie stodoły w wiosce (33 szt.) leżące nad »drogą za stodołami«, obecnie ul Śródkowa, również musiały być bielone wapnem na biało. Czynności te były wykonywane w ramach przygotowań wojennych. Polecenia wydawali wojskowi. Nikt nie protestował. Każdy robił to, co mu kazano. Nie z przymusu, a z patriotycznego obowiązku dla kraju. 6 sierpnia 1939 roku, po raz pierwszy mieszkańcy Chojnego przeszli przez most, udając się na odpust do Strońska. Do tej pory zawsze rzekę przepływali łódką. Była to duża wygoda dla ludzi. Przed mostem stał posterunek wojskowy. Dwóch żołnierzy, wypytywało się, czy wśród nich nie ma obcych? Czy ktoś niezajomy się do nich nie przyłączył? Pokazywali również najbardziej bezpieczną drogę, przez zaskieki z drutu kolczastego. Tam również stało dwóch żołnierzy. Wzdłuż drogi do Strońska widać było prawdziwe przygotowania do wojny. Wykopane okopy po zboczach góry w pobliżu Pstrokonia, Strońska i Belenia. Na dole przed wzgórzami, co kilkaset metrów, stały betonowe bunkry, a dalej na przedpolu wzdłuż rzeki Warta – gęste zaskieki z drutu kolczastego. Mieszkańcy byli święcie przekonani, że żadna armia nie przejdzie takiej linii obrony.²⁵

„Zebrało się nas kilku i tak żeśmy tam stali, dokąd te wozy tam z tym drewnem jechały. Na każdym wozie były po 2 lub 3 sztuki całkowitych sosen i te żołnierze [pisownia oryginalna – przyp. red.] każdą sztukę oglądały. Zaznaczały kredą pisały na każdej sośnie: kaptur albo belka. Gdy ostatni wóz przejechał, to te żołnierze za nami poszły do mostu. Dopiero na trzeci dzień było słychać, jak wojsko buduje most, jak się pasło krowy. Było słychać wbijanie pali silnikami spalinowymi, jak pracują. Jak się pasło krowy to wszystko było słychać, to już innej myśli nie było, tylko wojsko i wojna. W sierpniu już się wszystko uspokoiło. Most na rzece Warta był już zrobiony, żwirówka od Żegliny do mostu na Rzece zrobiona i utwardzona. Wszystkie drzewa nad rzeką wycięte. Stodoły i ploty nad drogami pobielone²⁶.”

W tym czasie w Chojnem strona niemiecka prowadziła działania wywiadowcze. Ze wspomnień Eugeniusza Kaczmarka wynika, że w Chojnem w sierpniu 1939 roku przebywała na wczasach kobieta, która pozostała na miejscu aż do września, a następnie ewakuowała się przez most wraz z ludnością cywilną i wojskiem. Została aresztowana i podobno uznano ją za szpiega²⁷. O szpiegostwo podejrzany był również mieszkaniec Łodzi, Ludwíg Neugebauer, spadkobierca i właściciel dworu i majątku w Chojnem. O ile w Chojnem przebywał sporadycznie, to w 1939 roku pojawiał się tutaj bardzo często. Organizował dla młodzieży zawody piłki siatkowej czy strzeleckie. Jednocześnie bardzo interesował się pracami przy nowym moście i w okolicy, a także w Beleniu. Okazało się, że na dwa tygodnie przed wybuchem wojny w swoim mieszkaniu w Łodzi został nakryty przez gospozię – nadawał komunikat do Niemiec. A w piecu kaflowym policja odkryła radiostację. Podczas zatrzymania popełnił samobójstwo²⁸.

Po rozpoczęciu wojny

W dniu 1 września rozpoczęła się II wojna światowa. Zgodnie z założeniami, przez most w Chojnem, który miał duże znaczenie taktyczne, wycofać się miały polskie oddziały. Miało się to odbyć po przeprowadzeniu działań opóźniających, przed rozpoczęciem obrony na zasadniczej pozycji obronnej na odcinku w okolicy Belenia, na wschodnim brzegu rzeki Warty. Okolice mostu były wielokrotnie atakowane z powietrza i bombardowane. Niemieccy piloci nie bombardowali samego mostu, ponieważ przeprawa była także ważnym obiektem z punktu widzenia przeprawy przez rzekę zbliżających się oddziałów 17 DP. Po nim przeszły oddziały Wojska Polskiego z 10 DP, wycofujące się znad granicy. Pośród nich znalazły się: III batalion 30 pSK z Warszawy pod dowództwem mjr Romualda Borysowicza (kompanie: 7 – pod dowództwem por. Jerzego Kucharskiego, 8 – pod dowództwem ppor. Mieczysława Bukara i 9 – pod dowództwem ppor. rez. Lucjana Bierzyńskiego, 3 kompania ciężkich karabinów maszynowych pod dowództwem kpt. Józefa Wysockiego), Od-

dział Wydzielony nr 2 pod dowództwem pułkownika dypl. Jerzego Grobickiego, w którego skład wchodziły: 1 Pułk Kawalerii Korpusu Ochrony Pogranicza (1 p. K.KOP) pod dowództwem pplk. Feliksa Kopcia (bez 5 szwadronu rtm. Kazimierza Mineckiego, który dostał się do niewoli pod m. Kierzenko), Sieradzka Brygada Obrony Narodowej w składzie: I Wieluński Batalion Obrony Narodowej (dalej BON) pod dowództwem kpt. Stefana Faczyńskiego, II batalion pod dowództwem kpt. Edwarda Rajpolda, kompania kolarzy Obrony Narodowej pod dowództwem ppor. Zbigniewa Świerczewskiego, II dywizjon 10 Pułku Artylerii Lekkiej w Łodzi (dalej 10 PAL) pod dowództwem kpt. Michała Krassowskiego (4 bateria pod dowództwem por. Kazimierza de Lorme i 5 bateria pod dowództwem kpt. Bolesława Kwiatkowskiego), Samodzielna Kompania Czołgów Rozpoznawczych nr 92 pod dowództwem kpt. Władysława Iwanowskiego (wyposażona w lekkie czołgi rozpoznawcze TK-3), pluton działek przeciwpancernych 31 pSK w Sieradzu pod dowództwem ppor. rez. Romana Szczepaniaka i samodzielny zmotoryzowany pluton saperów z Kompanii Saperów Korpusu Ochrony Pogranicza „Czortków” przydzielony do 1 p. K.KOP²⁹ pod dowództwem kpt. Leona Miazgi. Nie można też wykluczyć, że rzekę w tym miejscu przekroczyły drobne pododdziały 4 Pułku Piechoty Legionów z Kielc, prowadzące rozpoznanie na zachodnim brzegu Warty.

Obrona przeciwlotnicza

Trudno podać nawet przypuszczalną liczbę żołnierzy, którzy przekroczyli Wartę po tym moście z uwagi na straty poniesione od 1 do 3 września podczas walk. Liczba ta sięga na pewno kilku tysięcy. Natomiast, jeżeli chodzi o ludność cywilną, liczba ta jest znaczenie większa. Podczas przemarszu do mostu oddziałów OW nr 2, w tym II dywizjonu 10 PAL z Łodzi w dniu 3 września doszło do aktu dywersji. W związku z fałszywą informacją o zburzeniu mostu w Beleniu (Chojnem) kolumna skierowana została w kierunku Burzenina, gdzie znajdował się inny most (w tym czasie już uszkodzony). Informację tę przekazał, krzycząc po polsku, poruszający się na motocyklu oficer w polskim mundurze (jak się okazało, był to dywersant). Wkrótce informacja ta została zweryfikowana i uznana za nieprawdziwą. Dywizjon zawrócił w kierunku Chojnego, tracąc godzinę, gdzie został zbombardowany przez 3 niemieckie samoloty, poniósł straty w wyniku ostrzału z broni maszynowej w ludziach i koniach. Armaty pozbawione zaprzęgów konnych z udziałem mieszkańców wsi Chojne przecignięto na pozycje za rzeką Wartą³⁰. Wg pułkownika Jerzego Grobickiego, most nie posiadał regularnej obrony przeciwlotniczej³¹, podczas ataków lotnictwa niemieckiego broniony był ogniem z broni maszynowej oddziałów, znajdujących się w pobliżu.

Odmianą informację w tym zakresie podał w swo-

jej relacji mjr Lucjan Zieliński, który podał, że obronę czynną mostu stanowił pluton ckm, którego skuteczność nie była jednak wysoka³². Sytuację zmieniło wsparcie obrony przeciwlotniczej przez szwadron ckm 1 p.K. KOP. Samoloty niemieckie zmuszono do zaprzestania nalotu i opuszczenia tego rejonu. Informację o obronie przeciwlotniczej mostu podaje w swoich wspomnieniach pt. 1 Pułk Kawalerii KOP por. Lucjan Woźniak, który tak opisał obronę mostu podczas przeprawy: „[...]W czasie przeprawy przelatywały samoloty nieprzyjaciela, ale obrona przeciwlotnicza odpędziła je[...]”³³. Najprawdopodobniej autorowi chodziło właśnie o działania szwadronu ckm. jego pułku kawalerii przeciwko lotnictwu nieprzyjaciela. Około godziny 15.00 BON Wieluń I dochodząc do mostu pod Beleniem [**Chojnem – przyp. autorów**] przez łąkę został zaskoczony przez bombowce nieprzyjaciela. Baon w szyku luźnym dochodzi do mostu. Straty – kilku lekko rannych. W tym czasie BON Wieluń II, nie wychodząc na teren otwarty, przeczekał nalot w terenie zalesionym. W tym czasie w Chojnem przebywał plk. Jerzy Grobicki – dowódca OW nr 2 oczekując na oddziały opuszczające przedpole.

Przeprawy przez most w pierwszych dniach wojny

Po raz kolejny oddajmy głos mieszkańcom miejscowości Chojne, którzy tak relacjonowali te ciężkie chwile w pierwszych dniach wojny:

„Jechaliśmy wozem[...], zaraz za mostem nad brzegiem rzeki, jechała na koniach grupa kawalerii. Jechali szybko, truchtem. Nagle z kierunku Burzenina nad brzegiem rzeki, bardzo nisko nadleciał samolot niemiecki. Leciał wzdłuż rzeki. Żołnierze zauważyli go w ostatniej chwili. Rozpryśli się we wszystkie strony. Konie biegly jak szalone a na nich skuleni jeźdźcy. Samolot zaczął strzelać z karabinu maszynowego. Gdy był nad żołnierzami, zrzucił bombę. Było widać, jak ten koń stanął na tylnych nogach i wydawało się, że chce jakby skoczyć w wybuch tej bomby. Żołnierz, siedzący na koniu, został przez wybuch bomby rozerwany na kawałki. Nogi z butami i jedna ręka, oderwane od tułowia leżały kawałek obok. Przy żołnierzu leżał zabity koń. Odlamki z tej bomby raniły jeszcze jednego żołnierza i mojego synka Francisia siedzącego na wozie.[...]” Zabitym żołnierzem był dowódca pododdziału kawalerii, tego samego, który w godzinach przedpołudniowych 3 września został ostrzelany przez niemieckie samoloty w Wiechucicach³⁴. Nazywał się Stanisław Wrona. Jeszcze tego samego dnia jego szczątki zostały pochowane w miejscu, w którym zginął. Nad grobem stanął brzozywy krzyż. Wczesną wiosną 1941 roku, w wyniku zatoru lodowego obok rozebranego przez Niemców mostu, rzeka Warta zrobiła dla swojego ujścia nowe koryto. Właśnie w tym miejscu, gdzie był grób tego żołnierza. Jego szczątki popłynęły z prądem wody do morza. Nie ma po nim najmniejszego śladu”³⁵.

„Ruszyliśmy do mostu koło Królikowskiego. Takich jak my, przemieszczało się tysiące ludzi. Jechali wozami i szli pieszo. Do wozów przywiązane były krowy lub młodzi ludzie pędzili je luzem. Wszyscy posuwali się w tumanach kurzu i spiekocie. Drogami [w stronę mostu – przyp. autorów] ciągnęły już wtedy tłumy ludzi. Widziałem bardzo dużo Żydów, którzy swój dobytek, co było bardzo charakterystyczne, ciągnęli na małych drewnianych wózkach. Gdy z naszym wozem znajdowaliśmy się dosłownie na środku mostu, nadleciał bardzo nisko samolot z kierunku Chojnego. Leciał w kierunku Belenia, praktycznie nad naszymi głowami. Jeden z żołnierzy, co widziałem wyraźnie, wystrzelił do niego z karabinu. Wtedy jego dowódca krzyknął »Nie strzelać, to nasz samolot«³⁶.

„Jechaliśmy do mostu na rzece Warta na Borzewisku. Zmierały do niego tysiące ludzi. Takich jak my. Konie ciągnęły wozy, do których przywiązane były krowy lub owce. Szli ludzie, młodzi i starzy. Dzieci jechały na wozach. Między cywilami jechali lub maszerowali nasi żołnierze»³⁷.

„Niedziela, 3 września 1939 roku. Rano, jak co dzień wyгнаłem krowy, tym razem na pastwisko w »Łączkach«. Było spokojnie i cicho. Nic się nie działo. Gdy miałem iść na śniadanie, usłyszałem głośny hałas na drodze do mostu. Okazało się, że z wioski wyjeżdżają czołgi i kierują się do mostu. Pobiegłem przez pola, by je zobaczyć z bliska. Było ich sześć³⁸. Jechały wolno i w pewnych odstępach. Za nimi jechały samochody wojskowe z zaopatrzeniem»³⁹.

Relacje wojskowych

Most w Chojnem dostał się w ręce Niemców z 17 Dywizji Piechoty z Norymbergii pod dowództwem generała porucznika Herberta Locha, wchodzącej w skład XIII Korpusu Armijnego gen. Maximiliana von Weichsa z 8 Armii gen. piechoty Johannes Blaskowitza. W sprawie daty tego zdarzenia, jego stanu i dalszych losów istnieje kilka sprzecznych ze sobą relacji. Autorzy opracowania dot. 1 p. K.KOP i jego walk w 1939 roku dr Tadeusz Böhm i Krzysztof Romańczyk na podstawie relacji por. Lucjana Woźniaka – zastępcy dowódcy 4 szwadronu „Rokitno” tego Pułku – podają, że nawierzchnia mostu po przejściu przez niego ostatnich oddziałów Wojska Polskiego w dniu 3 września 1939 roku została rozebrana przez pluton saperów. Poniżej przytoczono fragment wspomnianej wcześniej książki dra Tadeusza Böhma i Krzysztofa Romańczyka dot. działań 1 p. K.KOP:

„Rankiem 3 września 1939 roku całość OW Nr 2 pułownika dypl. J. Grobickiego, unikając okrażeń, opuściła rejon lasów Dęboleki, kierując się na przeprawy rzeki Warty przez drewniany most pod Beleniem. Pierwsze oddziały dotarły do mostu po godz. 10.00. Podczas przeprawy artylerii nadleciał klucz samolotów niemieckich (3 szt.), zrzucając bomby na most, które – na szczęście – okazały się niecelne. Bate-

rii obrony przeciwlotniczej nie było, dopiero ogień ckm-ów, otwarty przez ułanów pułku, zmusił samoloty do zwiększenia pułapu, jednak zrzucania bomb i ostrzeliwania z broni pokładowej nie zaprzestały. Po przekroczeniu mostu i linii obrony zajmowanej przez OW Nr 2 płk. J. Grobickiego, 1 Pułk Kawalerii KOP ześrodkował się w rejonie m. Holendry, wschodniego skraju m. Piaski oraz m. Zyguntów i przeszedł do odwodu 10 DP. Nawierzchnia mostu została rozebrana przez pluton saperów z pułku, co uniemożliwiło Niemcom jego uchwycenie. Przejście zostało zakończone w godzinach południowych. W dalszym ciągu 4 szwadron ubezpieczał przez ten czas przeprawę całego OW 2. W tym czasie dotarła do nas wiadomość, że Anglia i Francja wypowiedziały Niemcom wojnę. Opanowała nas ogromna radość. Podczas przeprawy pluton straży tylnej 4 szwadronu z drużyną ckm stoczył walkę z małym oddziałem nieprzyjaciela /prawdopodobnie dywersanckim»⁴⁰.

Przejście przez most tak opisał w swojej relacji ppor. rez. Roman Szczepaniak – dowódca plutonu działek przeciwpancernych 31 pSK w składzie Oddziału Wydzielonego nr 2:

»[...] o zmroku [2 września 1939 r. – przypis autorów] był rozkaz odwrotu w kierunku Złoczewa i za rzekę Wartę, w okolicach wsi Strońsko. Złoczew miniliśmy nocą. Był jeszcze niezniszczony [...]. Od świtu 3 września w naszym odwrocie nękał nas wróg z samolotów ostrzeliwując nas z broni maszynowej i zrzucając bomby. Tabory konne w zasadzie przestały istnieć, bo nie potrafiły schronić się na otwartym polu. Ja z działami posuwałem się skokami od sterty do sterty, nie miałem strat w ludziach i koniach. Przez rzekę przeprawiliśmy się dnia 3 września około godziny 16.00 po prowizorycznym moście, który nasi saperzy wybudowali w sierpniu [...]]»⁴¹.

Plutonowy zawodowy Konstanty Przybył – z plutonu łączności II dywizjonu 10 PAL relacjonował:

»[...] wycofanie nastąpiło wieczorem w kierunku [rzeki – przypis autorów] Warty. Przed Wartą rano 2 IX zaatakowały nas samoloty, kolumnę dywizjonu w miejscowości Chojne. Atakowały Messerschmitty. Podczas nalotu były straty w ludziach i koniach. Przez Wartę przejeżdżaliśmy przez most pontonowy. Przed mostem było wielkie skupisko uciekinierów, gospodarze, wozy z dobytkiem. Skupisko było duże, Niemcy bombardowali i strzelali z ckm. Od wybuchów szły do góry wozy, konie, fruwało pierze[...]»⁴².

Ppor. Kazimierz Czachlewski – dowódca I plutonu 1 kompanii Batalionu Obrony Narodowej „Wieluń II” w swoim liście do ppor. Stefana Kranca – dowódcy I plutonu 3 kompanii tego samego batalionu ON z dnia 19.01.1974 r. tak wspominał przeprawę przez most:

»[...] Przez część następnego dnia szliśmy w kierunku Warty, którą przekroczyliśmy w m. Chojne i znaleźliśmy się w rejonie m. Beleń – w trzecim punkcie oporu, w którym brałem udział. Pamiętam, że na przeprawę szliśmy po bez-

drożach (na kierunek), a w rejonie Chojne dostaliśmy silny ogień km. z samolotów b. niespodzianie ukazanych na horyzoncie – rozproszyło to cały batalion – ale na krótko i nastąpiła przeprawa przez most⁴³.

Kpt. Edward Rajpold – dowódca Batalionu Obrony Narodowej Wieluń II w swojej relacji⁴⁴ opisywał:

„Dalszy marsz dzienny bez styczności z npl. [nieprzyjacielem – przyp. red.] i bez przeszkód ze strony jego lotnictwa - przez Lipno – Sęk – Prażmów – Chojne – Beleń – Las Piaski. Wartę przekroczone pod Beleniem w godz. południowych 3 września 39. Most szer. 2-2,5 m, niski wykonany przez saperów. Przejście przez most na Warcie nastąpił w czasie silnego bombardowania lotniczego. Kapitan Faczyński, którego baon maszerował pierwszy zatrzymał się i rozwinął (drużynami) na łąkach przylegających do rzeki, na szerokości ca 500 m. Baon kpt. Rajpolda w tym czasie wychodził z lasu. Po zakończeniu bombardowania przez nieuszkodzony most przeszedł drużynami rozczłonkowany baon kpt. Faczyńskiego, a następnie baon kpt. Rajpolda”.

Wydarzenia 4 września 1939 r. wg różnych relacji

Z kolei autorzy tego artykułu, zapoznając się z relacją kpt. Leona Miazgi – dowódcy plutonu saperskiego w składzie 1 p. K. KOP – takiej informacji w jej treści nie odnaleźli. Kpt. Leon Miazga zrelacjonował wysadzenie w powietrze 3 mostów na przedpolu pozycji obrony, wykonanie barykady w lesie czy założenie pola minowego z min przeciwpancernych na szosie Walichnowy–Lututów, jednak ani słowem nie wspominał o rozebraniu nawierzchni mostu. Ireneusz Wolman i Franciszek Karkoła w wielokrotnie cytowanej tutaj książce pt. *Chojne – wieś ziemi sieradzkiej* podali, że w dniu 4 września [1939 roku] około południa Polacy wysadzili w powietrze drewniany most na Warcie. Nie został on jednak zniszczony skutecznie, co pozwoliło na wykorzystanie go przez wojska niemieckie po 5 września 1939 roku do przeprawy przez Wartę⁴⁵. Tezę tą potwierdzają także w książce, dot. walk 30 pSK Wacław Stanisław hr. Godziemba – Wysocki⁴⁶ i Marian Domagała – Zamorski, którzy podają, że most w Chojnem został wysadzony 4 września 1939 roku w tym samym czasie, co mosty w Sieradzu⁴⁷ i nie został całkowicie zniszczony. Został jednak poważnie uszkodzony, ponieważ oddziały niemieckie popołudniem (ok. godz. 15.00–16.00) i wieczorem (po zmroku) dnia 4 września próbowały przeprować się przez rzekę poprzez naprędce przygotowane kładki, zniszczone ogniem polskiej artylerii, a rankiem 5 września przeprowały się przez rzekę na łodziach pontonowych⁴⁸. W książce pt. *10 Dywizja Piechoty w wojnie 1939 roku* Włodzimierz Kozłowski i Witold Jarno podają, że około godziny 16.00 w dniu 4 września Niemcy rozpoczęli forsowanie Warty pontonami i budując kładki, zostali jednak

zatrzymani celnym ogniem plutonu artylerii pułkowej pod dowództwem por. Wacława Borkiewicza⁴⁹. Przeprowa jednak udała się w nocy, kiedy pokonali rzekę na pontonach i po częściowo zniszczonym moście w miejscowości Chojne⁵⁰. Dla ścisłości wskazać należy, że sprawa zniszczenia mostu znajduje odzwierciedlenie w rozkazach samego dowódcy Armii „Łódź” gen. dyw. Juliusza Rómmla. Oznacza to, że most był obiektem strategicznym z punktu widzenia dowództwa armii. W ogólnym rozkazie operacyjnym z dnia 2 września 1939 roku, l.dz. 149/75/III.Op.⁵¹ (przed rozpoczęciem przeprawy wycofujących się oddziałów polskich) w pkt. VI pkt. A [rozkazy dla saperów – przypis autorów] wskazano, że

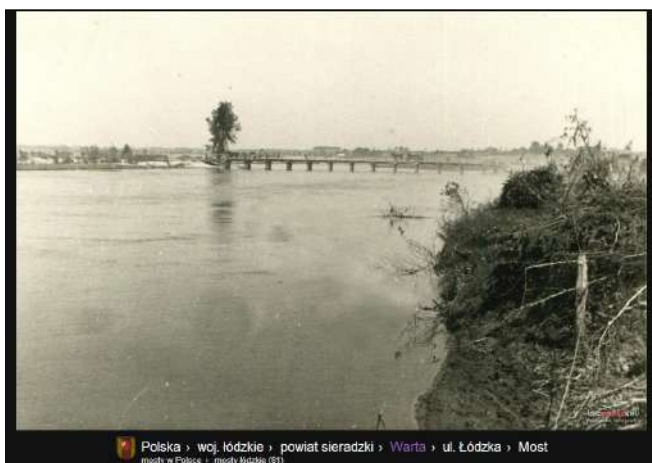
„W myśl planu zniszczeń L.4090/Tj.Sap.39 Wykonać zniszczenia [innych obiektów zgodnie z planem – przyp. autorów]. Zwalniam dotychczas zastrzeżone obiekty z wyjątkiem: mostów drogowych przez rz. Warta w m. Warta i pod Sieradzem, mostu polowego przez rz. Warta pod m. Beleń [...]. Most ten mógł zostać zniszczony tylko na rozkaz dowódcy armii. W kolejnym rozkazie operacyjnym (nr 4) gen. Rómmla z dnia 3 IX 1939 roku godz. 23.00 dowódca armii rozkazał: Niszczenia [...] most Beleń na rozkaz dowódcy 10 DP [...]”.

Tak sformułowany rozkaz wskazuje na zmianę w dniu 3 września 1939 roku, dotyczącą znaczenia mostu w planach Dowódcy Armii „Łódź”, ponieważ decyzja w zakresie jego ewentualnego zniszczenia przekazana została na szczebel dowódcy dywizji. Decyzję o wysadzeniu podjął więc gen. dyw. Franciszek Dindorf-Ankowicz. Fakt, że most nie został całkowicie zniszczony wynika najprawdopodobniej z braku dostatecznej ilości materiałów wybuchowych. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku mostu kolejowego w Sieradzu na odcinku obrony 31 pSK. W relacji wspomnianego wcześniej mjr Lucjana Zielińskiego znajduje się informacja, z której wynika, że „most na Warcie pod Beleniem [Chojnem – przypis autorów] zniszczyli saperzy dywizyjni, lecz jednak niekompletnie”⁵².

Most w książce autorów niemieckich

W 1963 roku w Darmstadt ukazała się książka pt. *Infanterie im Kampf-Erfahrungen und Lehren aus Gefechtsberichten; mit Gefechtsskizzen* (Piechota w walce – doświadczenia i wnioski z raportów z walk; ze szkicami z walki) autorstwa pułkowników Emila Schulera i Hansa Wenera Stiriusa. Płk Emil Schuler we wrześniu 1939 roku pełnił służbę w 21 Pułku Piechoty z 17 DP z Norymbergii na stanowisku dowódcy 4 kompanii karabinów maszynowych. Tak opisał moment dojścia do rzeki Warty w Chojnem w dniu 4 września o godz. 11.00: „[...]Warta ma w tym momencie w przybliżeniu 80 m. szerokości, niezbyt głęboka z bardzo małą szybkością przepływu i płytkimi brzegami. Tama po-

wodziowa [wał przeciwpowodziowy w Chojnem – przypis autorów] na zachodnim brzegu miała około 2,50 m wysokości i zapewniała dobre zabezpieczenie przed wrokiem i ogniem. Drewniany most prowadzący przez rzekę został podpalony przez Polaków i nadal się tlił [...]”⁵³. W tej samej książce znajduje się informacja, że w dniu 4 września w godzinach wieczornych niemieccy pionierzy⁵⁴ przygotowali dla piechoty pontony do przeprawy przez rzekę, a w dniu 5 września około godz. 12.00 uruchomili własną przeprawę [most pontonowy, znajdujący się około 300 metrów w dół rzeki od polskiego mostu – przypis autorów] służącą przerzuceniu sił własnych na wschodni brzeg Warty. Oznaczać to może, że polski most został poważnie uszkodzony. W książce brak relacji o ostrzale polskiej artylerii niszczącym pontony, czy kładki wybudowane w celu przeprawy przez rzekę⁵⁵. Relacja ta dołącza do wielu, wspomnianych wyżej sprzecznych wzajemnie polskich relacji o rozebraniu, wysadzeniu, czy zniszczeniu go. Zgadza się natomiast czas działania polskich saperów w celu zniszczenia mostu.



Zidentyfikowany most w Borzewisku opisany jako w mieście Warta. Źródło: fotopolska.eu

Opis konstrukcji mostu

Na podstawie odnalezionej przez autorów w niemieckich serwisach internetowych fotografii mostu można opisać jego konstrukcję, która była całkowicie drewniana, most pozbawiony był cech przeprawy stałej. Zorientowany był w kierunkach geograficznych północ – południe. Każde jarzmo mostowe⁵⁶ składało się z 5 pionowych pali, wzmocnionych poprzecznie na krzyż dwoma łącznikami (zastrzałami). Szczyty pali połączone są widocznymi na zdjęciu łącznikami (kapturami), na których oparta jest konstrukcja leżąca mostu. Widoczne przeszło składało się z 13 jarzm wbitych w dno rzeki, stężonych wzdłuż mostu, stanowiących podporę wieżową – filar drewniany mostu. Lodolamy zabezpieczające przed krą nie występują. Przeszło to stanowi pierwszą część przeprawy na wyspę rzeczną. Niestety na tej fotografii nie widać drugiego krótszego

przesła, łączącego wyspę ze wschodnim brzegiem, stanowiącego dalszy ciąg tej przeprawy. Na obrzeżach przymocowane są do kładki poręcze ochronne – bariery. Droga prowadząca do niej jest utwardzona, z charakterystycznym wjazdem na most pod kątem prostym. Stosunkowo szeroka i dobrze zachowana po jej pokonaniu na początku września przez sprzęt wojskowy – w tym czołgi, armaty, setki wozów chłopskich, tysiące żołnierzy, ludności cywilnej, koni, zwierząt gospodarskich. Widoczny niski stan wody. Widoczne na zdjęciu w oddali, na wysokości zjazdu z mostu drzewa zidentyfikowano, jako pasmo drzew rosnące w Kolonii Podłężyce, naniesione są na mapach z tego okresu. Co ciekawe, te same drzewa zostały utrwalone na zdjęciach przeprawy zbudowanej przez Niemców około 300 metrów w dół rzeki, wykonanych przez nieznanego niemieckiego żołnierza w 1939 roku⁵⁷.

Na tej samej fotografii mostu widać dokładnie ślady napraw dokonanych po próbie jego zniszczenia. Na podstawie dokonanej analizy stwierdzić można, że ładunki wybuchowe eksplodowały przed podporami przy wjeździe i zjeździe z widocznego przesła. Po naprawie mają one inną konstrukcję, niż te nienaruszone w centralnej części. Podobne ślady napraw widać na barierkach ochronnych, biegnących wzdłuż przesła. Przy wjeździe i zjeździe z mostu pozbawione są one podpór pionowych mocowanych do kładki. Taki sposób zniszczenia jest logiczny, ponieważ w zamyśle miał wyłączyć przesło z użytku. Na uwagę zasługuje także – widoczne po prawej stronie – wysokie drzewo na wyspie rzecznej, obok biegnącej tu drogi. Nie zostało ono wycięte podczas akcji „oczyszczania przedpola” przyszelego pola bitwy (w odległości od 300 m do kilometra od mostu). Zdaniem autorów jego pozostawienie miało wymiar taktyczny. Otóż drzewo to w doskonały sposób identyfikowało miejsce przeprawy i służyło za punkt orientacyjny dla artylerii oraz ciężkiej broni maszynowej. Przypomnijmy – polscy artylerzyści, strzelający z odległości kilku kilometrów skutecznym ogniem niszczyli kładki i przeprawę niemiecką w pobliżu tego mostu. Drzewo to, z uwagi na lokalizację przeprawy, nie mogło być jednak punktem orientacyjnym dla niemieckiej artylerii, ponieważ w czasie przeprawy polskich żołnierzy nie było z jej pozycji widoczne. Po zakończeniu walk nad Wartą przez naprawiony przez niemieckich pionierów most wracali do swoich domów również mieszkańcy Chojnego i okolic.

Historia mostu polowego, zbudowanego przez Wojsko Polskie w 1939 roku, kończy się na przelomie 1939/1940 roku, kiedy po zamrożeniu rzeki został on rozebrany, podpory mostu zostały obcięte do poziomu lustra wody. Pozostałe w wodzie elementy podpór mostowych stały się dodatkowo powodem zatoru lodowego na rzece, jaki miał miejsce kolejnej zimy (1940/1941)⁵⁸.

O miejscu, gdzie znajdował się most

Na koniec tej części oddajmy głos podpułkownikowi dypl. Stanisławowi Rutkowskiemu – szefowi Oddziału III Armii „Łódź”, potem dowódcy 30 Pułku Strzelców Kaniowskich w Warszawie, który tak przedstawił znaczenie mostu w Chojnem (Beleniu) dla przebiegu pierwszych dni działań wojennych we wrześniu 1939 roku z punktu widzenia dowódcy jednego z dużych związków taktycznych 10 DP:

„[...]Tak tedy 10 DP zamiast obsadzić pozycję obronną i usadzić się na niej i zorganizować, rozpoczęła częściowo bezpośrednio po wylądowaniach (30 p. Strz. Kan.) marsz na zachód. Do spotkania z nieprzyjacielem doszło, gdyż najtrzeba było na gwałt zawracać z drogi z powrotem na linię Warty. A czas był najwyższy, gdyż Niemcy uporawszy się łatwo ze słabą obroną grupy pułkownika Grobickiego posunęli się na Złoczew, skąd już krótka droga wyprowadzała na Sieradz. Chodziło więc o to, czy 10 DP zdąży pierwsza. Do wygrania tego wyścigu przyczyniło się właśnie istnienie zbudowanego przez naszych saperów mostu pod Beleniem (płd. od Sieradza)[...]”⁵⁹.

Miejsce, gdzie we wrześniu 1939 roku znajdował się most, zostało zlokalizowane w terenie z udziałem mieszkańców wsi Borzewisko. Droga, która została wybudowana w 1939 roku obok stawu „Bilnik” w kierunku gospodarstwa państwa Królikowskich, istnieje do dziś. Samo gospodarstwo również. Nie zachowała się jedynie droga po północnej stronie wału przeciwpowodziowego z 1936 roku (pomiędzy wałem a korytem rzeki), prowadząca od przejazdu przez wał bezpośrednio do mostu. Teren wzdłuż starego koryta rzeki jest obecnie zarośnięty dziką roślinnością. Jednak po jej usunięciu widoczne jest żwirowe, utwardzone podłoże biegnące równoległe do koryta rzeki tuż przy nim. Obecnie istnieje swobodny dostęp do wrześniowej wyspy na rzece Warta, dokąd prowadzi droga bezpośrednio z wału przeciwpowodziowego. Na wschodnim brzegu rzeki zachowała się w dużej części żwirowa droga, prowadząca od zjazdu z mostu w kierunku miejscowości Beleń. Teren ten od Belenia odgradza współczesne koryto rzeki Warty. Przeprowadzone badania terenowe wykazały, że obecnie w miejscu, gdzie istniał most, pozostały cztery przyczółki ziemne. Dokonane pomiary pozwoliły orientacyjnie określić długość przeprawy. Przeszło długie (widoczne na fotografii) miało długość około 65 m, krótsze – około 32 m. Odcinek utwardzonej drogi na wyspie, łączący przęsła wynosił 107 m. Szerokość żwirowej, zachowanej do dziś nawierzchni wynosiła około 4 m. Dla orientacji czytelników wskazać należy, że za mostem na wschodnim brzegu rzeki droga skręcała ostro w prawo i biegła w kierunku miejscowości Beleń i Strońsko, gdzie znajdowały się ufortyfikowane polskie pozycje obronne. Niewykluczone jest, że resztki ściętych podpór mostu znajdują się w podłożu (kiedyś dnie rzeki) w zlokali-

zowanym miejscu przeprawy do dziś, lecz wymaga to dalszych badań w tym miejscu. Zachował się fragment starorzecza rzeki Warty, w okresie jesienno – zimowym teren jest podmokły z uwagi na wysoki stan wód gruntowych. W okolicy zachowały się inne elementy infrastruktury września 1939 r., jak chociażby przepust przy „Szerokiej Wodzie”, gdzie pierwotnie miała przebiegać droga do mostu.

Na zakończenie warto się zastanowić, czy w celach edukacyjno-historycznych miejsce, gdzie znajdował się zapomniany wrześniowy most 10 DP i prowadząca do niego droga, nie powinny zostać trwale oznaczone. Chodzi o to, żeby turyści, mieszkańcy Sieradza i okolic mogli bez problemu odnaleźć tę lokalizację i zapoznać się z historią tej przeprawy. Mamy nadzieję, że poprzez tę publikację przybliżyliśmy czytelnikom i pasjonatom historii, szczególnie Wojny Obronnej 1939 roku na ziemi sieradzkiej i zduńskowolskiej dotychczas nieznaną historię tego szczególnego miejsca. Zlokalizowane w pobliżu niewielkiej wsi pod Sieradzem odegrało niezwykle ważną rolę w pierwszych dniach II wojny światowej pozwalając na szybkie zajęcie pozycji obronnych na wschodnim brzegu rzeki Warty przez żołnierzy 10 DP Armii „Łódź”.

Przypisy:

¹ W materiałach źródłowych podawana jest różna liczba mostów w okolicy m. Warta. Kpt. Marcin Kowal – dowódca łączności Kresowej w swojej „Relacji z działań na froncie polsko – niemieckim r. 1939” (Barletta, 2 XII 1945 – w posiadaniu autorów) wspomina o przekroczeniu 3 mostów na Warcie (jej odnogach), w książce Marcina Majewskiego pt. „Kresowa Brygada Kawalerii w kampanii 1939 roku” str. 62 [wyd. IPN Warszawa 2011] autor identyfikuje 5 mostów przez rzekę i jej stare koryta – od wschodu – na Niniwce, przez staw, przez Wartę, przez jej odnogę i przez staw pod miejscowością Warta.

² Instytut Polski i Muzeum im. Generała Sikorskiego (dalej: IPMS) B.I.3a part. 1, k. 53.

³ Tamże, k. 55.

⁴ Tamże k. 56, zgola odmienna informacja zawarta jest w relacji gen. Mieczysława Dąbkowskiego – we wrześniu 1939 r. Naczelnego Dowódcy Saperów z dnia 18 I 1940 r. złożonej w obozie Baile Herculan w Rumunii, w której autor stwierdza, że oddziały te praktycznie nie istniały, k. 22-23 [IMPS BIIc] – w posiadaniu autorów.

⁵ Tamże k. 37.

⁶ Tamże k. 39.

⁷ Tamże k. 33.

⁸ Relacja gen. Mieczysława Dąbkowskiego – we wrześniu 1939 r. Naczelnego Dowódcy Saperów z dnia 18 I 1940 r. złożona w obozie Baile Herculan w Rumunii, k. nr 21, [IMPS BIIc] – w posiadaniu autorów.

⁹ W posiadaniu autorów.

¹⁰ Nazywanych tak od koloru paska na karcie mobilizacyjnej.

¹¹ W. Kozłowski, W. Jarno, *10 Dywizja Piechoty w wojnie 1939 roku*, wyd. O.W. Ajaks, Pruszków 2016, s. 105.

¹² W latach 1933–1939 kierownik Referatu Saperów w Samodzielnym Referacie Ogólnym sztabu DOK IV [por. K. Czernielewski, W. Jarno, *Garnizon Łódzki Wojska Polskiego w latach 1918–1939*, wyd. Adam Marszałek, Toruń 2008, s. 193.]

¹³ W posiadaniu autorów.

¹⁴ Stanowi załącznik do w/w pisma. Fakt przygotowania planów niszczących już w maju 1939 roku potwierdza też relacja dowódcy Piechoty Dywizyjnej 10 DP płk. Jana Zientarskiego- Lizińskiego z 1942 roku pt. „Bitwa pod Sieradzem”.

¹⁵ Rozkaz w posiadaniu autorów.

¹⁶ J. Milczarek, *10 baon saperów w Sieradzu i jego dowódca – ppłk Ludwik Siemiński*, „Na Sieradzkich Szlakach” nr 3/2009 s. 55.

¹⁷ Apoloniusz Zawilski, *Bitwy Polskiego Września*, wyd. Znak, 2000 [por. „Działania opóźniające Armii „Łódź” s. 222-224], zbeletryzowana rozmowa oparta na relacji gen. Juliusza Rómmla, Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) – Wojskowe Biuro Historyczne II/3/13 s. 2]

¹⁸ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, Chojne 2014, s. 94.

¹⁹ Tamże, s. 94.

²⁰ Tamże, s. 96.

²¹ Marsz taki zmuszone były wykonać I i II batalion 30 Pułku Strzelców Kaniowskich z Warszawy, wycofujące się właśnie przez Sieradz.

²² Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, Chojne 2014, s. 96.

²³ W posiadaniu Pana Macieja Milaka – regionalisty, badającego przebieg Wojny Obronnej 1939 r. w okolicach Sieradza.

²⁴ Centralna Szkoła Inżynierii, podręcznik Grupa II (przedmioty ogólnowo-wojskowe) Saperzy i przysposobienie terenu cz. II, wykładowca płk. Bost, r. 1925-1926 s. 177 – 203 wraz z załącznikami – w posiadaniu autorów dzięki uprzejmości P. Janusza Matusiaka z Żyrardowa.

²⁵ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, Chojne 2014, s. 94-96.

²⁶ Tamże, s. 211.

²⁷ Tamże, s. 235.

²⁸ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej* cz. 2, Chojne 2016, s. 49-51.

²⁹ Relacja dowódcy plutonu – w posiadaniu autorów.

³⁰ Mjr Lucjan Zieliński – relacja pt. „Działania 10 Kaniowskiej Dywizji Piechoty w boju granicznym i obronie nad Wartą w Wojnie Obronnej 1939 roku”.

³¹ J. Grobicki, *Od Prosy do Wisły*, [w:] „Za i Przeciw”, nr 37, 9 września 1984, s. 20.

³² Mjr Lucjan Zieliński – relacja pt. „Działania 10 Kaniowskiej Dywizji Piechoty w boju granicznym i obronie nad Wartą w Wojnie Obronnej 1939 roku”.

³³ W posiadaniu autorów, maszynopis, k. 15, Poznań 1982.

³⁴ Przynależność tego pododdziału nie została wyjaśniona. Mógł on pochodzić z 1 Pułku Kawalerii Korpusu Ochrony Pogranicza, który od 1 IX toczył zacięte walki na zachodnim pograniczu w rejonie m. Bolesławiec. W kolejnych dniach – cofając się przez Walice, Lututów, Złoczew – 3 września 1939 r. dotarł do Dębówki. Stąd, aby przepłynąć przez rzekę Wartę ruszył w kierunku Chojnego, aby mostem przejść w lasy pod Beleniem.

³⁵ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, Chojne 2014, s. 99-100. Na podstawie dostępnych źródeł [„Księga pochowanych żołnierzy polskich poległych w II wojnie światowej, Żołnierze września” t. I N-Z str. 305, wyd. Ajaks, Pruszków 1993-1998] ustalono, że w Chojnem poległ żołnierz 4 Pułku Piechoty Legionów z Kielc Józef Wrona. Wg ustaleń Macieja Milaka – regionalisty i członka Wojewódzkiego Komitetu Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa w Sieradzu – żołnierz ten został pochowany na cmentarzu w Chojnem, po ekshumacji szczątków w ramach akcji porządkowej prowadzonej na tym terenie przez Niemców w 1940 roku, a więc przed opisaną w relacji powodzią. O działaniach tych mogli nie wiedzieć mieszkańcy Chojnego. Innego poległego w 1939

r. żołnierza o danych Stanisław Wrona nie odnaleziono. Na cmentarzu w Chojnem znajduje się grób poległego o imieniu Józef, a nie Stanisław Wrona.

³⁶ Tamże, s. 254.

³⁷ Tamże, s. 312.

³⁸ Były to lekkie czołgi rozpoznawcze TK – 3 (tzw. tankietki) z 92 Samodzielnej Kompanii Czołgów Rozpoznawczych z Brześcia n. Bugiem sformowanej przez 4 Batalion Pancerny, którą dowodził kpt. Władysław Iwanowski. Wchodziła ona w skład Oddziału Wydzielonego nr 2 pułkownika dypl. Jerzego Grobickiego. IPMS, sygn. B.II05.M. Faktycznie przez most w Chojnem przeprawiła się cała 92 kompania tj. 12 czołgów TK-3 – kompania nie poniosła strat w sprzeczce podczas walk opóźniających na przedpolu.

³⁹ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, s. 335-336.

⁴⁰ T. Böhm, K. Romańczyk, *1 Pułk Kawalerii Korpusu Ochrony Pogranicza w wojnie obronnej 1939 roku*, wyd. Media-Expo, Poznań, 2010, s. 28, relacja por. Lucjana Woźniaka, maszynopis, k. nr 15, Poznań 1982, w posiadaniu autorów.

⁴¹ Roman Szczepaniak „Walki żołnierzy 31 pułku Strzelców Kaniowskich w obronie zagrożonej Ojczyzny” – w posiadaniu autorów.

⁴² Z kolekcji Piotra Aleksandra Kukuły, zapis relacji ustnej spisanej w dniu 1 kwietnia 1970 w Łodzi – w posiadaniu autorów. Data nieprecyzyjna, zdarzenie miało miejsce w dniu 3 września; most nie był mostem pontonowym, lecz drewnianym.

⁴³ List ze zbiorów P. Andrzeja Glińskiego ze Złoczewa – kopia w posiadaniu autorów.

⁴⁴ Kpt. Edward Rajpold, *Bataliony Obrony Narodowej Wieluń I i Wieluń II*, bez miejsca i roku wydania [Łódź, pierwsza połowa lat siedemdziesiątych XX w.] – kopia w posiadaniu autorów.

⁴⁵ Tamże, s. 98.

⁴⁶ Żołnierz 30 pSK we wrześniu 1939 roku.

⁴⁷ *Historia Kaniowszczyków czyli dzieje 30 Pułku Piechoty Strzelców Kaniowskich*, wydawnictwo M.M. Warszawa 2006, s. 59. Mosty drogowe i kolejowe w Sieradzu zostały wysadzone w dniu 4 września 1939 r. około godz. 11.00, gdy do rzeki Warta zbliżały się niemieckie oddziały 10 Górnobawarskiej Dywizji Piechoty – temat poruszony w książce Augusta Schmidta *Geschichte der 10. Division 1933-1945*, Monachium, październik 1963.

⁴⁸ Tamże, s. 98.

⁴⁹ Włodzimierz Kozłowski, Witold Jarno, *10 Dywizja Piechoty w wojnie 1939 roku*, wyd. Ajaks, Pruszków 2016, s. 141.

⁵⁰ Tamże, s. 149.

⁵¹ W posiadaniu autorów.

⁵² „Saperzy dywizyjni” to saperzy z 10 Batalionu Saperów w Sieradzu.

⁵³ *Infanterie im Kampf - Erfahrungen und Lehren aus Gefechtsberichten; mit Gefechtskizzen*, wyd. Wehr und Wissen Verlagsgesellschaft, Darmstadt 1963, s.7 i kolejne.

⁵⁴ Niemieccy pionierzy – jedna z formacji wojskowych III Rzeszy, odpowiednik saperów w innych państwach. Z części oddziałów pionierskich utworzono samodzielne jednostki, większość służyła jednak jako jednostki dywizyjne. Źródło: https://www.szkolnictwo.pl/szukaj,Niemieccy_pionierzy

⁵⁵ Nie jest wykluczone, że wydarzenia te zostały pominięte celowo, ponieważ świadczyły o niepowodzeniu działań niemieckich, podjętych w celu przeprawy przez rzekę.

⁵⁶ Jarzmo mostowe w: *Encyklopedia techniki wojskowej*, Wydawnictwo MON, 1978, s. 234-235.

⁵⁷ W posiadaniu Macieja Milaka.

⁵⁸ Franciszek Karkola, Ireneusz Wolman, *Chojne – Wieś Ziemi Sieradzkiej*, Chojne 2014, s. 112-113.

⁵⁹ Ppłk dypl. Stanisław Rutkowski, dowódca 30 pułku Strzelców Kaniowskich, *Relacja z mego udziału w kampanii 1939 r.* Nörde, 30 lipca 1946 r. – w posiadaniu autorów.