

Andrzej NOWAKOWSKI

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Tarnowie

Katastrofa kolejowa w Świnnej Porębie. Ostatnie dni pokoju na ziemi wadowickiej w 1939 r.

Wprowadzenie

Upalny sierpień 1939 r. wchodził w trzecią dekadę. Wiele oznak wskazywało na rychły wybuch wojny. W wadowickich urzędach (magistracie oraz starostwie), podobnie jak na terenie całego kraju, odwołano pracowników z urlopów, wyznaczając całodobowe dyżury. W dniu 23 sierpnia 1939 r. Dowództwa Okręgów Korpusów (DOK) na obszarach graniczących bezpośrednio z Niemcami i Słowacją, będącą wówczas sojusznikiem Niemiec, zarządziły alarmy bojowe, połączone z dyslokacją jednostek wojskowych. Zarządzenia te dotyczyły również 12 Pułku Piechoty Ziemi Wadowickiej, wchodzącego w skład 6 Dywizji Piechoty¹. Rezerwiści, mający specjalne przydziały albo o szczególnie przydatnych kwalifikacjach, zaczęli otrzymywać imienne wezwania do stawienia się w wyznaczonych jednostkach wojskowych. Była to tzw. cicha imienna mobilizacja, zwana również tajną mobilizacją. Powszechną mobilizację, z powodu nacisków aliantów, ogłoszono dopiero 30 sierpnia 1939 r. Na niedzielę 27 sierpnia 1939 r. w całym ówczesnym województwie krakowskim, w tym w Wadowicach oraz w powiecie wadowickim, zaplanowano akcję kopania rowów, służących jako schrony przeciwlotnicze. Akcja ta miała pełne poparcie ze strony Kościoła, a metropolita krakowski Adam Stefan Sapieha, dostrzegając powagę sytuacji, udzielił wówczas dyspensy od powstrzymania się w tym dniu od pracy fizycznej². Również Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego zapowiedziało bezterminowe odroczenie rozpoczęcia roku szkolnego 1939/40³.

Były nadal widoczne przejawy optymizmu. Właśnie 27 sierpnia 1939 r. polska reprezentacja narodowa rozegrała ostatni przedwojenny mecz z reprezentacją Węgier, transmitowany przez Polskie Radio, a przez wadowicką stację kolejową nadal przejeżdżały pociągi dalekobieżne z Warszawy do Zakopanego i z powrotem, wypełnione pasażerami. Ten normalny ruch na kolei

1 Faktycznie tę tzw. mobilizację alarmową przeprowadzono 24 sierpnia 1939 r. Zob. M. Siwiec-Cielebon, *Przed godzina próby. 12 Pułk Piechoty Ziemi Wadowickiej i garnizon Wadowice w przededniu wybuchu II wojny światowej. Zarys problematyki*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 2001, nr 6, s. 84.

2 „Ilustrowany Kurier Codzienny” (dalej: IKC) z 28 VIII 1939 r., s. 20.

3 O nastrojach mieszkańców powiatu wadowickiego i przygotowaniach do wojny pod koniec sierpnia 1939 r. zob. A. Nowakowski, *Wrzesień 1939 r. w mieście i okolicy*, w: *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej (1617-2017)*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 239-245.

trwał aż do ostatniego dnia pokoju (31 sierpnia), kiedy to anulowano wszystkie połączenia dalekobieżne, z wyjątkiem przewozów dla potrzeb wojska, rezerwistów i pracowników, wprowadzając wojenny rozkład jazdy⁴.

Od 20 sierpnia dzień po dniu nasilały się ataki niemieckich dywersantów na sieć kolejową w południowej Polsce (w województwach: krakowskim i śląskim), zwłaszcza na linii kolejowej prowadzącej w kierunku granicy słowackiej na odcinku Nowy Sącz – Muszyna. Kulminacją aktów dywersji i sabotażu w stosunku do obiektów kolejowych był zamach na poczekalnię dworca kolejowego w Tarnowie w nocy z 28 na 29 sierpnia. Atak na pociąg pasażerski w Świnnej Porębie (23 sierpnia) wpisuje się w ten scenariusz⁵. Jednak przez całe dziesięciolecie katastrofa w Świnnej Porębie pozostawała i nadal pozostaje w cieniu wielkiej katastrofy barwałdzkiej z 24 listopada 1944 r., w której śmierć mogło ponieść nawet 60 osób, a 130 odnieść ciężkie, a niekiedy trwałe obrażenia⁶.

Przygotowania kolejarzy do wojny

W II Rzeczypospolitej zawód kolejarza odznaczał się wysoką dyscypliną, punktualnością, rzetelnością i poczuciem odpowiedzialności. Dlatego też etos służby kolejarskiej pod względem prestiżu był wysoko oceniany w hierarchii społecznej.

Umocnieniu tych cech służyła formacja paramilitarna, rozpowszechniona w całym kolejnictwie, pod nazwą Kolejowe Przynależenie Wojskowe (KPW). Było to stowarzyszenie, działające w całej Polsce w latach 1927-1939. Chociaż znajdowało się ono pod patronatem resortu komunikacji, to faktyczny nadzór nad nim sprawował Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przynależenia Wojskowego oraz jego terenowe agendy. Najniższą strukturą organizacyjną KPW było ognisko. Zachowały się do dziś nieliczne dane o działalności struktur KPW w powiecie wadowickim⁷. Pod nadzorem zawodowych wojskowych kolejarze odbywali po pracy regularne szkolenia o charakterze obronnym. Również przy stacji kolejowej w Wadowicach istniała jednostka KPW, szkolona przez kadrę zawodową z wadowickiego pułku piechoty. Szefem wadowickiego KPW od 1934 r. był Józef Targosz⁸.

Począwszy od drugiej połowy sierpnia, na obszarze całej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie rozpoczęto praktyczne przygotowania do utrzymania przejezdności szlaków kolejowych na wypadek działań zbrojnych. Wszystkim odcinkom drogowym, a taki

4 Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884 – 2014)*, Rzeszów 2014, s. 71.

5 A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945)*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 1998, nr 2, s. 35.

6 Zob. G. Studnicki, *Barwałd. Zarys dziejów*, Wadowice 1994, s. 254-255 oraz A. Nowakowski, *Tragedia barwałdzka 24 listopada 1944 roku. Relacje naocznych świadków*, Wadowice 2008, s. 14 i n.

7 Archiwum Narodowe w Krakowie – Oddział II (ul. Sienna): Starostwo Grodzkie Krakowskie. Referat Bezpieczeństwa Publicznego. Sprawy porządku publicznego (1895) 1919-1939, sygn. StGKr. 199, bez pag.

8 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1939)*, Wadowice 1999, s. 16.

odcinek był również w Wadowicach (obejmował obszar od Spytkowic po Skawce), nakazano uzupełnić zapasy podkładów, śrub, tłuczni, piasku i innych niezbędnych materiałów na wypadek, gdyby linia kolejowa stała się nieprzejezdna wskutek bombardowania⁹. Wśród załóg kolejarskich zarządzono najwyższy stopień czujności i dyscypliny, ponieważ na wypadek wybuchu wojny kolej miała zostać zmilitaryzowana. Toteż katastrofa, która wydarzyła się 23 sierpnia, nie zaskoczyła wadowickich kolejarzy.

Przebieg wydarzeń w Świnnej Porębie

23 sierpnia 1939 r.

Z perspektywy 80 lat możemy jedynie w pewnym przybliżeniu odtworzyć przebieg sierpniowego dramatu w Świnnej Porębie (powiat wadowicki, gmina Mucharz). Na linii kolejowej Wadowice – Skawce – Sucha (obecnie Sucha Beskidzka) panował wówczas mały ruch pasażerski. Poza letnim sezonem kursowały na niej zaledwie trzy pary pociągów lokalnych (dwie z Sierszy za Trzebiną do Suchej i jedna z Wadowic do Suchej), dowożąc głównie uczniów do wadowickiego gimnazjum¹⁰. Po 1927 r. w weekendy kursował ponadto pociąg przyspieszony z Katowic do Zakopanego (przez Mysłowice, Oświęcim i Spytkowice). Od 1936 r., kiedy wspomniana linia kolejowa została ostatecznie znacjonalizowana, pojawiły się latem dwie albo nawet trzy pary pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa – Zakopane, które w letnim rozkładzie jazdy 1939 r. uzyskały status pociągów pospiesznych. Kursowały z Warszawy Wschodniej przez ówczesną Warszawę Główną (budowy tego dworca nie dokończono przed wybuchem wojny), Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Zawiercie, Szczakową, Trzebinę Północną (dworzec ten zlikwidowany został w 1959 r.), Spytkowice, Wadowice, Suchą do Zakopanego¹¹. Przedmiotem zamachu stał się nocny pociąg pospieszny Warszawa – Zakopane, składający się z wagonów pierwszej, drugiej i trzeciej klasy, wagonu sypialnego oraz brankardu (wagonu bagażowego) i ambulansu pocztowego¹².

Pociąg wjechał planowo na stację w Wadowicach, wyjeżdżając z niej zgodnie z rozkładem jazdy o godzinie 5.18 rano i nie zatrzymując się między Wadowicami a Suchą. Większość pasażerów drzemała w wagonach. Przed drugą wojną światową pierwszym przystankiem na południe od Wadowic był Mucharz (przystanek w Czartaku zbudowano dopiero w 1950 r.). Należy dodać, że pociąg jechał z rozkładową prędkością zaledwie 35 km/godz. (taka prędkość

9 Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim Spytkowice – Brzeźnica (1884-2000). Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego*, Wadowice 2001, s. 19.

10 Perypetie uczniów wadowickiego gimnazjum dojeżdżających wówczas koleją m.in. od strony Suchej opisuje G. Studnicki, *Pierwsza wśród równych. Dzieje Gimnazjum i Liceum w Wadowicach*, Wadowice 1991, s. 116-118.

11 Zob. *Urzędowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem: komunikacja samochodowa PKP. Okres letni 1939* (reprint), Poznań 1994 (tabela 358).

12 A. Nowakowski, *Z dziejów wadowickiej kolei*, op. cit., s. 14-18.

obowiązywała wówczas na całej linii od Sierszy po Skawce ze względu na słabe podtorze). Dopiero w okresie powojennym podniesiono prędkość do 50 km/godz. i taka prędkość obowiązywała na linii kolejowej nr 103 aż do roku 1988, w którym zawieszono kursy pociągów. Fizyczna likwidacja linii na odcinku Wadowice – Skawce nastąpiła w 1992 r. i miała związek z budową zbiornika wodnego na Skawie, obecnego Jeziora Mucharskiego. Katastrofa wydarzyła się około godziny 5.30 albo kilka minut po tej godzinie na 45,7 km linii kolejowej od Trzebini, czyli w odległości około 7,5 km od stacji w Wadowicach oraz około 1,5 km od przystanku w Mucharzu.

Mała prędkość osłabiła skutki katastrofy. Przy większej prędkości jej skutki byłyby z pewnością bardziej tragiczne. Jak już wspomniano, ruch kolejowy na tym odcinku nie był zbyt duży. Ostatni pociąg (relacji Zakopane – Warszawa) przejeżdżał w tym miejscu przed godziną 22.00. Zatem w ciemnościach potencjalni sprawcy mieli aż ponad siedem godzin czasu na przygotowanie zamachu i na opuszczenie miejsca bez ryzyka bycia zauważonymi. Ponadto w miejscu katastrofy droga na odcinku Wadowice – Sucha biegła równolegle z linią kolejową, a do najbliższych domostw w Świnnej Porębie i Mucharzu był spory dystans, wynoszący około kilometra. Zamachowcy mogli wcześniej dokonać rozpoznania terenu. Wybór miejsca wykolejenia pociągu nie był przypadkowy. Linia kolejowa od strony zewnętrznej graniczyła bezpośrednio z korytem Skawy, biegnąc na nasypie o wysokości sześciu metrów. Po wykolejeniu pociąg miał zostać zepchnięty do koryta rzeki, co spowodowałoby liczne ofiary w ludziach, liczone prawdopodobnie w dziesiątkach zabitych i rannych, oraz straty materialne, choćby w postaci dłuższego wyłączenia z ruchu tego odcinka linii kolejowej.

Przemysłany był również wybór pociągu, który był oznaczony numerem 1. Chodziło o najbardziej prestiżowy i frekwencyjny pociąg, z pierwszeństwem przejazdu, poruszający się na tym odcinku linii. Podróżowali nim pasażerowie zaliczający się do elity kulturalnej i społecznej ówczesnej Polski. Katastrofa pociągu, podobnie jak wcześniejsza tajemnicza eksplozja na Dworcu Głównym w Warszawie, miała w zamyśle projektodawców zamachu wywołać rozgłos i poruszenie w całym kraju.

Niewykluczone, że sprawcami katastrofy byli koloniści niemieccy, wykorzystywani w celach dywersyjnych przez niemieckie służby specjalne¹³. Jak ustalili współcześni badacze najnowszej historii regionu Beskidów (przede wszystkim Grzegorz Wnętrzak i Aleksander Wiecheć), w czasach galicyjskich i okresie międzywojennym w Bielsku oraz w powiecie bielskim, należącym wówczas do autonomicznego województwa śląskiego, istniały liczne skupiska ludności narodowości niemieckiej, wrogo ustosunkowane do państwa polskiego. Występowały one również w powiecie bialskim, należącym do województwa krakowskiego (m.in. w Hałcnowie), a więc w regionach niezbyt odległych od miejsca katastrofy, często kamuflując swe rzeczywiste cele pod

¹³ Z szeregów kolonistów niemieckich rekrutował się Antoni Guza, sprawca zamachu w poczekalni na dworcu kolejowym w Tarnowie w nocy z 28 na 29 VIII 1939 r.

pozorem działalności sportowej czy turystycznej. Swoją działalność rozciągnęły na całe Beskidy Zachodnie¹⁴.

Jak się wydaje, wybór daty także nie był przypadkowy. W dniu katastrofy (23 sierpnia) armia niemiecka stała już w pełnej gotowości bojowej, szykując się do wymarszu na Polskę. Jednostki Wehrmachtu były również zmobilizowane po słowackiej stronie granicy. Hitler wydał rozkaz zaatakowania Polski w godzinach rannych 26 sierpnia 1939 r. Niemal w ostatniej chwili, pod wieczór 25 sierpnia 1939 r., rozkaz ów został odwołany, ponieważ wódz III Rzeszy nie był pewien reakcji sojuszników Polski: Francji i Wielkiej Brytanii, a także swego sojusznika – Benito Mussoliniego. Odwołanie rozkazu, ze względu na ówczesną technikę łączności, nie dotarło jednak do wszystkich struktur dowodzenia w pasie przygranicznym. Dlatego w dniu odwołanego ataku (26 sierpnia) niemieckie bojówki wczesnym rankiem zaatakowały polskie posterunki 21 Dywizji Piechoty Górskiej z Bielska na Przełęczy Jabłonkowskiej, usiłując bezskutecznie opanować sam tunel oraz stację kolejową Mosty. Pod wpływem wyższych oficerów sztabowych Führer zdecydował wówczas o uderzeniu na Polskę w dniu 1 września¹⁵.

Zamachowcom nie udało się jednak w pełni osiągnąć zamierzonego celu. Niewykluczone, że ze względu na okoliczności (środek nocy, praca przy świetle latarek) przygotowania do wykolejenia pociągu przebiegały zbyt niedbale. Możliwe, że sprawcy działali w zbytnim pośpiechu w obawie przed dekonspiracją (na pobliskiej drodze mógł pojawić jakiś pojazd lub przypadkowy przechodzień).

Okazało się, że pociąg po wykolejeniu nie stoczył się z nasypu do Skawy, a jedynie parowóz oraz ambulans pocztowy zaryły się w nasypie. Pozostałe wagony pasażerskie utrzymały się na szynach. Nie obyło się jednak bez ofiar wśród personelu kolejowego. Najcięższych obrażeń doznał pomocnik maszynisty (palacz), a także kierownik pociągu. Poturbowany został również maszynista. Według nieco późniejszych relacji pomocnik maszynisty wkrótce zmarł w wyniku doznanych obrażeń. Trzy osoby doznały szoku, a kilka innych osób niegroźnych potłuczeń, spowodowanych upadkiem walizek z półek położonych nad siedzeniami. Na miejscu wypadku pojawili się lekarze ze szpitali z Wadowic i Suchej, udzielając poszkodowanym pomocy medycznej, a także dwie komisje. Jedną z nich była komisja wypadkowa, powołana przez krakowską Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych. Drugą natomiast była komisja sądowno-lekarska z Wadowic, mająca na celu ustalenie ewentualnych sprawców wykolejenia pociągu¹⁶.

W prasie krakowskiej („Czas”, „Ilustrowany Kurier Codzienny”) w ostatnich dniach

14 Zob. m.in. G. Wnętrzak, *Stosunki polityczne i narodowościowe na pograniczu Śląska Cieszyńskiego i Galicji Zachodniej w latach 1897-1920*, Toruń 2014, s. 45 i n. Por. też: A. Wiecheć, *Powstanie schroniska Beskidenverein na Babiej Gorze a zorganizowane formy polskiej turystyki górskiej w tym rejonie*, w: *Szkice z dziejów turystyki na Podbeskidziu*, red. A. Nowakowski, Wadowice 2008, s. 63-78.

15 W. Steblik, *Armia „Kraków”*, Warszawa 1989, s. 86.

16 Przebieg i skutki katastrofy w sposób bardzo lakonicznie relacjonowały dwie krakowskie gazety codzienne: „Czas” z 24 VIII 1939 r., s. 8 oraz IKC z 25 VIII 1939 r., s. 9.

sierpnia brak jakichkolwiek wzmianek o następstwach katastrofy oraz o znalezieniu domniemanych sprawców i postawieniu im zarzutów. Można zatem przyjąć, że ten zbrodniczy zamach pozostał bez kary, jak dziesiątki innych aktów dywersji i sabotażu ze strony Niemiec na terytorium Polski w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch drugiej wojny światowej. Niewątpliwie był to zamach, ponieważ bezpośrednio przed katastrofą nie sygnalizowano złego stanu torowiska w tym miejscu, a obchód czy objazd drezyną należał do rutynowych obowiązków wadowickiego toromistrza.

Ze względu na wczesną porę ranną i znaczną odległość od najbliższych zabudowań mieszkańcy Świnnej Poręby (w przeciwieństwie do zdarzeń związanych z katastrofą w Barwałdzie Średnim w 1944 r.) bezpośrednio nie uczestniczyli w akcji ratowniczej. Widzieli jedynie skutki wypadku w postaci uszkodzonego taboru kolejowego i zniszczonego fragmentu linii kolejowej. Słyszeli natomiast, przebywając w miejscach zamieszkania, jakiś bliżej niezidentyfikowany huk, który następnie skojarzyli z wypadkiem. O tej katastrofie mówiono i pamiętano w czasach okupacji niemieckiej, jak również po wojnie. Jednak upływ czasu oraz umiarkowanie osób pamiętających tamto wydarzenie sprawiły, że data 23 sierpnia 1939 r. została niemal wymazana z pamięci¹⁷.

Po katastrofie podjęto bardzo sprawne działania, mające na celu umożliwienie wszystkim zdolnym do dalszej podróży pasażerom dotarcie do celu. W ciągu zaledwie dwóch godzin od katastrofy przysłano zastępczy parowóz z załogą, doczepiając go do wagonów. Pociąg dotarł do Zakopanego okrężną trasą przez Wadowice, Kalwarię, Lanckoronę i Skawce. Normalny ruch na odcinku Wadowice – Skawce przywrócony został po dwóch dniach od katastrofy, tj. 25 sierpnia¹⁸.

Po przywróceniu przejezdności na tym odcinku linii kolejowej, dzięki sprawnym działaniom kolejarzy z wadowickiego odcinka drogowego jeszcze przez pięć dni (do 30 sierpnia) kursowały pociągi dalekobieżne relacji Warszawa – Zakopane – Warszawa. Linia była jeszcze czynna po wybuchu wojny (w dniach 1 i 2 września), ponieważ jako linia drugorzędna była w mniejszym stopniu narażona na ataki lotnicze Luftwaffe. W godzinach popołudniowych (15.00-16.00) w dniu 1 września przemieszczały się z Choczni w kierunku Suchej pododdziały wadowickiej „dwunastki”, zgodnie z rozkazem oficera sztabowego armii „Kraków”, wydanym około godziny 11.00¹⁹. Byli to żołnierze części II Batalionu Pułku. Pozostałe pododdziały, stacjonujące w Jaroszowicach, wchodzące w skład I Batalionu Pułku, na podstawie tegoż rozkazu pokonywały dystans w kierunku Suchej pieszo, poruszając się drogą²⁰.

17 Na podstawie relacji ostatnich żyjących świadków tego wydarzenia, przekazanych autorowi szkicu przed 2000 r.

18 A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej*, *op. cit.*, s. 69-70.

19 M. Siwiec-Cielebon, *Godzina próby wybiła: Pszczyna i Jordanów. 12 Pułk Piechoty Ziemi Wadowickiej w bitwie granicznej*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 2002, nr 7, s. 25.

20 Pamiętnik wojenny lat 1939-1945 Stanisława Surmy-Nowakowskiego (maszynopis), Wadowice [1947], zdeponowany w Sekcji Rękopisów KUL w Lublinie. Zob. też: W. Steblik, *op. cit.*, s. 141, 148.

Podsumowanie

W przeciwieństwie do zamachu na dworcu tarnowskim nie udało się ustalić sprawców wykolejenia pociągu w Świnnej Porębie. Biorąc jednak pod uwagę ówczesny kontekst sytuacyjny, nie ulega wątpliwości, iż tego aktu jako zadania zleconego dokonały osoby z kręgu niemieckich dywersantów w celu wywołania zamętu i paniki oraz dezorganizacji ruchu kolejowego. Na uwagę zasługuje sprawne działanie służb kolejowych po wypadku, a przede wszystkim umożliwienie kontynuowania podróży wszystkim pasażerom, którzy byli w stanie jechać dalej. Szkoda, że w przeciwieństwie do tragedii barwałdzkiej z 24 listopada 1944 r. nie upamiętniono ku przestrodze tego zdarzenia w miejscu katastrofy, kiedy fizycznie istniała jeszcze linia kolejowa na odcinku z Wadowic do Skawiec. Obecnie, kiedy już nie żyje żaden ze świadków tamtego wydarzenia, jego rekonstrukcja możliwa jest jedynie na podstawie dokumentacji prasowej oraz zachowanych relacji byłych mieszkańców Świnnej Poręby.

Bibliografia

Źródła

Źródła archiwalne

Archiwum Narodowe w Krakowie – Oddział II (ul. Sienna 16): Starostwo Grodzkie Krakowskie. Referat Bezpieczeństwa Publicznego. Sprawy porządku publicznego (1895) 1919-1939, sygn. StGKr. 199.

Inne źródła pisemne

Pamiętnik wojenny lat 1939-1945 Stanisława Surmy-Nowakowskiego (maszynopis), Wadowice [1947], zdeponowany w Sekcji Rękopisów KUL w Lublinie.

Urządowy rozkład jazdy i lotów z załącznikiem: komunikacja samochodowa PKP. Okres letni 1939 (reprint), Poznań 1994.

Źródła ustne

Relacje ostatnich żyjących świadków katastrofy w Świnnej Porębie w 1939 r. przekazane autorowi szkicu przed 2000 r.

Prasa

„Czas” (Kraków) z 24 VIII 1939 r.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” (Kraków) z 25 VIII 1939 r. i z 28 VIII 1939 r.

Opracowania

- Nowakowski A., *Tragedia barwałdzka 24 listopada 1944 roku. Relacje naocznych świadków*, Wadowice 2008.
- Nowakowski A., *Wrzesień 1939 r. w mieście i okolicy*, w: *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej (1617-2017)*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017.
- Nowakowski A., *Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1999)*, Wadowice 1999.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884- 2014)*, Rzeszów 2014.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim Spytkowice – Brzeźnica (1884-2000). Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego*, Wadowice 2001.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945)*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 1998, nr 2, s. 31-37.
- Siwiec-Cielebon M., *Godzina próby wybiła: Pszczyzna i Jordanów. 12 Pułk Piechoty Ziemi Wadowickiej w bitwie granicznej*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 2002, nr 7, s. 17-28.
- Siwiec-Cielebon M., *Przed godziną próby. 12 Pułk Piechoty Ziemi Wadowickiej i garnizon Wadowice w przededniu wybuchu II wojny światowej. Zarys problematyki*, „Wadoviana. Przegląd historyczno-kulturalny”, 2001, nr 6, s. 67-88.
- Steblik W., *Armia „Krakow”*, Warszawa 1989.
- Studnicki G., *Barwałd. Zarys dziejow*, Wadowice 1994.
- Studnicki G., *Pierwsza wśród równych. Dzieje Gimnazjum i Liceum w Wadowicach*, Wadowice 1999.
- Wiecheć A., *Powstanie schroniska Beskidenverein na Babiej Gorze a zorganizowane formy polskiej turystyki górskiej w tym rejonie*, w: *Szkice z dziejów turystyki na Podbeskidziu*, red. A. Nowakowski, Wadowice 2008.
- Wnętrzak G., *Stosunki polityczne i narodowościowe Śląska Cieszyńskiego i Galicji Zachodniej w latach 1897-1920*,