

Michał SIWIEC – CIELEBON

Głosa do dziejów wadowickiej kolei

Wprowadzenie

Opublikowana niedawno praca doktora habilitowanego Andrzeja Nowakowskiego poświęcona historii kolejnictwa na terenie powiatu wadowickiego¹ jest pracą pionierską. Poprzedziły ją dwie publikacje tegoż samego autora na łamach „Wadovian”², które stały się zresztą podwaliną dla późniejszego opracowania książkowego.

Niewątpliwie zgodzić się należy z twierdzeniem autora, że dzieje kolei na ziemi wadowickiej stanowiły do momentu opublikowania owego szkicu – tabula rasa. Dobrze się więc stało, że autor podjął się tej pracy. Niestety, po zapoznaniu się z treścią książeczki czytelnik może mieć wyraźny niedosyt informacji. I to nie tych, których poznanie będzie możliwe dopiero po wnikliwym zbadaniu zachowanych źródeł archiwalnych, ale przede wszystkim tych, do których dostęp nie jest szczególnie utrudniony, a nierzadko były już publikowane w innych opracowaniach. Dlatego pozwolę sobie na kilka uwag prostujących i uzupełniających informacje podane przez Andrzeja Nowakowskiego.

Pragnę zastrzec z góry, że nie podejmuję się krytycznego opracowania wydawnictwa jako całości, a przedstawione przeze mnie uwagi odnoszą się tylko do niektórych podanych przez autora faktów i danych. Część informacji udało się wprowadzić do książkowego wydania opracowania, ale niestety nie wszystkie. Ze względów porządkowych w niniejszym szkicu przedstawiam zarówno uwagi dotyczące tekstów publikowanych w „Wadovianach” jak i książki. W miarę możliwości przedstawiam je w kolejności, w jakiej poruszana problematyka pojawia się w tekstach A. Nowakowskiego.

Poprawki do historii kolei w okresie międzywojennym

Najważniejszym zastrzeżeniem jest prawie całkowity brak informacji o ludziach tworzących wadowicką kolej, czyli o jej pracownikach. A jeżeli już jakieś nazwisko się pojawia, to informacje niekoniecznie są kompetentnie podane. Źle się dzieje, gdy autor, kierując się niewątpliwie szacunkiem dla opisywanych postaci, używa zbyt wielu epitetów. Dla czytelnika nie znającego realiów międzywojennych Wadowic, a poszukującego wiedzy stricte historycznej, podana w ten

1A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1999)*, Wadowice 1999.

2 *Zarys dziejów kolei w Wadowicach 1888-1945*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, nr 2, 1998, s. 31-37 i *Dzieje wadowickiej kolei po II wojnie światowej*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, nr 3, 1999, s. 61-73.

sposób informacja może stać się zwykłą dezinformacją. Autor bowiem wymienia³ Józefa Siłkowskiego, podając, że był „wysokim urzędnikiem kolejowym”. W hierarchii pracowników kolejowych zaliczany był do grupy podurzędników, czy niższych urzędników. I nie ma w tym nic obraźliwego. Na wadowickiej stacji pełnił obowiązki kasjera towarowego oraz kasjera stacyjnego, czyli tego, który odpowiadał za wypłaty pensji dla całego personelu kolejowego zatrudnionego w Wadowicach. Zresztą „wysokich urzędników kolejowych” w Wadowicach w ogóle nie było. Oczywiście wszystko zależy od skali porównawczej, ale myślę, że do wspomnianej grupy można zaliczyć dopiero pracowników zajmujących stanowiska kierownicze na szczeblu dyrekcji okręgu. Natomiast do grupy urzędników zaliczani byli tylko ci spośród personelu Polskich Kolei Państwowych, którzy zajmowali stanowiska przewidziane dla osób z wykształceniem gimnazjalnym zakończonym zdaniem egzaminem dojrzałości. Pozostali pracownicy, posiadający wykształcenie gimnazjalne ale bez matury, bądź mający cenzus jedynie 7 klas szkoły powszechnej, mogli być zaliczeni do grupy podurzędników. Różnica między grupami uwidoczniła się na mundurach. Grupa urzędników na wyłogach (patkach) nosiła dystynkcje koloru złotego, czyli pełniła służbę w stopniach od asesora wzwyż, podczas gdy pozostali pracownicy funkcyjni (podurzędnicy) dystynkcje srebrne (asystenci i adiunkci). Należy zauważyć, że najniższą grupę pracowników PKP stanowili pracownicy torowi i magazynowi, ogólnie zwani robotnikami kolejowymi. W okresie powojennym sprawy te uległy pewnym zmianom, jednak niezbyt wielkim. A sam Józef Siłkowski najprawdopodobniej nie obraziłby się, gdyby autor pozostawił jego nazwisko bez mimowolnego awansu.

Józef Targosz faktycznie kierował Kolejowym Przynależeniem Wojskowym⁴. Tyle, że ukończył on nie kurs przewodników, ale przodowników wychowania fizycznego. Jest to błąd powtórzony za wcześniejszym opracowaniem Bronisława Czapika. Dzisiaj słowo przodownik może się źle kojarzyć, ale naonczas nie miało ono nic wspólnego z socjalizmem i nie było jeszcze tak negatywnie i jednoznacznie źle odbierane. Tytuł przodownika gry lub dyscypliny sportowej dawał uprawnienia do prowadzenia działalności instruktorskiej w ramach struktur podległych Powiatowej Komendzie Wychowania Fizycznego i Przynależenia Wojskowego, koordynującej działalność organizacji paramilitarnych.

Do opracowania książkowego udało się wprowadzić wzmiankę, że ostatnim przed wojną (a także pierwszym i długoletnim po jej zakończeniu) zawiadowcą stacji wadowickiej był Józef Dziewit. Obowiązki jego zastępcy pełnił nieetatowo Leon Ślusarczyk, dyżurny ruchu pierwszej zmiany, uprawniony także do prowadzenia spraw wojskowych i mobilizacyjnych w wadowickim węzle PKP. Tych danych zabrakło we wcześniejszych artykułach⁵. Warto dodać, że Józef Dziewit

3 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit.; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 34.

4 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit.

5 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 18.

był tuż przed wybuchem wojny jedynym w pionie służby ruchu – w wadowickiej kolei urzędnikiem, a więc, jak potocznie mówiono wśród kolejarzy, „złotokołnierzowcem”. Wśród pracowników kolei w Wadowicach jeszcze tylko dwóch nosiło ówczesne złote dystynkcje na uniformach. Byli to tzw. banmistrze, (nazwa potoczna odziedziczona po zaborze austriackim – Bahnmeister), czyli zawiadowcy odcinków drogowych. Jeden z nich, Franciszek Czylok, odpowiadał za odcinek Kęty – Kalwaria a drugi; Piotr Sławiński, za linię Spytkowice – Skawce. Należeli oni jednak do grupy urzędników służby drogowej, a nie służby ruchu. Nie wymienienie tych nazwisk w opracowaniu stanowi wielką szkodę, bo nie wiadomo, czy kiedykolwiek możliwe będzie wznowienie książki z uzupełnionymi informacjami.

Kilka słów o obsadzie personalnej wadowickiej stacji PKP

Pozwolę sobie podać kilka informacji o obsadzie personalnej wadowickiej stacji kolejowej. Przedstawione dane pochodzą w większości z roku 1934, ze schematu obsady personalnej PKP opublikowanego w roczniku Ministerstwa Komunikacji. W miarę możliwości uzupełniłem je opierając się na relacjach opisujących lata późniejsze. Według tych informacji na stacji PKP w Wadowicach pracowali w służbie ruchu: Edward Fuchs, zawiadowca w 7 grupie uposażenia, Stanisław Laskowski w 9 grupie, Aleksander Kumała, Józef Targosz i Władysław Błachut (wszyscy w grupie 10), oraz 4 zwrotniczych, 4 przetokowych i 5 robotników stacyjnych. W służbie handlowo-towarowej pracowali wtedy: Józef Siłkowski w grupie 10, Wincenty Skowronek, Józef Wiktor i Franciszek Kielbus w grupie uposażenia 11, oraz 2 robotników magazynowych. J. Siłkowski, W. Skowronek i J. Wiktor byli kasjerami, natomiast F. Kielbus magazynierem. W służbie drogowej było dwóch zawiadowców odcinków drogowych, Józef Szczęsny i Piotr Sławiński, obaj w 9 grupie zaszeregowania.

W późniejszych latach nastąpiły zmiany na niektórych stanowiskach. Po śmierci E. Fuchsa zawiadowcą stacji został przybyły z Kościana Franciszek Żarnowski, uposażony w grupie 9. Kierował on stacją do 30 czerwca 1939 r., kiedy odszedł do Cieszyna, a po nim zawiadowcą został wspomniany Józef Dziewit, w 9 grupie uposażenia, przybyły z Makowa Podhalańskiego. W miejsce S. Laskowskiego, który odszedł na zawiadowcę stacji do Andrychowa, przeniesiony został z Leńcz wymieniony już Leon Ślusarczyk w 10 grupie (w Leńczach w grupie 11). Natomiast z Andrychowa przybył w 1937 r. dyżurny ruchu w stopniu asystenta, Teodor Brańka uposażony w grupie 10, który 1 stycznia 1938 r. otrzymał awans na starszego asystenta. W służbie drogowej J. Szczęsnego zastąpił wymieniony F. Czylok również w 9 grupie uposażenia, przybyły ze stanowiska zawiadowcy odcinka drogowego z Cieszyna. Zarówno w tej, jak też w dalszych informacjach nie zawsze jest możliwe ustalenie czy sprecyzowanie imion wszystkich wymienionych osób. Starłem się jednak to uczynić, tam gdzie było to osiągalne.

Kolej i Wadowice w chwili wybuchu wojny

Przejdźmy do funkcjonowania kolei w okresie II wojny światowej. Oprócz informacji dotyczących PKP, autor omawiając ich dzieje wojenne, podaje dodatkowo wiele danych dotyczących historii Wadowic w omawianym okresie. I bardzo dobrze. Ale niestety, nie zawsze precyzyjnie.

Faktycznie koszary 12 pułku piechoty przy ul. Lwowskiej stanowiły ośrodek mobilizacyjny⁶. Jednak nie batalionu asystencyjnego nr 56, bo ten mobilizowany był w budynku żeńskiej Szkoły Powszechnej przy ul. Sienkiewicza. W koszarach przy ul. Lwowskiej miano mobilizować II batalion 156 rezerwowego pułku piechoty (45 rezerwowa Dywizja Piechoty). Mobilizacja tej jednostki nie została przeprowadzona ze względu na podjęcie przez Armię „Kraków” manewru odwrotowego na linię Nidy i Dunajca. Z dwóch informacji przekazanych przeze mnie autor przez nieuwagę zrobił zbitkę, niezgodną z faktami historycznymi. I jeszcze uwaga terminologiczna. W Wojsku Polskim nie tworzących jednostek „asystencyjnych”, lecz asystencyjne, czyli mające w zamierzeniu stanowić asystę, a więc zabezpieczać czy ochraniać. W tym konkretnym wypadku były formacji pierwszoliniowych oraz pracę sztabów i służb. Warto dodać, że wspomniany w publikacji 56 batalion asystencyjny (dowódca kapitan Flawiusz Śmitkowski) pierwotnie przeznaczony do uzupełnienia załogi Obozu Warownego „Kraków”, po przemaszerowaniu za Wisłę podporządkowany został 5 września Grupie Fortecznej Obszaru Warownego „Śląsk” w Grupie Operacyjnej „Śląsk” (później „Jagmin”), dowodzonej przez generała brygady Jana Jagmina-Sadowskiego i w jej składzie wziął udział w walkach odwrotowych, aż do bitwy pod Tomaszowem Lubelskim.

Ostatnie oddziały Kadry Zapasowej 12 pułku piechoty opuściły koszary w dniu 3 września 1939 r. przed południem. Większa część, zwłaszcza tzw. kompania administracyjna, po przewiezieniu zabieranych materiałów i zapasów na dworzec PKP, transportem kolejowym, zaś tzw. kompania nadwyżek, czyli żołnierzy mających przydział mobilizacyjny do pułku, ale nie wcielonych na razie do poszczególnych pododdziałów, marszem pieszym. Wcześniej, 1 września w południe na wadowickiej stacji uzupełniały swoje stany do etatów wojennych dwie kompanie strzeleckie i pluton ckm z II batalionu 12 pp (obowiązki jego dowódcy pełnił wówczas kapitan Mieczysław Barys), skierowane z miejsca postoju w Choczni do Jordanowa.

W koszarach nie tyle mieścił się „lokalny węzeł łączności” grupy Operacyjnej „Bielsko” (później „Boruta”), ale w planach mobilizacyjnych przewidziano w nich zapasowe miejsce postoju sztabu GO, zresztą wykorzystane zgodnie z założeniami przez sztab Grupy w czasie odwrotu. Obiekt koszar wykorzystany również przejściowo służby i sztab wycofującej się po południu i wieczorem 3 września przez Wadowice 21 Dywizji Piechoty Górskiej z Bielska, dowodzonej

⁶ A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 19.

przez gen. bryg. Józefa Kustronia. Przed pomnikiem Poległych Żołnierzy 12 pp generał odebrał improwizowaną przez przechodzące oddziały 202 pp rezerwy dowodzonego przez podpułkownika Zygmunta Piwnickiego defiladę. Ostatnią w swoim życiu, gdyż kilkanaście dni później poległ w bitwie pod Oleszycami i Cieszanowem.

Dla zachowania ścisłości historycznej autor nie powinien stosować nazewnictwa z okresu późniejszego, niż prezentowane fakty. Dlatego poprawnie powinno być Komenda Rejonu Uzupelnień, a nie Rejonowa Komenda Uzupelnień⁷, której to nazwy używano w okresie powojennym. Nazwa KRU została wprowadzona od 1938 r. w miejsce używanej wcześniej nazwy Powiatowa Komenda Uzupelnień (PKU). Źle się stało, że autor uporczywie używa określenia oddziały obwodowe⁸, kiedy mówi o oddziałach odwodowych. Podczas korekty „Wadovian” błąd ten udało się wyeliminować, ale zupełnie zawiodła korekta w późniejszej przecież publikacji książkowej. W WP nie było żadnych struktur terytorialnych mogących pretendować do nazwy obwód. Natomiast odwód to oddział przewidziany do późniejszego użycia na polu walki, w miarę potrzeb pojawiających się w zmieniającej się rzeczywistości taktycznej, czy na wyższym szczeblu operacyjnej. Słowem, żelazny zapas ludzi i sprzętu.

Mostu broniły karabiny maszynowe 12 pp⁹ (co zostało poprawione w wydaniu książkowym), a nie artyleria przeciwlotnicza 12 pp, bo takiej pułk piechoty w swoich zawiązkach nie posiadał – ale tylko 1 września, bo później pułk opuścił Wadowice. Na szczęście oba mosty, kolejowy i drogowy, a także zbudowana przez pionierów 12 pp (pododdziały saperów stanowiące organiczną część jednostek piechoty i kawalerii) dodatkowa kładka powyżej mostu drogowego, nie były zbyt intensywnie atakowane przez niemieckie lotnictwo.

Wysadzenie mostu kolejowego nastąpiło na rozkaz dowódcy artylerii dywizyjnej 21 DPG, pułkownika dyplomowanego Konstantego Ważyńskiego, w godzinach wczesnopopołudniowych 3 września. Ale nie bezpośrednio po przejeździe ostatniego transportu z wadowickiej stacji¹⁰. Ostatni pociąg ewakuacyjny opuścił stację tuż po południu. Jak wspominałem wcześniej, był to transport Kadry Zapasowej 12 pp i w jego składzie nie było osób cywilnych, czy uciekinierów, a nawet rodzin wadowickich wojskowych, jak błędnie sugeruje autor. Po opuszczeniu stacji przez ostatni transport, wykonując polecenie władz kolejowych, ewakuował się zawiadowca stacji, Józef Dziewit. Z wysadzeniem mostu dowództwo wycofującej się 21 dywizji czekało aż do potwierdzenia informacji, że na torach przed Wadowicami nie pozostał żaden skład ewakuacyjny. Most wysadził patrol saperski dowodzony przez podporucznika rezerwy Marcina Matlaka z 21 batalionu saperów 21 DPG. Niestety wysadzenie było niepełne, gdyż minerzy dysponowali

7 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 19; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 35.

8 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 20; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 35.

9 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 19; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 35.

10 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 20; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 35.

jedynie górnictwem żelaznym, a nie wojskowym trotylem. Z do dzisiaj nie wyjaśnionych przyczyn nie wysadzono mostu drogowego, chociaż odpowiedzialny za to patrol miał, według zachowanych relacji, wystarczający zapas materiałów wybuchowych i wyraźne instrukcje. Dlaczego zniszczenia mostu i położonej powyżej kładki pontonowej nie dokonano, chyba już nie uda się ustalić.

Poprawki do dziejów kolei i miasta pod okupacją

Autor wymienionej publikacji napisał, że w okresie okupacji niemieckiej Wadowice należały do powiatu bielskiego i rejencji wrocławskiej¹¹. Otóż, nie do wrocławskiej, ale do rejencji katowickiej (Regierungsbezirk Kattowitz). Od października 1939 r. do 1 kwietnia 1941 r. rejencja katowicka należała do prowincji śląskiej z siedzibą we Wrocławiu, a po tej dacie utworzono odrębną prowincję górnośląską (Gau Oberschlesien).

Historia wadowickiej konspiracji po dzień dzisiejszy zawiera wiele niewypełnionych kart. Ale jeżeli autor pisze o działalności sabotażowo-dywersyjnej, to powinien ściśle trzymać się faktów i nazewnictwa. Pojęcia sabotaż i dywersja nie są bowiem jednoznaczne. Sypanie opiłków i innych substancji w łożyska wagonów może mieścić się jeszcze w sabotażu (choć i tu można dyskutować), ale zakładanie kapsułek i świec zapalających to już niewątpliwie dywersja. Ale znowuż, bądźmy precyzyjni. Dróżnik Franciszek Styła nie obrzucał transportów bombami zapalającymi, ale podkładał te bomby, czy raczej ładunki w wagonach przejeżdżających składów¹². Aby wyjaśnić skąd owe ładunki, czy bomby brał, należało wspomnieć o pierwszej fazie tworzenia w Wadowicach i okolicy zorganizowanej działalności konspiracyjnej. Tym bardziej, że wspomniany w opracowaniu ojciec Andrzeja Nowakowskiego, sierżant/chorąży Stanisław Nowakowski „Surma” był jednym z jej inicjatorów i pierwszych organizatorów na ziemi wadowickiej. W 1940 r. w Wadowicach funkcjonowała komórka Związku Odwetu. Była to specjalna struktura Związku Walki Zbrojnej, przeznaczona do wykonywania zadań z zakresu bieżącej działalności dywersyjnej, poprzedniczka słynnego później Kierownictwa Dywersji, czyli Kedywu. Kierował nią porucznik Tadeusz Robert Krok „Gruda”. To z nim nawiązał m.in. kontakt Stanisław Nowakowski, i z pomocą dostarczanych przez „Grudę” materiałów dokonywała dywersji grupa „Surma”, zorganizowana jako szkieletowy batalion 12 pułku piechoty w konspiracji. Dopiero ta informacja pozwala przeciętnemu ale interesującemu się historią czytelnikowi zrozumieć skąd już w pierwszym okresie okupacji hitlerowskiej znalazły się w Wadowicach takie środki, jak owe kapsułki wybuchowe. A także np. bomby termitowe, świece zapalające oraz fiolki zawierające substancje bakteriologiczne. Materiały te były w Wadowicach nie tylko używane, ale przede wszystkim były tutaj przechowywane i rozsyłane w teren. Bowiem właśnie przez Wadowice wiódł jeden z głównych szlaków przerzutowych i łączności kurierskiej pomiędzy strukturami krakowskiej i śląskiej konspiracji.

¹¹ A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, *op. cit.*, s. 21.

¹² *Ibidem*.

Niebagatelną rolę odegrali w tych działaniach wadowiccy kolejarze. Przez cały okres okupacji stanowili oni podporę systemu przerzutowego nie tylko AK-owskiej konspiracji. Z ich pomocy korzystały również komórki Batalionów Chłopskich czy Narodowej Organizacji Wojskowej, a być może także innych organizacji podziemnych. Szkoda, że autor książki nie wspomniał o tych faktach chociażby jednym zdaniem.

Na naszych terenach w roku 1941 jeszcze nie działała partyzantka¹³. Wtedy zdecydowanie można mówić o konspiracji. Zorganizowane struktury partyzanckie to dopiero okres schyłku 1943 r. i cały rok następny. A już kompletnym nieporozumieniem jest zaliczenie oddziału Tadeusza Gregorczyka do Armii Krajowej¹⁴, podczas gdy w rzeczywistości był to oddział Armii Ludowej, a dokładniej sowieckiego NKWD z dodatkiem jego paru polskich współpracowników.

Dobrze, że autor opracowania nie ogranicza jego terytorialnego zasięgu jedynie do Wadowic. Ale jeżeli wspominamy o akcji partyzantów polskich i spadochroniarzy sowieckich na most w Skawcach¹⁵, to należy pamiętać, że pluton „Kurniawa”, dowodzony przez porucznika Tadeusza Studzińskiego „Jędrzejewski”, „Kurzawa”, z 9 górskiej kompanii dywersyjno-sabotażowej III batalionu 12 pułku piechoty AK, ma na swoim koncie co najmniej dziewięć dywersji kolejowych, w tym trzy na terenie naszego powiatu. We wrześniu 1944 r. ta sama grupa dywersyjna wysadziła najpierw most kolejowy w Barwałdzie, a w kilka dni później w Dąbrówce. Co zaś najważniejsze, skawiecki most był w latach II wojny światowej największym tego typu obiektem zniszczonym przez oddziały partyzanckie na ziemiach okupowanych przez Niemców. I tego stwierdzenia w opracowaniu – o dziejach kolei przecież – zabrakło.

W reszcie jeszcze jedno uzupełnienie. Pierwsze drezyny i samochody przystosowane do jazdy na szynach nie pojawiły się „w pobliżu Wadowic” w latach okupacji¹⁶. Drezyny były używane w okresie międzywojennym, a ręczne nawet w okresie I wojny światowej, a np. w dniu 5 września 1939 r. na dwóch drezynach przyjechał do Wadowic pododdział Wehrmachtu od strony Spytkowic. Fakt ten potwierdzony jest w relacjach uczestników pogrzebu pięciu poległych żołnierzy polskich na cmentarzu wojskowym. Niemcy bowiem zatrzymali drezyny i po zorientowaniu się w charakterze ceremonii, oddali honory wojskowe poległym. Natomiast z samochodów szynowych korzystali bardzo często przedstawiciele władz okręgowych PKP z Krakowa, przybywający do Wadowic na kontrole czy inspekcje. W dniu 3 września 1939 r. rodzina zawiadowcy Józefa Dziewita ewakuowana była do Krakowa przez Spytkowice samochodem szynowym marki Chevrolet, przydzielonym do dyspozycji Dziewita przez przełożonych z Dyrekcji Okręgu PKP. Nie ulega również wątpliwości, że na torach w okolicach Wadowic pojawiali się przedstawiciele

13 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, *op. cit.*, s. 21; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, *op. cit.*, s. 36.

14 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, *op. cit.*, s. 21.

15 *Ibidem*, s. 21.

16 *Ibidem*, s. 22.

Niemieckich Kolei Wschodnich – Deutsche Ostbahn¹⁷, ale przede wszystkim na wschód od granicy między III Rzeszą a Generalnym Gubernatorstwem. Bo zachodnia część powiatu znalazła się w strukturach Deutsche Reichsbahn, jako teren włączony do Rzeszy. To drobna, ale moim zdaniem istotna różnica.

Bardzo źle się stało, że autor potraktował okres międzywojenny i okupacyjny tak wyrywkowo i nierównomiernie pod względem badawczym. Przy odrobinę większym zaangażowaniu te wszystkie informacje były dostępne, a wielu uproszczeń czy pomyłek można było uniknąć.

Uzupełnienie do dziejów kolei

Stacja i kolej w pierwszych dniach września 1939 r.

Brakuje w pracy zdecydowanie precyzyjniejszych informacji o funkcjonowaniu wadowickiej kolei w pierwszych dniach wojny i później, pod okupacją hitlerowską, a także o działalności konspiracyjnej kolejarzy. A wiedza na ten temat nie jest aż tak bardzo niedostępna, aby autor o sprawnym warsztacie naukowym miał trudności z dotarciem do źródeł. Pozwolę sobie na kilka uzupełnień w sprawach moim zdaniem ciekawych czy wręcz ważnych.

Do dnia 3 września życie wadowickiej stacji toczyło się normalnym rytmem. Chociaż rytmem wojennym. Pierwszeństwo przejazdu miały transporty wojskowe oraz pociągi ewakuacyjne. Osoby cywilne, pragnące indywidualnie wyjechać z Wadowic, musiały się przy zakupie biletu legitymować zaświadczeniem wydanym przez starostwo powiatowe. W skutek wypadnięcia z rozkładu jazdy niektórych pociągów, a w miarę postępu działań wojennych również w skutek narastania zniszczeń, w wyjeżdżających z Wadowic pociągach było coraz mniej miejsc. Pierwszeństwo mieli więc ci, którzy jechali służbowo, mieli karty powołania do wojska lub musieli być ewakuowani. Przestrzegania przepisów wojennych pilnowało wojsko, które przejęło kierowanie sprawami komunikacji. Zmilitaryzowani kolejarze mieli obowiązek zapewnienia sprawnego funkcjonowania taboru i urządzeń. Komendantem stacji PKP w Wadowicach mianowano plutonowego podchorążego Zbigniewa Matera. Do pomocy miał kilku żołnierzy oraz harcerki i harcerzy. Po przejściu przez tych ostatnich wraz z członkami Przysposobienia Wojskowego i Związku Strzeleckiego służby patrolowej i wartowniczej przy ważniejszych obiektach w mieście, na dworcu pozostały same dziewczęta, pełniące służbę w ramach Pogotowia Harcerek. Miały one za zadanie przygotowywanie kanapek i napojów dla rannych i ewakuowanych, znajdujących się w przejeżdżających przez wadowicki dworzec transportach. Przekazywały

¹⁷ A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 21-22; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 36.

również „ku pokrzepieniu serc” informacje pochodzące z nasłuchu radiowego. Służbę pełniły do godzin przedpołudniowych 3 września, kiedy wskutek coraz częściej pojawiających się pogłosek o rozstrzelaniu przez Niemców harcerzy i członków innych organizacji paramilitarnych biorących udział w działaniach obronnych, hufcowa Kazimiera Medwecka zarządziła demobilizację PH. Bezpośrednio działalnością grupy PH na stacji kierowała Zofia Głanowska, a podlegały jej: Kazimiera Hojdysówna, Letycja Siwcówna, Teresa Siwcówna, Władysława Szczerbowska i Janina Zielińska. 2 września Teresa Siwcówna, jako najmłodsza w grupie, została przeniesiona do służby pomocniczej w szpitalu. Stację kolejową uważano za zagrożoną bombardowaniami, a szpital, zgodnie z konwencjami międzynarodowymi, miał być miejscem bezpiecznym. Jedzenie przygotowywano najpierw w mieszkaniu pp. Siłkowskich, w budynku kolejowym naprzeciw zakładu „Mafo”, oraz w sąsiadującej z tym mieszkaniem noclegowni i świetlicy PKP i KPW. Od 2 września, w obawie przed bombardowaniami, przeniesiono kuchnię do stojącego naprzeciwko domu pp. Repczyńskich i Kroków. Na stacji działał też punkt pomocy zorganizowany przez Polski Czerwony Krzyż. Kierowała nim profesorka Gimnazjum Żeńskiego im. Michaliny Mościckiej, Irena Bielatowiczowa, a pomagała jej absolwentka tegoż gimnazjum, Maria Weberówna.

Wadowice niemiecką stacją kolejową

Sam moment przejścia wadowickiej stacji PKP przez Niemców nie jest dokładnie znany. Wiadomo jednak, że jako pierwsi przedstawiciele Deutsche Reichsbahn do Wadowic przybyli urzędnicy kolejowi Schwerz lub Schwertz (pochodzący z Düsseldorfu) oraz Steubert (z Nadrenii). Towarzyszył im podurzędnik Sorgatsch z Berlina, jednak w rozmowach z polskimi kolejarzami przyznający się do pochodzenia z poznańskiego.

Kolejnymi, po Schwerzu, zawiadowcami stacji byli Grade (z Monachium), Lodde (z Munster) i wreszcie przesiedleńca z Rumunii, Adam (to nazwisko a nie imię), który najdłużej kierował wadowicką stacją (od 1942 do 1945 r.). Po zmianie systemu drogowego zawiadowcą odcinka w miejsce F. Czyłoka i P. Sławińskiego został Wiese. W 1940 r. F. Czyłok został przeniesiony do Suchej, natomiast P. Sławiński pozostał w Wadowicach jako zwykły pracownik. Zastępcą Wiesego był również Niemiec, Thoma, a w służbie drogowej pracowali oprócz wspomnianego P. Sławińskiego: Jerzy Widajewicz, Petrykiewicz i zamieszkały w Kętach Ukrainiec, Nakonecznyj.

Dotychczasowy zawiadowca, Józef Dziewit został „zdegradowany” do funkcji dyżurnego ruchu. Wraz z nim dyżurnymi ruchu byli Leon Ślusarczyk, Józef Targosz i Teodor Brańka. Dziewit i Ślusarczyk kierowali konspiracyjnymi strukturami wśród kolejarzy. Warto wspomnieć, że kilku kolejarzy wadowickich nie wstąpiło na służbę w kolei niemieckiej, mimo wezwania okupanta. Byli to dyżurny ruchu A. Kumała, który przeniósł się do Generalnego Gubernatorstwa, gdzie mieszkała

jego żona i zwrotniczy Antoni Sikora, który podjął pracę najpierw w fabryce drutu (popularna „Druciarnia”), a później zatrudniony został przy robotach drogowych w okolicy Wadowic, a także kasjer Mieczysław Brańka (nie mylić z Teodorem, dyżurnym ruchu), który wykorzystał fakt zamieszkania na Zaskawiu, czyli w GG i do Wadowic do pracy się nie zgłosił. Nowymi pracownikami na wadowickiej stacji byli: Jan Skraba (dyżurny ruchu przybyły z Bielska w 1941 r., a w roku 1934 pracujący na stacji w Bielsku), prowadzący sekretariat stacji Alfons Gediga (według innych źródeł Józef), który w 1934 r. (a więc najprawdopodobniej w okresie międzywojennym w ogóle) pracował w Agencji Celnej w Chorzowie, pobierając uposażenie w 10 grupie zaszerogowania. Magazynem kierował Stanisław Żak, przed wojną starszy magazynier w 10 grupie uposażenia, w 1934 r. zatrudniony w Ekspedycji Towarowej w Bielsku.

Niemcy zezwolili na używanie dotychczasowych polskich mundurów, ale po usunięciu z nich polskich odznak i godeł. Kolejarze odpięli orzełki z czapek, a guziki uniformów obszyli materiałem. Dopiero później, w miarę trwania okupacji, zezwolono polskim kolejarzom na noszenie niemieckich guzików mundurowych, które miały gładką lub groszkowaną powierzchnię, bez żadnych emblematów. (Na guzikach polskich było godło państwowe i emblemat kolei – uskrzydłone koło z literami PKP). Na rękawie munduru kolejarze w Wadowicach nosili ciemnoniebieską opaskę z napisem „Deutsche Reichsbahn”.

Ponieważ pierwotnie nie było wiadomo, czy Wadowice znajdują się w Rzeszy, czy w Generalnym Gubernatorstwie, obowiązujące na naszym terenie bilety były wypisywane na dwujęzycznych formularzach, po polsku i po niemiecku. Formularze te noszą nadruk „Dla terenów okupowanych”. W roku 1940 przywrócono tradycyjne bilety kartonkowe. Co ciekawe, pomimo wprowadzenia przez okupantów niemieckojęzycznej nazwy miasta – Wadowitz, na biletach kolejowych nawet pochodzących z późniejszych lat okupacji, 1943 i 1944 zachowała się nazwa Wadowice. Najprawdopodobniej oszczędni Niemcy używali zachowane przedwojenne kartoniki. Znane są również dokumenty, na których występuje niemiecka pieczęć nagłówkowa z napisem „Bahnhof Wadowice” mimo, iż użyta na tym samym formularzu pieczęć okrągła z godłem III Rzeszy, tzw. „gapą” czy „wroną” ma w otoku napis: „Deutsche Reichsbahn – Bahnhof Wadowitz”. To już raczej dowód... niemieckiego braku konsekwencji.

Konspiracja wśród kolejarzy i plany powstania powszechnego

Przez cały okres okupacji wśród wadowickich kolejarzy działała grupa konspiracyjna. W pewnym okresie nawet dwie, gdyż niektórzy z konspiratorów zgłosili swój akces do Związku Walki Zbrojnej, później Armii Krajowej, a inni zaprzysiężeni byli w Tajnej Organizacji Niepodległościowej, a po jej rozbiciu w Narodowej Organizacji Wojskowej. Dopiero po scaleniu wszystkich organizacji konspiracyjnych na terenie powiatu (w strukturach obwodu Wadowice

Inspektoratu Południowego (czyli bielskiego) Okręgu Śląskiego) wszyscy trafili pod jedną komendę. Natomiast wskutek podzielenia obszaru powiatu przez okupacyjną granicę, kolejarze konspiratorzy ze wschodnich terenów powiatu działali w ramach Samodzielnego Podobwodu Kalwaria Okręgu Krakowskiego AK, a z okolic Makowa Podhalańskiego w Obwodzie Nowotarskim Okręgu Krakowskiego. Grupy te miały szanse na połączenie sił dopiero po wybuchu powstania powszechnego i przywróceniu polskich struktur organizacyjnych kolei. Miało to nastąpić wraz z opanowaniem przez oddziały partyzanckie i grupy konspiracyjne Wadowic i rozwinięciem mobilizacyjnym Grupy Operacyjnej AK „Śląsk Cieszyński”. Żołnierze tej grupy mieli m.in. brać udział w wyzwolaniu Wadowic, Zatora a dalej Bielska, Żywca i Cieszyna.

Chociaż do wybuchu powstania nie doszło, wiadomo, że elektrownię awaryjną przy ul. Legionów (dawna wadowicka elektrownia, przemianowana na awaryjną po włączeniu w adowic przez Niemców do sieci energetycznej elektrowni w Sierszy), Rynek (ówczesnie Adolf Hitler Platz) z mieszczącymi się w magistracie urzędem miejskim i posterunkiem policji, a także koszary przy ul. gen. Oswalda Franka (wtedy Zator Strasse, obecnie ul. Wojska Polskiego), opanować miały grupy żołnierzy II rejonu obwodu AK Wadowice, dowodzonego przez plutonowego podchorążego/podporucznika Włodzimierza Piotrowskiego ps. „Kot”, (po wojnie znany wadowicki lekarz). Jego oddziały miały również opanować stację kolejową wraz z magazynami i urządzeniami kierowania ruchem. Przy opanowywaniu stacji mieli pomóc zaprzysiężeni w konspiracji kolejarze, kierowani przez Józefa Dziewita. Mieli oni dwa zasadnicze zadania. Nie dopuścić do wysadzenia jakichkolwiek obiektów stacyjnych, a zwłaszcza pompy, oraz uniemożliwić wezwanie pomocy, czy zawiadomienie przez Niemców załóg innych miejscowości, za pomocą kolejowych urządzeń łączności. Dowództwo AK wydało jednak rozkaz wstrzymujący akcję „Burza”. Do powstania w Wadowicach nie doszło.

Stacja na powrót polska

Wadowiccy kolejarze do ostatnich chwil przed wkroczeniem armii sowieckiej starali się uratować przed wysadzeniem pompę oraz nastawnie stacyjne. Niestety, kable elektryczne i założone ładunki były pod stałym nadzorem patroli z niemieckiej grupy minerskiej. 25 stycznia opuszczający wadowicką stację patrol saperów wysadził najważniejsze urządzenia. Stacja została sparaliżowana. Były to największe zniszczenia, jakie dotknęły wadowicką stację w jej ponad stuletniej historii.

Bezpośrednio po opuszczeniu przez Niemców Wadowic do pełnienia obowiązków zawiadowcy powrócił Józef Dziewit. Jego zastępcą, po przeniesieniu Leona Ślusarczyka i Teodora Brańki do DOKP w Katowicach, został Leon Baklarz (w roku 1934 telegrafista w 11 grupie uposażenia na stacji kolejowej w Kalwarii Lanckoronie). Warto wspomnieć, że L. Ślusarczyk pełnił

dalszą służbę w Katowicach, a T. Branka pomimo pierwotnej nominacji na zawiadowcę stacji w Łąkach (opolskie), stanowiska tego nie objął i do początku lat 60., tj. do przejścia na emeryturę służył na stacji PKP w Bielsku-Białej. Na zawiadowcę odcinka drogowego przydzielono z zarządu Oddziału Drogowego w Suchej Adama Czopka, którego wkrótce zastąpił przybyły z Kresów repatriant, Edward Skorecki, w 1934 r. zatrudniony jako zawiadowca odcinka drogowego w Ożydowie, Oddział Drogowy Brody, w 10 grupie uposażenia.

Kilka uwag o elitarności zawodowej grupy kolejarzy

Autor omawianego opracowania zauważył społeczną elitarność grupy zawodowej pracowników PKP¹⁸. Z tym twierdzeniem należy się zgodzić. Szkoda jednak, że za owym spostrzeżeniem nie poszła próba uzasadnienia owej elitarności, czy też zdefiniowania jej przyczyn. I jeszcze jedno uzupełnienie: wcale nie wszyscy kolejni naczelnicy stacji – czy też, używając obowiązującego w polskim kolejnictwie nazewnictwa, zawiadowcy – „nosili zaszczytne tytuły „obywateli miasta Wadowic”¹⁹. Niewątpliwie tytuł taki figuruje na tablicy epitafijnej jednego z pierwszych naczelników, jeszcze z czasów c.k. monarchii austro-węgierskiej, Andrzeja Kuzyka. Nie może to być jednak żadna podstawa do zastosowanego przez autora uogólnienia. A poza tym sprawa nadawania, czy też używania tytułów „obywatela miasta Wadowic” to temat na zupełnie inny artykuł, i do historii kolejnictwa nic nie wnosi.

Wróćmy do sprawy elitarności zawodowej grupy kolejarzy. Niewątpliwie wynikała ona z kilku przyczyn. Przede wszystkim była to praca stała, co przy panującym znacznym bezrobociu było zdecydowanym atutem. Posada była państwowa, i nie groziła jej likwidacja bez względu na zmiany ustrojowe, czy nawet wojenne. Niewątpliwie chętnych przyciągały także zarobki. Należy podkreślić, że uposażenia kolejarzy nie było wcale niskie. Elitarność wynikała więc nie tylko z pewności zarobku, ale również z jego wysokości. Nie twierdzę tu, że pracownicy PKP zarabiali więcej niż inne grupy zawodowe. Zarabiali jednak godziwie. To właśnie przed wojną powstało powiedzenie, że „Kto ma w głowie olej, ten idzie na kolej”. W tym pozornie prostym powiedzeniu kryją się dwie zasadnicze prawdy o elitarności ówczesnych pracowników PKP. Pierwszą jest właśnie ów rozsądny wybór stałej, państwowej i zapewniającej niezłe zarobki posady. Drugą zaś potwierdzenie, że aby „iść na kolej” niewątpliwie trzeba było mieć w głowie „olej”, czyli spory zasób wiedzy, a także wiele umiejętności potrzebnych na zajmowanym stanowisku. Każdy awans, zarówno w stopniu, jak też w grupie uposażenia, warunkowany był zdaniem egzaminu, a czasem kilku. I to nawet na niższych stanowiskach, nie mówiąc już o kierowniczych. Nie bez znaczenia

18 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 16; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 33-34.

19 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 16; idem, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach*, op. cit., s. 34.

były również okresowe oceny kwalifikacyjne, którym poddawano wszystkich bez wyjątku pracowników PKP. Ci, którzy wymogom nie sprostali, zwalniali miejsce dla kolejnych oczekujących na posadę.

Warto przypomnieć, jak kształtowało się uposażenie pracowników PKP w okresie międzywojennym. Oczywiście nie ma w tym artykule miejsca i możliwości na szczegółową analizę zarobków kolejarzy. Pracownicy PKP dzielili się na etatowych, nietatowych, kandydatów, kontraktowych, próbnych i czasowych. W każdej grupie pracowników obowiązywały nieco inne zasady wynagradzania za pracę. Dla ułatwienia w skrócie omówię płace pracowników etatowych.

Od 1923 r. siatka płac pracowników etatowych PKP dzieliła się na 16 grup uposażenia. W każdej grupie dodatkowym zróżnicowaniem były szczeble, uszeregowane literami od „a” do „g”. Poniżej jako przykład przedstawiam siatkę płac z roku 1932 (obejmującą grupy od 4 do 16) z podziałem na grupy i szczeble.

Grupa	W szczeblu	a	b	c	d	e	f	g
4		690,58	737,88	785,18	832,48	879,78	-	-
5		548,68	595,98	643,28	690,58	737,88	785,18	-
6		406,78	442,26	477,73	513,21	548,68	584,16	-
7		312,18	340,56	366,94	397,32	425,70	454,08	-
8		255,42	274,34	293,56	312,18	331,10	350,02	-
9		212,85	227,04	241,23	255,42	269,61	283,80	-
10		184,47	193,93	203,39	212,85	222,31	231,77	241,23
11		156,09	165,55	175,01	184,47	193,93	203,39	212,85
12		141,90	149,00	156,09	163,19	170,28	177,38	184,47
13		127,71	134,81	141,90	149,00	156,09	163,19	170,28
14		113,52	120,62	127,71	134,81	141,90	149,00	156,09
15		99,33	106,43	113,52	120,62	127,71	134,81	141,90
16		89,87	94,60	99,33	104,06	108,79	113,52	118,25

Podana w rubrykach tabeli z 1932 r. liczba to nie złote, lecz tzw. punkty, które należało pomnożyć przez ich wartość w złotych. Mimo, że od połowy lat 20. wartość punktu została zamrożona na wysokości 43 gr, ze względu na stały wzrost cen w latach 1926 i następnych, pracownikom PKP przyznano podwyżkę uposażeń w wysokości 10 procent z dniem 1 stycznia 1927 r. Natomiast z dniem 1 lipca 1928 r. przyznano kolejarzom dodatek miesięczny w wys. 15 proc., cofnięty uchwałą Rady Ministrów z dniem 1 maja 1931 r. Przy okazji uwaga techniczna. W dokumentach kolejowych i statystycznych numeracja grup występuje zarówno w formie cyfr arabskich jak i rzymskich. Pisząc niniejszy tekst przyjąłem zasadę podawania grup uposażenia zawsze w cyfrach arabskich. Tę samą zasadę zachowałem we wszystkich tabelach.

Od 1934 r. zreformowano system płac w PKP i zmniejszono ilość grup do 14. I tak np.

w roku 1935 oraz 1938, podstawowe kwoty uposażenia zasadniczego w poszczególnych grupach wynosiły:

Grupa uposażenia	Miesięcznie zł	Liczba etatów 1935	w roku 1938
1	1.000	8	10
2	700	40	50
3	550	121	116
4	450	269	397
5	390	562	490
6	335	822	968
7	295	2.080	2.130
8	260	4.895	5.775
9	225	8.701	9.372
10	200	12.639	15.292
11	175	22.201	23.803
12	150	45.706	45.752
13	125	30.765	31.157
14	100	9.843	7.008

(Liczby etatów podane zgodnie z preliminarzami budżetowymi PKP na lata 1935/6 i 1938, nie uwzględniają etatów, dla których w preliminarzach budżetowych nie określono grupy uposażenia).

N a niektórych stanowiskach kierowniczych w PKP przysługiwały jeszcze dodatki funkcyjne (niekiedy nazywane służbowymi) w wysokości od 25 do 600 złotych. Ten najwyższy otrzymywał dyrektor PKP. A w Wadowicach dodatki pobierali zawiadowca stacji czy zawiadowcy odcinków drogowych. Oczywiście w wysokości właściwej dla zajmowanego przez nich stanowiska służbowego. Nie ulega więc wątpliwości, że jednym z czynników wpływających na elitarny charakter grupy zawodowej pracowników PKP było ich stabilne i nie należące do najniższych uposażenie.

Zakończenie

Uważam, że przedstawione w niniejszym szkicu informacje powinny znaleźć się we wspomnianym opracowaniu doktora Andrzeja Nowakowskiego. Szkoda, że tak się nie stało. Szkoda także, że autor powielił błędy w kolejnej publikacji, tym razem poświęconej dziejom kolei w Andrychowie²⁰. Wszak z kilku akapitów tej książeczki wynika, że znał już wtedy uwagi i uzupełnienia jakie zgłosiłem po opublikowaniu dziejów kolei wadowickiej.

Uważam, że autor o niewątpliwym autorytecie potwierdzonym sporym dorobkiem naukowym nie powinien poprzestawać na powierzchownym prześlizgnięciu się po temacie. Bo nie

20 A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Andrychowie (1887-2000)*, Wadowice 2000.

wiadomo, czy ktokolwiek prócz A. Nowakowskiego zdobędzie się na badanie dziejów kolejnictwa w wadowickim. Pozostaje więc mieć nadzieję, że opracowanie *Z dziejów wadowickiej kolei (1887–1999)*, a także będąca kolejną w kolejowym cyklu książeczka *Zarys dziejów kolei w Andrychowie (1887–2000)* to dopiero początek zainteresowania autora tematem.

Michał Siwiec-Cielebon jest dziennikarzem „Gazety Krakowskiej” i właścicielem prywatnego Muzeum Tradycji Niepodległościowej Ziemi Wadowickiej.

Bibliografia

I. Źródła bibliograficzne

Kalendarz kolejarza. Poradnik prawny na rok 1932, Warszawa 1932.

Rocznik kolejarza. Kalendarz, notatnik, informator na rok 1935, Warszawa 1935.

Informator „Zjednoczenia Kolejowców Polskich” na 1936 rok, Warszawa 1936.

Mały rocznik statystyczny 1938, Warszawa 1938.

T. Studziński, *Pięć mostów i inne akcje. Wspomnienia partyzanckie oficera Armii Krajowej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1992.

Z. Walter-Janke, *Podziemny Śląsk. Początki konspiracji na Śląsku 1939-1941*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1968.

Z. Walter-Janke, *W Armii Krajowej na Śląsku*, Wydawnictwo „Śląsk” 1986.

II. Informacje i relacje

Irena Bielatowiczowa, Janina Brańka, Aleksander Dziewit, śp. Zofia Glanowska (zam. Sirko), śp. Kazimiera Hojdys (zam. Gałuszka), śp. Kazimiera Medwecka, śp. por. Włodzimierz Piotrowski, śp. Letycja Siwiec (zam. Staroń), Teresa Siwiec-Cielebon, śp. Józef Targosz, Maria Weber (zam. Lewkowicz), śp. mjr dypl. Witold Stefan Wróblewski

III. Materiały i dokumenty w zbiorach Muzeum Tradycji Niepodległościowej Ziemi Wadowickiej im. 12 pułku piechoty, Wadowice

Ilustracje w tekście pochodzą ze zbiorów Muzeum Tradycji Niepodległościowej Ziemi Wadowickiej.