



## STANISŁAW BOROWY

Treblinka, 21 listopada 1945 r. Sędzia Z. Łukasziewicz przesłuchał niżej wymienionego w charakterze świadka, bez przysięgi. Uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań świadek zeznał, co następuje:

---

Imię i nazwisko	Stanisław Borowy
Wiek	37 lat
Imiona rodziców	Władysław
Miejsce zamieszkania	Treblinka
Zajęcie	dyżurny ruchu PKP
Wyznanie	rzymskokatolickie
Karalność	sądem niekarany

---

Od 1939 roku do chwili obecnej bez przerwy pracuję na stacji Treblinka.

W końcu lipca 1942, o ile się nie mylę, przyszła na stację depesza z dyrekcji kolejowej w Warszawie zapowiadająca uruchomienie pociągów przesiedleńczych, które miały kursować między rozmaitymi stacjami a Treblinką, wahadłowo. Rzeczywiście zaraz w tym czasie zaczęły napływać transporty Żydów, co trwało bez przerwy mniej więcej do Nowego Roku 1943.

Codziennie przychodził jeden, dwa, trzy, a nawet cztery transporty (ten ostatni wypadek zdarzał się dość rzadko).

W każdym razie uważam, że gdyby ustalić przeciętną liczbę transportów w tym okresie, określenie jej na jeden dziennie stanowczo byłoby za mało.

Co do liczby ludzi dostarczanych dziennie w tym okresie czasu do obozu śmierci w Treblince, uważam, że waha się ona od 12 do 18 tys. Transporty składały się z 60 wagonów, w każdym było od 150 do 200 osób. W czasie jazdy pociągu do stacji Treblinka ofiary usiłowały uciekać z wagonów, przy czym załoga transportów, złożona z Ukraińców i Litwinów, zabijała bardzo wiele osób. Na stacji w Treblince bardzo często było tyle trupów, że ładowano je na platformy i wywożono do obozu.

Każdy transport po przybyciu na stację dzielony był na trzy części, gdyż tylko 20 wagonów mieściło się na rampie obozu. Poszczególne części transportu wprowadzał na rampę parowóz przetokowy. Ja kilkakrotnie jeździłem tym parowozem jako zwrotniczy. Początkowo parowóz zostawiano za bramą, później dla przyspieszenia wyładowywania wagonów i odprowadzenia pustych wagonów pozostawiano parowóz na rampie przy wagonach. Na teren obozu nie wpuszczano nikogo, tak że nawet niemiecka obsługa transportu nie miała łatwego wstępu.

Obóz oddzielony był od rampy wysokim ogrodzeniem z drutu kolczastego, gęsto przetykanym gałęziami, tak że nie było dobrego wglądu na teren obozu z rampy. W każdym razie udało mi się zaobserwować pewne fakty.

Wiem, że po wyładowaniu ludzi z wagonów oddzielano mężczyzn od kobiet i dzieci. Po pewnym czasie słychać było krzyk, który trwał około 20 minut, a później cichł. Od chwili wyjazdu ze stacji Treblinka do chwili powrotu na stację z pustymi wagonami mijało od 40 do 50 minut.

Pamiętam, że pewnego razu, gdy likwidowanie transportu trwało z jakichś względów dłużej, po przyjeździe następnego transportu z wysokości parowozu widać było kilkunastu nagich ludzi, których wpędzano do wielkiego drewnianego budynku. Przypuszczam, że w budynku tym mieściły się komory. Na terenie obozu widać było również bagry, które kopaty doły.

Palenie zwłok rozpoczęło się nie od razu, lecz po dłuższym czasie od chwili rozpoczęcia funkcjonowania obozu. Palenie to trwało przez dłuższy czas. Transporty Żydów przychodziły przeważnie z terenów Polski, wiem jednak, że były również transporty z Niemiec, Czechosłowacji, a nawet z Belgii. O ile się nie mylę, ostatnie transporty przyszły z okolic Białegostoku już po powstaniu, w czasie którego spalono część budynków obozowych.

Dodaję jeszcze, że przy rampie obozu zbudowana była imitacja stacji kolejowej z napisami wskazującymi kierunki przesiadania się i inne urządzenia stacyjne.

Określenie liczby transportów jest obecnie bardzo trudne, gdyż fakty te zatarły się w pamięci, a poza tym Niemcy przestrzegali pilnie, aby nikt nie prowadził obserwacji liczby transportów.

Pamiętam, że jesienią 1942 gestapo aresztowało technika, który pracował przy budowie mostu w Małkini, u którego znaleziono notatki co do transportów. Człowiek ten został rozstrzelany, nazwiska jego nie pamiętam.

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