

Roman Młodożeniec
Jakubowice 27
27–530 Ożarów

Relacja z przeżyć i ze wspomnień jakie towarzyszyły mi przez moje dotychczasowe życie.

Urodziłem się 13 listopada 1922 r. w Jakubowicach (gmina Ożarów, powiat Opatów, województwo kieleckie) jako ostatni syn rodziców Marianny i Józefa Młodożeńców. Szkołę powszechną ukończyłem w roku 1936 w Janowicach, a następnie uczęszczałem do Gimnazjum im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Sandomierzu przy ul. Żeromskiego. Ukończyłem trzy klasy.

Opuściłem te tereny w roku 1945 na blisko 60. lat, ale nie zapomniałem o Sandomierzu, kochanym mieście i miejscu mego urodzenia. Zawsze powracają obrazy wspaniałej, widokowej panoramy miasta Sandomierza, fragmentów dostojnych budowli i zabytków starego miasta. Mimo że poznałem dobrze Kraków i wszystkie stare grody, to jednak zawsze na pierwszym miejscu był i jest Sandomierz; może przez sentyment, bo jest miastem najbliższym położonym mojego miejsca urodzenia, bo tam spędziłem najmłodsze lata – zawsze nazywam to miasto „małym Krakowem”.

Równorzędnym miastem jest Kraków – bardziej oddalony, najbogatszy w zabytki i historię. To rodzinne miasto mojej małżonki. Dopiero na następnym miejscu stawiam Wrocław – miasto mojego prawie całego życia.

Wracam do Sandomierza, tego starego z lat 30. i współczesnego. Stare Miasto nie zmieniło się, budowle i zabytki te same, zaś na obrzeżach powstało duże nowe miasto, z nowymi blokami i willami. Przedwojenny Sandomierz w starych murach tętnił życiem bardziej niż obecnie. Koncentrowało się ono szczególnie na dużym i małym rynku. Na dużym rynku poniżej Ratusza codziennie handlowano warzywami, owocami, nabiałem i płodami rolnymi, a w dni jarmarków powstawały stoiska i stragany z odzieżą, obuwiem, meblami i wyrobami garncarskimi, przybywały wozy chłopskie z warzywami i bydłem. Również mały rynek tętnił barwnym życiem – tu przeważały przekupki mające stragany i jatki z mięsem oraz handlarki i handlarze przeważnie pochodzenia żydowskiego handlujący czym się dało przy gwarze inwentarza, kur, kaczek, gęsi i innego stworzenia domowego, a do tego można było posłuchać dobijania targów cenowych przez kupujących.

Niedziela, względnie jakieś święta inaczej wyglądały dawniej niż dziś – w okresie roku szkolnego w każdą niedzielę w godzinach rannych młodzież szkolna grupami podążała do swoich szkół odstrojona w mundurki, skąd na wyznaczoną godzinę w zwartych szeregach maszerowali do kościołów. Uczniowie gimnazjalni gromadzili się w kościele parafialnym św. Józefa, względnie w Katedrze. Również w tych godzinach uczestniczyła we Mszy św. orkiestra wraz z kompanią reprezentującą wojska 2 Pułku Piechoty Legionów, która melodiami religijnymi uczestniczyła we Mszy świętej. Następnie wszyscy wychodzili z kościoła, ale nie rozchodzili się zaraz do domów, lecz czekali na moment, aż orkiestra uformuje się i wraz kompanią reprezentacyjną wojska zagra i zostanie pożegnana oklaskami. W świąteczne

popołudnia w parku orkiestra wojskowa przygrywała różne melodie spacerującym, a chętne pary korzystały z tańców na specjalnie urządzonym pomoście.

W letnie dni starsza młodzież kąpała się w Wiśle lub opalała w kępach nadwiślańskich, spacerowała po urokliwych terenach dzielnicy Rokitek, bogatych w wąwozy. Szczególnie chętnie odwiedzano piszczele oraz wąwóz Królowej Jadwigi. Atrakcją były również Błonia, na których urządzono lotnisko, gdzie odbywały się loty samolotów sportowych i turystycznych, a w przyszłości miało powstać również lotnisko dla celów wojskowych. W niedzielę w godzinach południowych odbywały się loty nad miastem, na które można było wykupić bilety i korzystać z lotu za 10 zł normalny i za 5 zł ulgowy, a my uczniowie, którzy należeli do Ligi Obrony Kraju za 2 zł. Ja raz skorzystałem z tej atrakcji. W czasie lotów było dużo wesołości, szczególnie gdy lotnikami były kobiety i dziewczęta, a to dlatego, że niektórzy młodzi piloci wykonywali różne akrobacje i po zakończeniu lotu niektóre panienki trzeba było wynosić z samolotu, a do tego z mokrymi majteczkami i sukienkami.

Sandomierz miał dwa kina: stare i nowe. Cieszyły się one dużym powodzeniem wśród młodzieży, ale nie na każdy film uczniowie mogli uczęszczać. Były filmy niedozwolone dla pewnej grupy wiekowej. Mimo tego korzystaliśmy z tych filmów, stosując pewne zabiegi: ubieraliśmy się w strój cywilny i oglądało się te filmy w pierwszych rzędach, na przerwach w projekcji nie opuszczało się miejsca, aby nie spotkać się z profesorami, którzy często odwiedzali kino, by sprawdzić, czy łamane jest prawo szkolne. Kino było czynne codziennie w wyznaczonych popołudniowo-wieczorowych godzinach. Projekcja danego filmu odbywała się z przerwami na przełożenie taśmy filmowej. Kasa z biletami była czynna cały czas, wejście do sali kinowej również było podczas czas projekcji filmu – wykupiony bilet uprawniał do wejścia na salę o każdej porze projekcji, widz mógł przebywać w kinie, dokąd miał chęć, mógł oglądać film trzykrotnie albo wyjść w połowie projekcji filmu. Ja z kolegą Bronisławem oglądaliśmy film z Olimpiady w Berlinie w roku 1936 w jednym dniu przez trzy seanse, liczne grono młodzieży również oglądało.

Wracam do mojego Gimnazjum im. Marszałka Józefa Piłsudskiego przy ul. Żeromskiego – tu już uczono według nowego typu: 4 klasy Gimnazjum i 2 klasy Liceum. Budynek był okazały, z dużymi salami lekcyjnymi i dużą salą koncertową, w której odbywały się okolicznościowe akademie i koncerty – tu rozpoczynałem swoją edukację. Życie i atmosfera szkolna były wspaniałe – o to zawsze dbała kadra profesorska.

Pamiętam dyrektora dostojnego i groźnego Edwarda Żuławę, historyka wspaniałego patriotę Kameckiego, geografa Tomasz Hadama. To ciekawa postać. Jak się pokazał na lekcjach w popkach to znaczyło, że był w dobrym humorze. Całą lekcję opowiadał o swoich wyprawach zagranicznych, a jak był ubrany w długie spodnie, to już urządzał egzaminy. A był wymagający. Pamiętam łacinnika Świerzawę, niskiego pana, ale wielkiego duchem. Uczniów znał dokładnie, potrafił „wyczuć” czy jest się przygotowanym do lekcji, czy się kłamie. Prowadził koło Filomatów i Filaretów i rozprowadzał broszurki wśród uczniów. Ksiądz prefekt Malarczyk – postać dostojna i wymagająca, prawa ręka dyrektora. Nie pamiętam, która to była klasa. Siedziałem w drugiej ławce od końca przy samym oknie. Widok miałem piękny – Wisła i Galicja. Tak się zapatrzyłem i myślami przeniosłem się w Galicję, że dopiero głośno

wypowiedziane moje nazwisko przez profesora obudziło mnie z letargu, a na rzucone zapytanie o treść omawianego tematu, niestety nic nie mogłem odpowiedzieć. Skutek był taki, że do końca roku szkolnego musiałem pilnie słuchać wykładów i kuć materiał z religii. Fizyk Stanisław Sobolewski, który wygląd miał groźny, ale usposobienie łagodne. Polonistka Domagalina – jak zwykle wychodziłem na dostateczne – często miałem wpadki z lekturami. Biolog Maria Głębówna – lubiłem te lekcje, bo wiosną i latem mieliśmy zajęcia w ogrodzie obok Gimnazjum, uprawialiśmy kwiaty, niektóre warzywa. Roboty ręczne – Mroczek. Byłem w II klasie. Wszelkie prace wykonywaliśmy z drewna, ja miałem wykonać karmnik dla ptaków. W tym celu dostałem potrzebną deskę w stanie surowym. Zabrałem się do heblowania i tak heblowałem, że z deski prawie nic nie zostało. Drugą deskę również wyheblowałem, po prostu nic mi nie wychodziło. Koledzy zlitowali się i wykonali mi karmnik. Muszę się pochwalić, że w drugiej klasie wszystkie wyroby z drutu i metali wykonywałem na stopień „dobry”. Jeszcze tkwią mi w pamięci takie nazwiska profesorów: Walczyna, Koneczny, Pill, ale nie pamiętam, jakie przedmioty wykładali.

W klasie III mieliśmy dość silne drużyny: siatkową i w kosza, rozgrywaliśmy mecze międzyklasowe, jak również międzyszkolne Sandomierz – Tarnobrzeg.

Choć wojna nie pozwoliła nam na ukończenie naszej edukacji, to jednak wynieśliśmy pewien zasób wiedzy, kultury i patriotyzmu, co nam się przydało w dalszym życiu.

Do moich osobistych wspomnień muszę dołączyć jeszcze te związane z najbliższymi i najlepszymi kolegami, z którymi przeżyliśmy przez dłuższy czas bo od 1935 r. do 1939, tj. od 6 klasy szkoły powszechnej, gimnazjum, a później okres okupacji hitlerowskiej do wyzwolenia i odzyskania niepodległości Polski.

Państwo Wójcikowie mieszkający w Jakubowicach jako młode małżeństwo wyemigrowali za chlebem po I wojnie światowej do Stanów Zjednoczonych Ameryki i osiedlili się w mieście Buffalo, gdzie przyszło na świat dwóch synów: Antoni, który osiągnąwszy wiek dojrzały przyjął obywatelstwo amerykańskie i drugi syn Bronisław ur. 1921 r. Starszy syn Antoni ukończył szkoły amerykańskie, dobrze władał językiem angielskim, zaś młodszy Bronisław, będąc jeszcze dzieckiem, posługiwał się jedynie językiem polskim, bo w takim języku porozumiewali się rodzice w domu. Rodzina Wójcików dorobiwszy się grosza, wróciła w latach 20. do Polski, kupiła trochę ziemi i zabudowania i rozpoczęła życie gospodarskie. Najstarszy syn pomagał w gospodarce i szlifował język polski i, o dziwo, w krótkim okresie na tyle poznał język polski, że został zapalonym czytelnikiem książek, których posiadaliśmy wiele w naszej bibliotece. Natomiast z wymową było trudniej. Nie mógł się przyzwyczaić do twardej wymowy polskiej. Młodszy syn, Bronisław, pod koniec lat 20. rozpoczął naukę w szkole powszechnej w Janowicach i po jej ukończeniu w 1936 r., wraz ze mną zdał egzamin do I klasy gimnazjalnej w Sandomierzu. Od tej chwili staliśmy się nieodłącznymi kolegami i przyjaciółmi: razem w jednej ławce w klasie, na stacji, razem graliśmy w piłkę, spacerowaliśmy, kąpali w Wiśle, opalali, chodzili do kościoła, w kawalerkę, do kina, wszystko razem.

Pierwsza nasza stacja mieściła się przy ul. Grodzisko pod nr 15. Było nas pięciu uczniów w różnym wieku, a prowadziła ją pani w średnim wieku. Była tolerancyjna, mieliśmy dużo swobody, byliśmy z tej stacji bardzo zadowoleni. Jednak w

następnym roku musieliśmy zmienić stację, bo nasza pani musiała wyjechać do Dębina do brata, a my przenieśliśmy się na nową stację na sąsiednią ul. 15 Sierpnia do pani Trepkowej, która miała córkę i syna, który uczęszczał do gimnazjum, zaś mąż przebywał za granicą.

Obydwie stacje były wspaniałe, czuliśmy się swobodnie, mieliśmy kilku serdecznych kolegów szkolnych. Ulice były dość szerokie i spokojne, toteż wykorzystywaliśmy je do gry w siatkówkę i piłkę nożną. Czasami te zabawy kończyły się małą awanturą, bo piłka nieraz trafiła w okno i trzeba było dokonywać zbiórki pieniężnej na nową szybę.

Jak wyglądały wówczas ul. Grodzisko i sąsiednie ulice? To były obrzeża miasta, zabudowa to domki drewniane, malowane przeważnie na kolor żółty lub seledyn. Murowanych budowli było niewiele, ulice nieuzbrojone, bez chodników. Najgorsze były deszczowe jesienne dni i roztopy wiosenne. Trudno było się przedostać do domów, mieszkańcy sami przynosili kamienie, kawałki desek i rozrzucali je na ulicy. Przechodnie skakali po nich, ale jak nie trafiła noga na kamień lub deskę, to topili się w błocie. Niejeden pozostawił w tym błocie wówczas modne kalosze. My młodsi mieliśmy w tych przypadkach trochę zabawy, gorzej było z osobami starszymi i paniami, którym czasami była potrzebna pomoc.

Na obrzeżach miasta najczęściej gromadziło się uczniów na stacjach, bo były tańsze i należały do swobodniejszych niż w centrum miasta, a dzielnica w okolicach ul. Grodzisko była najweselsza. Łączyła się z koszarami wojskowymi, gdzie odbywały się ćwiczenia ułanów na koniach, a atrakcją były pokazy umiejętności wojskowych ich koni, do tego codziennie słyszało się różne ciekawe i miłe melodie orkiestry wojskowej.

Atrakcją Sandomierza był dzień powrotu wojska z manewrów – to był czas szczególnie dla władz i mieszkańców miasta witających wojsko. W tym celu wyznaczano miejsce powitania, gdzie na urządzonej skromnej trybunie zajmował miejsce Zarząd Miasta, a obok na trasie marszu wojska gromadzili się uczniowie i mieszkańcy. Na czele wkraczającego pułku jechał na okazałym koniu dowódca pułku w asyście sztabu pułku, następnie Batalion Kawalerii Ułanów przydzielony 2. Pułkowi Piechoty, a dalej piechota w pełnym uzbrojeniu. Najciekawszy był moment składania meldunku dowódcy pułku Zarządowi Miasta – ten moment wyglądał najciekawiej i mocno ekscytował widocznym patriotyzmem młodzieży i społeczeństwa.

W roku szkolnym 1938/39 w kl. III zmieniliśmy z kolegą Bronisławem stację z dotychczasowej u pani Trepkowej na nową, u wojskowego pana Sierżanta, który mieszkał wraz z żoną i dwiema córeczkami przy dróżce polnej odgałęziającej się od ul. Mickiewicza (dziś ulica Maciejowskiego). Przed wojną przy tej dróżce stały dwa domy jednorodzinne, ten pierwszy właśnie był własnością pana Sierżanta. Wg opowiadania obecnie przy rozbudowie Sandomierza zostały te budynki rozebrane i na ich miejscu powstały duże bloki mieszkalne, a bliżej ul. Mickiewicza został wybudowany nowy budynek podobny do tych przedwojennych. Do zmiany stacji przyczyniły się sprawy kulinarne – pani Trepko zbyt nie przykładała się w przygotowanie obiadów, kilkanaście razy wylewaliśmy zupę do szpary na korytarzu w przedpokoju (a było nas 6), Pani Trepkowa o tym nie wiedziała. Na nowej stacji

było nas 4 uczniów, ja z kolegą Bronisławem i dwóch kolegów z kl. IV Gawron i Smoła z miejscowości Garbów, blisko Wysokich Gór. Tu już nie było zabaw w piłkę, zaawansowaliśmy do starszej młodzieży i już mieliśmy inne zainteresowania, częściej spotykaliśmy się z koleżankami na spacerach, a nawet na wieczorkach tanecznych, tzw. prywatkach.

Na stacji u pana Sierżanta jego córeczki również organizowały wieczorki, np. z okazji ich imienin. Przy melodiach granych przez jednego z kolegów, w obecności gospodarzy, bawiliśmy się z ich córkami – rozpoczęliśmy nowy etap życia, jednak to wszystko przyszło wraz z zawieruchą wojenną.

A teraz, gdy odwiedzam Sandomierz, kochany Sandomierz, zawsze zaglądam do tych miejsc bliskich sercu i do kościoła św. Józefa, szczególnego miejsca, gdzie składam podziękowania Panu Bogu, że dane mi było przeżyć i dożyć tych dni. Obejmuję modlitwą wszystkich profesorów i uczniów, którzy odeszli z tego świata.

Zawsze pod koniec roku szkolnego organizowaliśmy parodniowe wycieczki: w roku 1936/37 zwiedziliśmy Zagłębie Śląskie, kopalnie, huty i duże zakłady; w roku 1937/38 zwiedziliśmy Kraków, Wieliczkę i Bochnię, zaś w roku 1938/39 planowaliśmy wycieczkę do Lwowa, jednak los nam zgotował burzę wojenną.

Przed ukończeniem roku szkolnego w 1939 – w szkole zapanowała atmosfera prawie wojenna, piwnice pod budynkiem szkolnym przygotowano na schrony, a uczniowie pod nadzorem wykładowców wojskowych byli zaznajamiani z wytycznymi w razie działań wojennych. Przeprowadzano ćwiczenia obsługi z broni. Każdy uczeń otrzymywał maskę gazową zaznajamiając się z jej obsługą. Atmosfera wśród uczniów była bardzo patriotyczna. Każdy przed pożegnaniem składał kolegom życzenia, byśmy spotkali się jako żołnierze w jednostkach wojskowych.

W czasie działań wojennych 1939 roku i później w 1940, przebywałem w Jakubowicach u brata Edwarda (ojciec mój, Józef zmarł w roku 1931) i pomagałem w gospodarce. Miejscowość Jakubowice w pierwszych dniach września 1939 r. już odczuła działania wojenne z racji przebiegającej linii kolejowej i stacji, na której znajdowały się transporty wojskowe. Pierwszy nalot samolotów zrzucił trzy bomby półtonowe: jedna była niewypałem i spadła po drugiej stronie torów w odległości kilkunastu metrów od torowiska, druga bomba o takiej samej sile spadła w niewielkiej odległości od pierwszej, również poza torowiskiem, zaś trzecia, taka sama, wybuchła na torowisku, powodując głęboki lej i niszcząc dwa tory na dużym odcinku – szyny tych torów o długości paru metrów poleciały na duże odległości. Następnie nadleciały trzy samoloty, które z broni maszynowej dokonywały kilkukrotnych ostrzałów transporterów wojskowych znajdujących się na stacji – wojsko już wcześniej opuściło wagony, chroniąc się, gdzie kto mógł.

W czasie tych nalotów ja byłem obecny na stacji i wszystko widziałem. Obserwowałem również, jak obsługa jednego działka przeciwlotniczego, znajdującego się na wagonie, prowadziła wymianę ognia z jednym samolotem, który trzykrotnie pikował na to działko, strzelając z broni maszynowej – trzeba uznać bohaterstwo obsługi tego działka za wytrzymanie zmasowanego ognia i zmuszenie do odlotu tego samolotu.

Już w pierwszych dniach ataków agresora można było widzieć duże zaangażowanie ludności cywilnej przy usuwaniu skutków ataku lotniczego oraz bohaterską postawę

żołnierzy obsługujących działko przeciwlotnicze. Ofiar tego ataku nie było, jedynie kilku rannych żołnierzy z transportu.

W dalszych dniach jeszcze był nalot agresora. Również w czasie tego nalotu znajdował się na stacji transport z wojskiem, który był atakowany z broni maszynowej – była jedna ofiara tego nalotu i starszy mężczyzna (nie pamiętam nazwiska) wykonujący prace rolne został zabity odłamkami niedużych bomb, które siały śmierć. Posiadały one w końcowej części jakieś urządzenia (wirniki), które tak przeraźliwie wyły, że trudno było wytrzymać – powodowały panikę wśród ludności cywilnej, jak również wśród wojska.

Początkowe nasze wyobrażenia o wojnie, że przy pomocy naszych sojuszników Francji i Anglii, wygramy wojnę coraz bardziej oddalały się, a rzeczywistość wskazywała, że wojska niemieckie zajmowały dalsze obszary kraju. Nasze wojska osamotnione cofały się ku wschodowi, a do tego nasz sąsiad, ZSRR bez wypowiedzenia wojny, swoimi wojskami przekroczył nasze wschodnie granice, zajmując duże obszary naszego kraju. Tak rozpoczęła się pięcioletnia okupacja kraju przez Niemcy i ZSRR.

Niemcy, po przekroczeniu granicy 1 września 1939 r. i zajęciu Wielkopolski natychmiast te ziemie przyłączyli do Rzeszy jako własne, a miejscową ludność polską wysiedlali na centralne tereny polskie. Parę transportów z wysiedleńcami przejeżdżało naszą linią kolejową w głąb kraju, a ponieważ wszystkie pociągi (transporty) musiały zatrzymywać się na naszej stacji Jakubowice w celu pobrania wody przez lokomotywy, miejscowa ludność zorganizowała pomoc żywnościową. Jednak nie wszystkie transporty otrzymały tę pomoc, ponieważ to zależało od konwojujących Niemców (nie pamiętam, do jakiej formacji należeli). Jedni pozwalali na dostarczenie podróżnym wody i chleba, a inni nie pozwalali zbliżyć się do wagonów, używając nawet broni i odpędzali naszych krzykiem. Pamiętam, bo sam nieraz uczestniczyłem w tych akcjach. Wiadomości, kiedy dany transport będzie na naszej stacji, mieliśmy od dyżurnego ruchu, tak że paczki żywnościowe, a nawet gotowane posiłki były przygotowane na czas, a w przypadku, gdy obsługa transportu była groźna i z bronią w ręku nie dopuszczała do wagonów, to z odległości rzucaliśmy paczki do otwartych przedziałów. Muszę przyznać, że już wówczas nasza ludność zdała bohaterski i humanitarny egzamin niesienia pomocy pokrzywdzonym rodakom i to z narażeniem własnego życia.

Duża liczba rodzin została osiedlona w okolicznych miejscowościach. Wśród tych rodzin znajdowali się również nauczyciele i profesorowie, którzy uczyli w szkołach na dawnych terenach. Zaraz po osiedleniu się kadra nauczycielska wraz z miejscową utworzyła sieć „Tajnych kompletów nauczania”. Na jednym z nich ukończyłem IV klasę gimnazjum i rozpocząłem I klasę licealną, jednak jej nie ukończyłem, ponieważ wiosną roku 1941 otrzymałem pismo z Arbeitsamt w Ostrowcu Świętokrzyskim polecające, abym w terminie trzech dni stawił się do Obozu Pracy Baudienst znajdującym się w Wysiadłowie do pracy fizycznej przy regulacji rzeki Opatówki. Nadmieniam, że tajne nauczanie zostało opisane przez koleżankę Marię Goraj-Drozdowicz w książce Tajna Edukacja 1939–1945.

Z uwagi na to, że obóz znajdował się na terenie naszego kraju i prace wykonywane były w pewnym stopniu dla dobra kraju i ponadto innego na razie wyjścia dla siebie nie widziałem, zgłosiłem się z wyznaczonym terminie.

Na terenie obozu znajdowały się trzy baraki z potrójnymi łózkami w górę oraz budynek, gdzie mieściła się kuchnia i magazyn na produkty żywnościowe oraz narzędzia pracy. Wyposażeniem każdego były: buty drewniane, spodenki i podkoszulka, kombinezon jednolity oraz miska i łyżka.

Władza obozowa to: komendant (z pochodzenia Austriak), jego zastępca oraz Voreibarterzy, którzy organizowali pracę i czuwali nad jej wykonaniem, kucharz i magazynier. Zakres pracy: oczyszczanie koryta rzeki Opatówki, wyrównywanie skarpu, obkładanie ich darnią, prostowanie koryta przez likwidację zakoli. Prace odbywały się w odległości 2 km od obozu, a czas samej pracy 8 godzin, nieraz więcej. Posiłki były mizerne w stosunku do ciężkiej pracy: rano chleb i kawa – o ile chleb był muśnięty jakąś marmoladą, to kawa była gorzka, zaś jeśli kawa słodsza, to chleb goły; na obiad zawsze zupa (lura), jedyny raz w tygodniu, w czwartek, zupa, była jeszcze jadalna, bo to był krupnik i można było w niej znaleźć trochę krup i jakąś do kość do oblizania. Kolacje niby były gotowane, ale nieraz trudno było je konsumować. Pamiętam, że raz na kolację otrzymaliśmy ziemniaki w mundurkach, ale były niedogotowane, twarde i do tych ziemniaków otrzymaliśmy serwatkę cierpką (arszenik) – cały obóz nie wytrzymał i urządziliśmy strzelanie tymi ziemniakami w okna kuchenne i magazynu.

Ten bunt oparł się o Starostwo w Opatowie, przyjechała delegacja niemiecka w tej sprawie – nastąpiła zmiana kucharza i magazyniera i poprawa wyżywienia.

Mimo, że to był obóz pracy i ciężkie warunki, to jednak młodzież obozowa (przeważnie rocznik 1922) żyła również swoimi prawami, urządzając różne rozrywki i psoty, co wprowadzało trochę wesołości. Były również odruchy obronne, o jednej takiej wspomnę. Wśród nadzorców mieliśmy jednego takiego, który bardzo wyróżniał się gorliwością przy pracy – bez przerwy popędzał, nie pozwalał nawet na chwilowy odpoczynek i to ten, który miał pod nadzorem nasz barak. Zawsze o godz. 22.00 sprawdzał, czy wszyscy są obecni.

Urządziliśmy, aby go przywołać do porządku, więc jednego wieczoru, jak przekroczył próg baraku, zarzuciliśmy mu koc na głowę i otrzymał od nas odpowiednią porcję razów z zastrzeżeniem, że jak się nie poprawi, względnie powiadomi o zajściu przelożonych to jego pobyt w obozie będzie skończony. Ten wymierzony „koc” poskutkował w 100% do tego stopnia, że w niektórych przypadkach zawinionych nas bronili.

Ciężka praca i mizerne wyżywienie doprowadziły do pojedynczych ucieczek z obozu, a jednej nocy uciekła liczniejsza grupa. Po tej ucieczce wieści mieliśmy smutne – mówiono, że paru uciekinierów zostało zastrzelonych, a dwóch schwytano i odstawiono do tutejszego obozu, gdzie i oczekiwali na wyrok: albo rozstrzelanie, albo odstawienie ich do karnego obozu, z którego już się nie wychodzi żywym. Jednak komendant obozu zdecydował chłostę 50 batów w obecności całego obozu – wykonawcami byli nadzorcy, jeden po jednej stronie, a drugi po drugiej stronie i uderzenia były naprzemiennie. Poszkodowany po takiej chłości musiał leczyć się

przez parę dni – ale uratował życie. Tym rozstrzygnięciem komendant zaskarbił sobie w pewnym stopniu nasz szacunek.

Codziennie przebywanie po parę godzin w wodzie i w mule doprowadziło do tego, że na mojej nodze powstały czyraki i odkryte rany; trudno się goiły, miejscowi lekarze nie rokowali w mojej sytuacji szybkiego wyleczenia. Z tych powodów rozpocząłem starania o zwolnienie mnie z obozu i równocześnie złożyłem podanie do Dyrekcji Kolei „Osthban” w Radomiu o przyjęcie do pracy na kolei.

Po pewnym czasie do obozu wpłynęło pismo ze starostwa w Opatowie z tak zwaną „Reklamacją” uwzględniającą moje kłopoty zdrowotne spowodowane pracą w obozie, kierujące mnie do pracy na kolei i tak się stałem kolejarem do emerytury. Odnośnie chorej nogi – otrzymałem skierowanie do specjalisty niemieckiego w Radomiu, którego musiałem odwiedzać co miesiąc w celu odnowienia leków – po półrocznym leczeniu wszystkie rany zostały zagojone.

Już w latach 1941–42 na ulicach Radomia słyhać było często mowę niemiecką i napisy informacyjne na murach i tablicach widziało się w języku niemieckim. Dowiedziałem się, że całe rodziny polskie Niemcy przesiedlali do innych miast, a na ich miejsce osiedlali rodziny niemieckie, w planie mieli stworzyć z Radomia miasto niemieckie.

Po odbyciu w szybkim tempie (wojna) kursów kolejowych, otrzymałem stanowisko dyżurnego ruchu i pracowałem całą okupację na stacjach Jakubowiec, Pisary, Góry Wysokie, Słupcza, Dwikozy. Była to praca dość ciężka i odpowiedzialna – 12 godzin pracy i 12 godzin odpoczynku, ale lepsza od tej obozowej.

Nadmieniam, że w pierwszej fazie wojny (1940/41) na terenach zajętych przez wojska agresora, obsadę linii kolejowych tworzył personel niemiecki, jednak z biegiem czasu, z powodu zajmowania przez okupanta dalszych terenów, brakowało fachowych pracowników i dlatego stopniowo stanowiska kolejowe o mniejszym znaczeniu przekazywano pracownikom polskim po odpowiednim przeszkoleniu na kursach, gdzie uczono przepisów kolejowych obowiązujących na kolejach niemieckich Osthban.

Jednocześnie włączyłem się w działalność konspiracyjną, w ruchu oporu jako żołnierz Batalionów Chłopskich. Miałem wszelkie ważniejsze wydarzenia związane z koleją przedkładać odpowiedniej komórce. To było bardzo ważne zadanie. Ponadto brałem czynny udział w akcjach, szczególnie na kolei, i innych organizowanych w terenie: likwidacja bimbrowni, poskramianie sołtysów za ich gorliwość, odbieranie broni od osób nienależących do konspiracji, branie udziału (dwa razy) w zrzutach broni samolotów alianckich, rozbrajanie gdzie się dało Niemców w czasie podróży koleją, względnie w obrębie stacji, zdobywanie pieniędzy w kasach stacyjnych, względnie ambulansie kolejowym, za które można było kupić broń nawet u Niemców. Ukończyłem podchorążówkę – zajęcia teoretyczne odbywałem razem z żołnierzami BCh i AK pod nadzorem kpt. AK Stanisława Mazurkiewicza oraz praktyczne w lasach iłżeckich pod ochroną OS – BCh i AK. Nie opisuję poszczególnych akcji, bo one są ujęte w kilku książkach, gdzie figuruje również moje nazwisko, a mianowicie:

- 1) Walczyli w Batalionach Chłopskich – Zwijski Władysław, Warszawa 1964 r.
- 2) Ruch Oporu na Ziemi Opatowsko-Sandomierskiej 1939–1945 r. Matusak Piotr;

- 3) Partyzantka na Kielecczyźnie 1939–1945 r. Warszawa 1970 r. – Hillebrandt Bogdan;
- 4) Z Dziejów Batalionów Chłopskich, Warszawa 1968 r. Banach Kazimierz;
- 5) Kwiaty na pogorzelsku, Warszawa 1979r. Józef Garas.

Zaznaczam, że w książce pt. Ruch Oporu na Ziemi Opatowsko-Sandomierskiej 1939–1945 r. (s. 532) dane odnośnie akcji na stacji kolejowej Jakubowice nie są pełne, ponieważ informują jedynie o akcji OS. AK i BCh na ambulans pocztowy, zaś pominięta jest sprawa najważniejsza – rozbrojenie trzech żołnierzy Wehrmachtu w wagonie bagażowym i ich usunięcie z tego wagonu konwojującego radiostację nadawczą i odbiorczą, a następnie odczepienie lokomotywy wraz z wagonem bagażowym i wagonem ambulansem pocztowym od pociągu osobowego i skierowanie go w kierunku stacji Góry Wyokie, gdzie na szlaku w umówionym miejscu czekali partyzanci z pojazdem na odbiór radiostacji nadawczo-odbiorczej. Ponadto z lokomotywy została spuszczone woda i tym samym została ona uszkodzona i nie nadawała się do samodzielnej jazdy – musiała być zamówiona nowa lokomotywa do ściągnięcia uszkodzonej i składu pociągu osobowego, co było jeszcze przyczyną dłuższej przerwy w ruchu pociągu. To sprostowanie czynię, bo ja uczestniczyłem w tej akcji.

Przytoczę parę przykładów, jak układała się współpraca pracownika PKP z organami niemieckimi w pierwszych latach okupacji.

Pełniłem służbę dzienną jako dyżurny ruchu na stacji Dwikozy. Wjechał ze stacji Sandomierz transport wojskowy załadowany czołgami i samochodami na gąsienicach i z uwagi na to, że Sandomierz nie podesłał lokomotywy popychowej, transport ten skierowałem na boczny dodatkowy tor na postój do czasu nadesłania po naprawie lokomotywy popychowej. Zaznaczam, że na tej linii, gdzie dużą rolę odgrywa wysokość wzniesień, są ostre zakręty, potrójne szyny, dla utrzymania pociągu na szynach musi być użyta dodatkowa lokomotywa popychowa. Właśnie na tej linii, od stacji Dwikozy do semaforu wyjazdowego do stacji Jakubowice, dla pociągów o dużym tonażu musiała być użyta dodatkowa lokomotywa, która po wykonaniu swojego zadania wracała do stacji Dwikozy do popychania następnych pociągów.

Tak jak wspomniałem powyżej, transport wojskowy obsługiwany przez jednostkę SS, musiał oczekiwać na torze bocznym do czasu nadesłania lokomotywy popychowej, która była w naprawie w parowozowni w Sandomierzu. Po upływie około ½ godziny zameldował się na dyżurce komendant transportu w randze kapitana SS z zapytaniem, dlaczego jego transport stoi na stacji, zamiast jechać w dalszą drogę. Mówił, że ma od swoich władz rozkaz stawienia się na danej stacji w oznaczonym dniu. Na to zapytanie ja podałem przyczyny postoju, jednak on nadal podniesionym głosem upierał się przy swoim twierdząc, że jest wojna, to dlatego powinien natychmiast móc odjechać ze stacji, aby na czas dojechać na wyznaczoną stację. Widząc, że moje tłumaczenia nie docierają do niego, zadzwoniłem do Dyspozytury w Rozwadowie, tzw. Zugiberwhung, obsługiwanej przez Niemców, którzy rozstrzygali w spornych sprawach, aby przekonano go o zaistniałej sprawie. Podałem słuchawkę komendantowi, który ponowił swoje zarzuty co do kolei, wysłuchał argumentów dyspozytora, w końcu rzucił słuchawką na widełki telefonu i odszedł bez słowa do transportu i już nie pokazał się do odjazdu ze stacji. Najciekawsza była rozmowa z

dyspozytorem z Rozwadowa. Przede wszystkim zrugął mnie za to, że dopuściłem „postronną osobę” do telefonu służbowego, następnie zbeształ komendanta transportu SS, że nie zapoznał się jeszcze z treścią wydanego rozkazu przez naczelne władze Wehrmachtu, że przy korzystaniu z usług kolei nie mogą ingerować w decyzje wydawane przez przedstawicieli kolei. Ponadto zwrócił się do komendanta, że jego obowiązkiem jest pilnować tego, co jest załadowane na wagonie, a o ruchu pociągów decyduje kolej i w końcu już udobruchany spytał się jak się, zachował komendant po rozmowie z nim. Odpowiedziałem, że bez słowa czmychnął z biura i już więcej się nie pokazał.

Muszę stwierdzić, że organizacja na kolei Ostbahn była wzorowa. Każde ogniwo w strukturze organizacyjnej wiedziało, jakie obowiązki ma do spełnienia, a ponadto w razie wypadków kolejowych, w trakcie dochodzenia wobec obwinionego, Niemcy byli praktyczni i tolerancyjni i o ile obwiniony potrafił się wytłumaczyć i przy tym stwierdzili, że wypadek zaistniał z nieprzewidzianego układu różnych sytuacji, to nawet odstępowali od ukarania, względnie stosowali niskie kary finansowe 2–5% z uposażenia, mimo że dany wypadek spowodował duże straty. Ja sam przez te parę lat pracy jako dyżurny byłem obwiniony o spowodowanie wypadków, ale zawsze wytłumaczyłem się, jedynie raz mnie ukarano (kara 2% z uposażenia).

Chciałbym jeszcze wspomnieć o jednym, ciekawym wydarzeniu, które znam z opowiadania mojego kolegi Stanisława Banasika dyżurnego ruchu pełniącego służbę na mijance „Pisary”. Zaplanowano krzyżowanie dwóch pociągów na tej mijance ze strony Stacji Góry Wysokie. Ale został przyjęty pociąg nadzwyczajny, składający się z jednego wagonu motorowego (salonka), a w nim jechała świta niemiecka z Dyrekcji z Radomia i z Oddziału Ostrowiec Świętokrzyski. Niemcy wracali z inspekcji linii kolejowej Skarżysko Kamienna – Sandomierz. Ponieważ wagon motorowy przybył na mijankę pierwszy, z Gór Wysokich został podstawiony na boczny tor, zaś pociąg towarowy z Jakubowic został przez mijankę przepuszczony na biegu. Po przejeździe tego pociągu dyżurny nastawił semafor wyjazdowy, upoważniający odjazd wagonu motorowego w kierunku stacji Jakubowice. Ponieważ ruch pociągów był wzmożony, bo już się zamówił pociąg towarowy z Gór Wysokich, dyżurny ruchu chciał sprawdzić, czy wagon motorowy już opuścił tor boczny i wjechał na tor szlakowy. Spojrzał przez okno w kierunku wagonu i nabrał pewności, że wagon już znajduje się na właściwym torze szlakowym. Podeszedł do nastawni z dźwignią scentralizowaną, nastawił zwrotnicę na wymagane normalne położenie i zajął się bieżącymi sprawami. Upłynęło kilka minut, a do dyżurki weszło kilku dygnitarzy kolei z tego wagonu motorowego. Okazało się, że dyżurny ruchu zbyt wcześnie przełożył zwrotnicę, bo tylne koła wagonu jeszcze znajdowały się na szynach bocznego toru, zaś przednie koła wagonu były już na właściwym torze szlakowym i siłą rzeczy wagon tylnymi kołami spadł z szyn i ciągnięty był przez jakiś czas po pokładach i na skutek tego parę osób zostało potłuczonych. Początkowo Niemcy mieli pretensje do dyżurnego ruchu, ale on dobrze znał język niemiecki i po sprawdzeniu taśmy telegraficznej Niemcy przekonali się, że chciał przyspieszyć swoje obowiązki z powodu wzmożonego ruchu pociągów i pomylił się co do właściwego położenia wagonu. Dlatego odstąpili od ukarania dyżurnego i jeszcze raz

zwrócili mu uwagę, aby przy tych czynnościach nie spieszył się, lecz wszystkie decyzje sprawdzał.

A teraz przytoczę podobne wydarzenie zaistniałe już po wojnie w latach 50, również z opowiadania kolegi dyżurnego ruchu na stacji Chojnów. Już nie pamiętam nazwiska, dobrze go znałem, bo wcześniej pracował ze mną na Dworcu Świebodzkim. W danym dniu objął dyżur jako dyżurny ruchu na stacji Chojnów – w czasie tej służby przybył do stacji wagon motorowy (salonka), w którym znajdowały się organa kontrolne z Oddziału Ruchowo-Handlowego oraz Służby Ochrony Kolei (SOK) i zawiadowca stacji. Wagon ten miał być przestawiony na drugą stronę stacji, w tym celu dyżurny ruchu wydał polecenie, aby wagon przeprowadzić po odpowiednim torze. Kierowca wagonu, jadąc tym torem, zauważył przeszkodę, trzy wagony. Kierowca zatrzymał się przed tymi wagonami, nie powodując zderzenia. Trudno mi teraz podać, czy dyżurny zapomniał, że na tym torze znajdowały się wagony, czy też dyżurny z poprzedniej zmiany zapomniał mu o tym powiedzieć, ważne jest to, że dopuścił się poważnego wykroczenia, bo mogło dojść do zderzenia pojazdu motorowego z ludźmi i spowodować zagrożenie życia osób będących w wagonie, ale do tego nie doszło, bo był jasny dzień i kierowca wagonu na czas zauważył przeszkodę. Dyżurny ruchu za to wykroczenie został odsunięty od dalszego dyżuru, odbyła się rozprawa sądowa zapadł wyrok – dwa lata więzienia i skreślenie z listy pracowników kolei.

Te dwa podobne wydarzenia, jedno z okupacji niemieckiej, a drugie już z wolnej Polski w czasie rządów PRL obrazują skutki tych wydarzeń:

1. dyżurny ruchu mijanki Pisary przez niedokładne sprawdzenie doprowadził do wyskoczenia wagonu motorowego co było powodem niegroźnych potłuczeń osób i strat przez wstrzymanie ruchu pociągów, sprowadzenie dźwigu i postawienie wagonu na szyny,

2. dyżurny ruchu stacji Chojnów w czasie dziennej służby skierował wagon motorowy na tor zajęty, czym mógł spowodować groźny wypadek, ale do tego nie doszło, bo na czas kierowca wagonu zatrzymał go, jednak wymierzona została dyżurnemu ruchu stacji Chojnów kara niewspółmiernie wysoka.

Współpraca z agresorem – okupantem była trudna – z jednej strony zwalczało się ich na każdym kroku, a z drugiej strony należało się z nim współdziałać, bo przecież kolej Ostbahn również pracowała dla naszego społeczeństwa. Spotkania z jednostkami SS, żandarmerią polową, policją, Wehrmachtem, Bahnschutzami zawsze napawały bojaźnią i lękiem, jedynie współpraca z pracownikami należącymi do Ostbahn w zasadzie układała się poprawnie. Przynajmniej ja współpracujący przez parę lat nie odczułem wrogości i nie byłem ukarany, mimo że zaistniały takie okoliczności, w których częściowo spowodowałem wypadek i z tym związane duże koszty, to jednak proste i prawdziwe moje tłumaczenie powodowało odstąpienia od ukarania mnie. Niemiec, jak się patrzyło prosto w oczy i choć okłamało, ale mówiło się dobitnie i przekonująco, to on wierzył, że się mówi prawdę, natomiast „ruski, chociaż patrzyło się mu prosto w oczy i się mówiło prawdę, nigdy nie uwierzył. Dla przykładu: w Ostrowcu Świętokrzyskim znajdował się na stacji tzw. Leibanhof Oddział Ruchowo-Handlowy, który miał pieczę nad linią Sandomierz – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko-Kamienna i pracownicy tego oddziału byli

odpowiedzialni za sprawne kursowanie pociągów na tej linii. Wśród tych pracowników Niemców paru z nich było negatywnie ustosunkowanych do Polaków, których nazywaliśmy hitlerowcami, zaś szef oddziału i większa część pracowników poprawnie była ustosunkowana do nas. Kolejarze opowiadali, że szef był łagodnego usposobienia, nawet za jego wstawiennictwem ocalono niejedną osobę, powtarzali, że gdy na inspekcji, osobiście schwytał Polaka na kradzieży to dopilnował, aby ten, co ukradł, odniósł do wagonu skradzioną rzecz i puszczał go wolno.

Ja w czasie pełnienia służby jako dyżurny ruchu jednocześnie uczestniczyłem czynnie w ruchu oporu. Po teoretycznych zajęciach w podchorążówce opuściłem pracę na kolei na miesiąc czasu, biorąc udział w ćwiczeniach praktycznych w lasach iłżeckich. Ponieważ na moje miejsce musiał być delegowany pracownik dyżurny ruchu z innej stacji, władze oddziału zainteresowały się moją osobą i dostałem wiadomość o tym, tak że musiałem przyspieszyć powrót z lasu i dla zabezpieczenia się objąłem służbę na mijance w Pisarach, aby w razie czego, w trudnej sytuacji mieć możliwość ucieczki. Inspekcja niemiecka przyjechała do stacji Jakubowice w mojej sprawie, traktując moją nieobecność w pracy jako dezercję, ale zawiadowca stacji w pewnym stopniu mnie usprawiedliwił i jednocześnie oświadczył, że ja obecnie pracuję już na mijance w Pisarach. Inspekcja w końcu przyjęła to usprawiedliwienie i wróciła do Ostrowca, a mogła się do mnie dobrać, tym bardziej, że była wojna.

W czasie mojej służby w nocy na stacji Jakubowice, policjant Niemiec odwiedzał majątek w Pisarach, gdzie znajdowała się placówka policji. Wracając, przyjechał do stacji spóźniony, bo pociąg już odszedł w kierunku Skarżyska Kamiennej i pozostał na stacji oczekując na następny, który miał nadjechać planowo za parę godzin. Ja szybko powiadomiłem moją placówkę BCH, dwóch kolegów uzbrojonych w pistolet stawilo się na stacji, rozbroiło policjanta z karabinu i pistoletu i jednocześnie zapowiedziało, aby nie zgłaszał o tym do swoich władz przez jedną godzinę. Po jej upływie zwróciłem się do tego policjanta, że już minęła godzina i może swoje władze powiadomić, a on odpowiedział, że jeszcze jest czas na powiadomienie. Jak przybył pociąg, wsiadł do niego, nie powiadamiając nikogo – żadnych dochodzeń w tej sprawie nie miałem.

Nasz okręg od stacji Dwikozy do stacji Ćmielów był w czasie okupacji spichlerzem dla Warszawy, Radomia i Skarżyska Kamiennej. Przewóz tej żywności pociągami był bardzo trudny i niebezpieczny – na handlarzy czyhali Bahnshutze, policja i żandarmeria polowa, która sporadycznie, co jakiś czas dokonywała rewizji w obrębie stacji kolejowych, jak również w pociągach, i dokonywała grabieży. Pasażerom odbierano walizki i pakunki z żywnością. Każdy pociąg osobowy odjeżdżający z Sandomierza był obserwowany przez kolejarzy i cywilów, czy władze kontrolne wsiadają do pociągów. Oni wiedzieli, że są obserwowani i dlatego nie raz zatrzymywali pociąg po odejściu ze stacji i wsiadali dopiero na szlaku i wówczas pasażerowie na stacji następnej byli zagrożeni, ale już kolejne stacje były poinformowane o danej sytuacji. Na każdą rewizję policja względnie żandarmeria polowa musiała mieć zezwolenie na piśmie od Starostwa w Opatowie. O ile takiego zezwolenia władze kontrolne nie posiadały, wówczas kierownik pociągu, Niemiec, ubrany służbowo w czarny mundur przepasany czerwonym pasem, uzbrojony w pistolet, interweniował pod groźbą jego użycia. Najczęściej żandarmeria polowa

dokonywała naloty z nienacka; przyjeżdżała do danej stacji przed samym przyjazdem pociągu. Wówczas odbywały się okropne sceny ucieczki, szarpanina, płacz pokrzywdzonych. Właśnie raz byłem świadkiem ciekawej sceny na stacji Jakubowice – odprowadzałem w tym dniu znajomą osobę z Radomia na pociąg osobowy relacji Sandomierz – Skarżysko Kamienna. Pociąg wjeżdżał na stację 2–3 minuty wcześniej, pierwsi pasażerowie zdążyli wsiąść do wagonów, a na peronie pokazała się żandarmeria polowa, która zaczęła obławę na tych, co jeszcze nie zdążyli wsiąść, ściągali pasażerów już znajdujących się na stopniach wagonów. Nie pamiętam, który z kolegów miał w tym dniu dyżur, ja zainteresowałem się bagażem, który był nadany i ładowany do wagonu bagażowego, gdzie znajdował się kierownik pociągu Niemiec. Ostatnie paczki w tempie przyspieszonym były ładowane do wagonu bagażowego, aby żandarmeria nie położyła swych łap na nich. W tym momencie doszło do szczególnej, ciekawej sceny – paru żandarmów chciało wtargnąć do wagonu, aby zarekwirować znajdującego się tam bagaż. Na przeszkodzie stanął kierownik pociągu z bronią w ręku, zażądał pisma ze Starostwa w Opatowie zezwalające na dokonanie rewizji w pociągu. Okazało się że żandarmeria miała jedynie zezwolenie na rewizję w obrębie stacji i dlatego kierownik pociągu, nie chcąc opóźnić odjazdu, dał sygnał maszyniście, tym samym obronił bagaż, a ponadto bronił litery prawa. Kierownik pociągu miał również własny interes, bo dochodziły słuchy, że jak bagaż dotarł do stacji przeznaczenia, to otrzymywał jakąś część żywności jako prezent od nadawców. My, Polacy, niestety nie przestrzegaliśmy ich zarządzeń, na przykład na każdy pociąg osobowy wg zarządzenia można było sprzedać 20 biletów, a sprzedawaliśmy na własną odpowiedzialność drugie tyle i jeszcze więcej – każdy przecież pragnął wrócić do domu.

Niemcy natomiast przestrzegali prawa: dotyczyło to okresu w czasie i po lądowaniu na ziemi francuskiej wojsk sprzymierzonych i utworzenia drugiego frontu; transporty wojskowe niemieckie były przerzucane ze wschodu na zachód i częściowo później odwrotnie. Ruch pociągów był taki, że wysyłało się pociąg za pociągiem na pisemny rozkaz szczególny, później kierowano następną ilość pociągów z drugiego kierunku. W roku 1944, w lipcu i sierpniu ruszyła nowa rosyjska ofensywa na całej linii, wraz z I Frontem Ukraińskim, na tereny polskie utworzone przez okupanta jako Generalna Gubernia z władzami niemieckimi na Wawelu w Krakowie, z Generalnym Gubernatorem Franke. W pierwszych dniach sierpnia szybkim marszem front przesunął się w okolice Wisły, a następnie wojska Armii Czerwonej w pobliżu Baranowa przeprawiły się przez Wisłę, tworząc przyczółek i dalszym marszem dotarły do miejscowości Jakubowice, z zamiarem połączenia dwóch przyczółków – Baranowskiego i Zawichojskiego, tworząc tym samym zamknięcie (kocioł) znajdujących się tam wojsk Wehrmachtu. Jednak wojskom radzieckim nie udało się połączyć tych dwóch przyczółków tak, że front ustabilizował się na swoich pozycjach. Po tak długich bojach na całej linii frontu wojska radzieckie zmuszone zostały do uzupełnienia w uzbrojeniu. Miejscowość Jakubowice w czasie działań frontowych była przez wojska radzieckie dwukrotnie zajmowana przez dwa tygodnie była w ciągłym ogniu, ludność chroniła się w piwnicach albo wykonanych bunkrach, mimo to parę osób zginęło, a budynki zostały spalone, względnie zniszczone od pocisków i czołgów, zaś inwentarz: krowy, konie, świnie leżały martwe w zagrodach,

w ogrodach, wszędzie, gdzie ich spotkała śmierć. Ludność miejscowa przez okres walk odżywiała się przeważnie pieczonym mięsem drobiu oraz mięsem krowim i czym tylko co dało się zjeść. Również były trudności z zaopatrzeniem rodziny w wodę, bo nie raz przez dłuższy czas były trudności z wyjściem z kryjówek (aby wyciągnąć wodę ze studni). Stacja kolejowa wraz z budynkami runęła w gruzach, a ludność zamieszkująca, jak również osoby, które w ostatniej chwili schroniły się w tych budynkach, przeżywała dantejskie sceny w piwnicach z powodu braku wody, której można było nabrać ze studni znajdującej się na podjeździe do stacji. Wojska Wehrmachtu znajdowały się w rowach oddalonych od studni jedynie kilkanaście metrów. Śmiałkowie z cywilów wychodzili z wiadrami i garnczkami do studni, ale, niestety, wyjątkowo niektórym pozwolono nabrać wody. To zależało od żołnierzy niemieckich, ale przeważnie odstraszała śmiałków strzelaniną. Ten prawie dwutygodniowy okres walk o budynki kolejowe, jak również przeżycia ludności polskiej tam się znajdującej, zasługują na oddzielne opowiadanie – opis. W ostatecznym rozstrzygnięciu placówka wojsk radzieckich zajmująca budynki kolejowe została zlikwidowana przez wojska niemieckie.

Ponieważ miejscowość Jakubowice znalazła się w pobliżu frontu, ludność miejscowa została wysiedlona, a młodzież wraz ze mną zabrana do obozu przyfrontowego utworzonego w Janowicach w zabudowaniach gospodarskich i zatrudniona przy kopaniu okopów na pierwszej linii frontu oraz bunkrów, jako pomieszczenia dla dowództwa frontowego.

Rejon, gdzie znajdował się obóz i miejsca naszej pracy, był bardzo niebezpieczny, bowiem działania wojenne z jednej i drugiej strony były prowadzone o różnym natężeniu, ponadto były przeprowadzone naloty bombowe – paru obozowiczów zginęło.

Dla przykładu podam jedno zdarzenie: trzech obozowiczów, dwóch młodych, ja i kolega (nie pamiętam nazwiska) oraz osoba starsza nieznana mi, wyznaczeni zostaliśmy do kopania bunkra mieszkalnego dla dowództwa oddalonego od obozu około 1,5 km. Ja i mój kolega kopaliśmy główny dół, zaś starszy pan kopał i przygotowywał wyjście z tego bunkra oraz stanowisko na karabin maszynowy. Byliśmy w pracy około trzech godzin. Mieliśmy z kolegą wykopany zasadniczy dół ponad metr głębokości, zaś starszy pan przygotował wyjście z tego bunkra i w tym momencie spadł blisko naszej pracy pocisk o dużej sile – wojskowy z Wehrmachtu (nasz strażnik) zdążył się położyć, ja z kolegą pochyliliśmy się w dole i zostaliśmy przysypani ziemią, zaś starszy pan w tym momencie stał, nie reagował na głośny świst pocisku, zamiast schronić się wykopany okopie, względnie skoczyć do naszego dołu, nadal znajdował się w pozycji stojącej, co było powodem jego śmierci. Zginął od odłamków z pocisku, które powaliły go do dołu, który sam wykopał. Ciało tej osoby wydobyliśmy z dołu i zakopaliśmy na skraju pola. Biorąc pod uwagę to, że obozowicze zmuszani są do pracy na rzecz okupanta oraz pobyt ten w obozie przyfrontowym był niebezpieczny, zorganizowaliśmy (w liczbie 10 osób) udaną ucieczkę – ja wraz ze starszym kolegą Leonem Miszrą ulokowaliśmy się w miejscowości Tominy u brata Leona, gdzie przebywałem w ukryciu. Ponieważ okolice te jako przyfrontowe były mocno obsadzone wojskiem Wehrmachtu i były dla mnie bardzo niebezpieczne, do tego byłem bez dokumentów osobistych, które

pozostały w obozie przyfrontowym, zmuszony byłem zmieniać miejsce ukrycia. Dowiedziałem się, że moja rodzina w czasie wysiedlenia z Jakubowic odłączyła się od kolumny w Ćmielowie, gdzie otrzymała do zamieszkania wolne mieszkanie. Po opuszczeniu Tomina skorzystałem z pobytu w Ćmielowie u mojej rodziny, jednak to również było bardzo dla mnie niebezpieczne, ponieważ odbywały się łapanki, szczególnie mężczyzn do kopania okopów w dzień i w nocy. Zmuszony byłem znów zmienić kryjówkę – tym razem dostałem się do znajomych, państwa Ułanowiczów, którzy z Jakubowic przenieśli się do Bodzechowa. Pan Ułanowicz, były zawiadowca stacji w Jakubowicach, zatrudnił się w tym czasie w Cukrowni Częstocice w Ostrowcu Świętokrzyskim, która, mimo bliskości frontu, pracowała pełną parą w przerobieniu buraka cukrowego, a cukier zabierany był przez Wehrmacht. Wszyscy pracownicy zatrudnieni w tej cukrowni otrzymali dokument, który chronił daną osobę przed łapankami do kopania okopów. Ja, dzięki państwu Ułanowiczom, otrzymałem taki lewy dokument, mimo że nie pracowałem w cukrowni i dlatego będąc jako ich gość przeżyłem już bez ukrywania się do czasu (tj. do 15 stycznia 1945 r.) rozpoczęcia działań wojennych przez wojska radzieckie na całej linii frontu. Praca poświęcona dziejom ludności cywilnej oraz działań wojsk radzieckich i wojsk Wehrmachtu na Przyczółku Sandomierskim oraz nasza ucieczka z obozu została opisana w tomiku MON przez Józefa Gargasa pt. Kwiaty na pogorzeli.

Pierwsze dni wolności zastały mnie wraz z całą rodziną w Ćmielowie, gdzie mieszkaliśmy do czasu przygotowania dawnego bunkra ziemnego do zamieszkania całej rodziny w Jakubowicach. A rodzinę miałem liczną – brat najstarszy Edward rocznik 1912, który po zgonie ojca Józefa w roku 1931 r. przejął gospodarstwo i opiekował się całą rodziną, tj. swoim potomstwem – piątką dzieci, matką Marianną (1981r.) bratem Alojzem i mną. Dawne zabudowania, prawie w nowym stanie, jak dom mieszkalny i stodoła, zostały całkowicie zniszczone, budynek wykonany z pustaków służący dla inwentarza i częściowo do przechowywania czystego zboża także tylko jedno skrzydło po dokonaniu poprawek nadawało się do zamieszkania. Przed naszym wysiedleniem z Jakubowic ubiory całej rodziny, naczynia, porcelana, szkliwo i książki zostały przez nas w różnych miejscach zakopane i zamaskowane. Te miejsca jednak po powrocie, niestety, zastaliśmy puste, wszystko zostało zagrabione przez hieny wojenne z sąsiednich i dalszych miejscowości. Znajomi opowiadali, że byli tacy, którzy chcieli na tej wojnie dorobić się – przekupywali żołnierzy Wehrmachtu i grasowali ze specjalnymi metalowymi dzidami (pikami), potrafili wszystko wykopać i zabrać. Z całego wyposażenia mieszkalnego udało się bratu Edwardowi odzyskać kanapę i szafę, które znajdowały się w odległej miejscowości, o czym brat został powiadomiony przez znajomego, który u nas nieraz przebywał i dlatego rozpoznał czyja to własność – dzisiaj już nie pamiętam nazwiska tych osób.

Po wycofaniu się wojsk niemieckich z naszych terenów, natychmiast władza terenowa została przekazana przez wojska radzieckie władzom polskim. Ponieważ kolej była jeszcze zmilitaryzowana, wydany został rozkaz MON, który zobowiązywał wszystkich pracowników polskich, którzy pracowali przed wojną na PKP, jak również pracowników polskich, którzy pracowali na kolei Ostbahn, do stawienia się do pracy. Ja stawiałem się i objąłem stanowisko dyżurnego rozrządu na stacji

Ćmielów, a za parę dni na stacji Jakubowice dnia 19.01.1945 r. i pracowałem na tym stanowisku do dnia 22 sierpnia 1945 r.

Okres powojenny dla mieszkańców wysiedlonych z terenów frontowych, m.in. również dla mieszkańców Jakubowic, był bardzo i ciężki do przeżycia – trzeba było na gruzach budować nowe życie i to rozpoczynając od łopaty; powoli, ale systematycznie odbudowywać mieszkania, inwentarz i to, co jest potrzebne do życia bez specjalnej pomocy od państwa, które również przeżywało trudne chwile. Zmiany polityczne, jakie nastąpiły po działaniach wojennych, jakie narzucone zostały przez ZSRR nie sprzyjały odbudowie – by chcieć przedstawić zaistniałą sytuację w kraju, należałoby dokonać oddzielnego opisu.

Pracując jako dyżurny ruchu na stacji Jakubowice miałem możliwość wiedzieć, jakie zdobycze jadą w transportach rosyjskich z zachodu na wschód. Ponadto nasze społeczeństwo odwiedzało Ziemię Odzyskaną i tam zaopatrywało się w różne materiały, ubiory wszelkiego rodzaju, urządzenia dla siebie, jak również na handel.

Ja, będąc na stacji, na peronie zastałem, jak wjeżdżał transport sowiecki ze zdobyczami z zachodu – za lokomotywą znajdował się wagon kryty towarowy, a w nim kolejarze ruscy, którzy transportowali ten pociąg. Ponieważ każdy pociąg miał planowy postój na stacji w celu naboru wody przez lokomotywę, jeden z tych kolejarzy nawoływał mnie, abym przyszedł do ich wagonu. Okazało się, że mają marynarkę i inne przedmioty do sprzedaży. Ponieważ po froncie i wysiedleniu miałem z ubioru jedynie to, co znajdowało się na mnie, byłem chętny do kupna tej marynarki, która była nowa, a materiał rapaport. Kolejarze sowieccy zażyczyli sobie za nią 1 litr wódki, a o wódkę, raczej samogon, nie było trudno, bo na stacji jeden z kolejarzy pędził bimber, więc zgłosiłem się z tym litrem do wagonu. Zaproсили mnie do wnętrza, zaczęli ten bimber badać na swój sposób, rozcierać go w dłoniach, kazali mi się napić sprawdzając, czy nie jest zatruty. Po tych czynnościach wódka była w ich rękach. Ja zażądałem, aby mi dali marynarkę, a oni zwlekali. Pociąg, po dłuższym celowym postoju, abym dokonał transakcji handlowej, ruszył i wówczas kolejarze wypchnęli mnie z wagonu – zostałem bez marynarki i wódki. Sądzę, że tę marynarkę na trasie niejednym razem sprzedawali. To był mój pierwszy handel z ruskimi.

Drugi raz zahandlowałem już na Ziemiach Odzyskanych we Wrocławiu Brochowie – ja pracowałem na tej stacji jako dyżurny ruchu dysponujący wraz z kolegami, a mieszkaliśmy naprzeciw jednostki wojskowej kolejowej ruskiej. Jeden z tych wojskowych zaproponował mi kupno nowego roweru. Chętnie go kupiłem i wiedząc, że są oszustami, dla zmylenia, gdzie mieszkam, objechałem parę ulic i dopiero wstawiłem go do naszego mieszkania. Na noc ja i koledzy poszliśmy na nocny dyżur, rano wróciliśmy do domu i okazało się, że późnym wieczorem kilku wojskowych ruskich wtargnęło do naszych pomieszczeń, zabrało rower i jeszcze inne rzeczy, zaś domowników, którzy chcieli bronić, pobito. Podejrzewam, że ten rusek musiał wiedzieć, gdzie mieszkam – już więcej nie skusiłem się handlować z ruskimi.

Również na stacji Wrocław Brochów byłem świadkiem odmiennej sytuacji handlowej – wojskowy rusek sprzedawał nowy motocykl, maszyna pięćsetka, młodzieńcowi Polakowi, ubił targu (jeszcze nie zapłacił), ale chciał sprawdzić, jak ona się sprawuje w ruchu. Rusek na to się zgodził, kupujący młodzieniec siadł na motor, dokonał dwóch okrążeń i dodał gazu i już się nie pokazał – rusek machnął

ręką, zaklął i powiedział: „Jak przszło, tak i uszło” – ja z tego handlu byłem zadowolony. Pomyślałem, że Polacy szybko się uczą.

Na podstawie uchwał Konferencji Poczdamskiej w roku 1945 prastare ziemie polskie powróciły do Polski. Z powodu braku na tych terenach pracowników PKP zostałem wraz kolegami Marianem Nowakiem i Kazimierzem Hają delegowany przez Dyрекcję Okręgu Kolei Państwowej w Lublinie z przeznaczeniem do Wrocławia. Punktem zbornym wszystkich delegowanych pracowników PKP została stacja Skarżysko Kamienna, gdzie załadowaliśmy się do wagonu i pociągiem towarowym przyjechaliśmy do stacji Wrocław Sołtysowice w godzinach rannych. Jak otworzyliśmy drzwi wagonu, ujrzeliśmy panoramę Wrocławia, a nad tym miastem na wysokiej wieży ciśnień dużą, świecącą gwiazdę pięcioramienną i któryś z kolegów, a może nawet ja sam krzyknąłem „Pomyłka – przejechaliśmy nie do Wrocławia, lecz do Moskwy”. Ta gwiazda długo jeszcze nam świeciła na tej wieży w dzielnicy Karłowice. Ze stacji Wrocław Sołtysowice przewieźli nas do stacji Wrocław Brochów, ponieważ most kolejowy na Odrze był zniszczony i po załatwieniu formalności z delegacją, ja i dwaj koledzy, otrzymaliśmy przydziały do stacji Wrocław Brochów jako dyżurni ruchu i po paru dniach rozpoczęliśmy pracę. Tak rozpocząłem nowy etap życia.

Pierwsze dni pracy poświęcone były zapoznaniu się ze schematem olbrzymiej stacji, która co do wielkości była 2. w kraju (po stacji Tarnowskie Góry), a do tego była zniszczona przez działania wojenne w około 50%. Urządzenia zabezpieczające ruch pociągów, jak blokada stacyjna i liniowa między stacjami, były całkowicie zniszczone. Po zapoznaniu się ze schematem i pracą stacji zostałem wyznaczony do pracy jako drugi pomocniczy dyżurny dysponujący na nastawni pierwszej od strony Opolą na najruchliwszej linii kolejowej. Po częściowym uporządkowaniu zakresu pracy stacji 2. dyżurny ruchu dysponujący na nastawni został zlikwidowany i całością i ruchem kierował jeden dyżurny ruchu.

Po likwidacji drugiego dyżurnego ruchu zostałem wyznaczony na stanowisko dyżurnego ruchu dysponującego, zarządzającego całkowitym ruchem pociągów na tej stacji. Służba dyżurnego ruchu dysponującego wymagała w tym czasie dużej koncentracji umysłu i wysiłku fizycznego – po 12. godzinach dyżuru schodziło się całkowicie wyczerpanym nerwowo.

Cały ruch pociągów na Dolnym Śląsku koncentrował się w zasadzie właśnie na stacji Wrocław Brochów do tej stacji został przeprowadzony tor po szerokim rozstawie szyn, od stacji granicznej polsko-rosyjskiej na przejściu Mościska-Medyka przez Przemysł-Katowice-Opole do stacji Wrocław Brochów, gdzie został wybudowany tak zwany Nowy Park, zawierający pewne ilości torów: na przemian jeden nasz normalny tor, drugi obok szeroki. Przybyłe transporty z zachodnich terenów załadowane różnymi towarami i urządzeniami zdobycznymi podstawiało się na tory normalne nasze, zaś obok podstawiało się całe składy puste, składające się z wagonów rosyjskich, po szerokim i specjalna jednostka wojskowa radziecka stacjonująca na tej stacji dokonywała przeładunku z wagonu do wagonu i następnie całe składy pociągów. Po szerokim torze odchodziły ze zdobyczami na wschód do Rosji. Również transporty załadowane na naszych wagonach odchodziły na wschód i

na stacji granicznej polsko-rosyjskiej towary były przeładowywane do wagonów rosyjskich i przekazywane Rosji.

Obsada dyżurnego ruchu dysponującego składała się z dyżurnego ruchu i czterech kancelistów wykonujących polecenia dyżurnego, a obok znajdowała się i urzędowała Komenda Kolejowa Wojskowa Ruska, która współpracowała całą dobę z obsadą PKP i wszelkie zaistniałe trudności i niejasności rozstrzygane były obopólnie. Mogę stwierdzić, że współpraca w zasadzie układała się poprawnie. Przy każdorazowej zmianie dyżuru, każda Obsada PKP otrzymywała od Komendy ruskiej wykaz numeryczny transportów wojskowych, które powinny w pierwszej kolejności odjechać ze stacji, jednak w wyjątkowych przypadkach dyżurny ruchu mógł zmieniać kolejność wysyłanych transportów rosyjskich, w zależności od stanu technicznego wagonów, jak również zaistniałych konieczności na stacji.

Największe kłopoty i zagrożenia, tak dla personelu PKP, jak i niejednokrotnie obsady ruskiej, powodowały wjeżdżające transporty ruskie, których obsady w większości były pijane i nie można było się z nimi porozumieć. Rosjanie wymuszali, aby natychmiast odjeżdżać ze stacji w dalszą drogę do kraju. Przy wszystkich transportach przybyłych do stacji lokomotywy pociągowe były odczepiane i wysyłane do lokomotywowni, gdzie dokonywano przeglądu i dopiero mogły być użyte w dalszą drogę. Ponadto brakowało lokomotyw na wynikające potrzeby wyjazdu gotowych transportów w dalszą drogę ze stacji. Wynikały takie sytuacje, że obsada transportu przybyłego do stacji nie pozwalała odczepić lokomotywy od transportu, żądając odjazdu tą lokomotywą, względnie podstawienia nowej, mimo że maszynista zgłaszał brak wody, co mogło spowodować uszkodzenie lokomotywy. W takich przypadkach i innych wzywana była z Wrocławia specjalna jednostka NKWD, która natychmiast, nawet krwawo, rozstrzygała i regulowała spory.

Do stacji przybywały różne transporty załadowane towarami i urządzeniami, a nieraz wojskiem frontowym. Właśnie taka grupa wojskowa wracająca do kraju wtargnęła do pomieszczenia dyżurnego ruchu dysponującego i zachowała się agresywnie, powodując uszkodzenie urządzeń telekomunikacyjnych i nawet komenda kolejowa ruska była zagrożona, ale obroniła się, zamykając wszystkie pomieszczenia. Ponieważ wystąpiły zagrożenia w pracy obsady dyżurnego ruchu i komendy ruskiej, w celu jej zabezpieczenia, zostały wyznaczone całodobowe dyżury pod bronią jednego żołnierza ruskiego i jednego Polaka z ochrony kolei, którzy legitymowali każdą osobę udającą się do dyżurnego ruchu, względnie komendy ruskiej. Mimo takiej ochrony zdarzył się wypadek, że jeden wojskowy z transportu, nie bacząc na zakaz wstępu do dyżurnego ruchu, usiłował wtargnąć do kancelarii dyżurnego. Wywiązała się szarpanina, w efekcie został ranny bagnetem żołnierz pełniący służbę, za co ten z transportu, po interwencji jednostki specjalnej, został wyrokiem natychmiast rozstrzelany na torach kolejowych. Oprócz transportów wojskowych rosyjskich, również w tym okresie kursowały pociągi PKP, przewożące różne towary i urządzenia do funkcjonowania oswobodzonego Państwa Polskiego, a ponadto, do umowy poczdamskiej, duża ilość transportów z repatriantami nadchodziła ze wschodu na Dolny Śląsk, gdzie byli rozmieszczani w różnych miejscach przeznaczenia. Właśnie na stacji Wrocław Brochów koncentrowały się te transporty, skąd dopiero wysyłano je do stacji przeznaczenia i to tu dopiero rodził się wielki

problem, aby sprawnie dokonywać tych przewozów z powodu braku lokomotyw. Była walka o każdą lokomotywę między dyżurnym ruchu a komendą ruską. Transporty wojskowe miały pierwszeństwo. Kolej była zmilitaryzowana, transporty z repatriantami stały na stacji po kilka dni, czekając na lokomotywę i dlatego ze względów humanitarnych robiliśmy wszystko, aby w jakiś sposób wykraść lokomotywę, stosując często fałszywki znane tylko pracownikom kolejowym. Nieraz dochodziło między nami do sporów, jednak w ostatecznym rozrachunku współpraca musiała funkcjonować, bo los nas do tego zmuszał. Rosjanie grabili co się dało, z samego Wrocławia, z dużych zakładów szły urządzenia, tak poszła elektrociepłownia z dwutorowej linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra – Szklarska Poręba Huta. Jeden tor został wraz ze słupami i nawierzchnią elektryczną rozebrany i wysłany do Rosji. Ponadto ze wszystkich linii elektrycznych elektrowozy zostały zgromadzone w Jeleniej Górze i jako pociągi wysłane do Rosji.

Wg przeprowadzonych rozmów ze współpracownikami z Dyrekcji Okręgowej Kolei w Lublinie i na stacjach granicznych polsko-rosyjskich, te wszystkie zdobycze, które docierały tylko częściowo (ok. 70%) na tereny rosyjskie, były w większości wyładowywane w szczerym polu na wolnym powietrzu, tak że po pewnym czasie nadawały się jedynie na złom. Niektóre urządzenia, na których Rosjanom zależało, trafiały do specjalnych magazynów do docelowego wykorzystywania, ale to były znikome procenty. Rosjanie z terenów Ziem Odzyskanych przyznanych Polsce kradli, co się dało, ale i Polacy, gdzie się dało uszczuplali ich zdobycze z wagonów o dużej wartości kierowanych do ZSRR, a były przypadki takie, że całe składy wahadłowe za wiedzą wyższych władz kolejowych i miejskich były kierowane do rozładowania zamiast do Rosji, na naszych stacjach. Dla przykładu, tak zajęliśmy cały skład pociągu z blachą mostową, której nam było bardzo brak, by odbudować zniszczone mosty i wiadukty kolejowe, względnie maszyny i urządzenia najnowszej generacji do naszych fabryk i zakładów. Tak również było z przesyłką wagonową adresowaną do Rosji zawierającą karbid, który w tym czasie służył do latarek służbowych pracownikom kolejowym. Bardzo był odczuwalny jego brak również na naszej stacji – po prostu był na wagę złota i dlatego tego wagonu nie wysłaliśmy w dalszą drogę, lecz do posterunków wykonawczych, a było ich siedem. Karbid rozładowaliśmy, a próżny wagon został wysłany bez wpisu w dokumentach – po prostu wyparował ze stacji. To tylko przykłady dobrze mi znane ze służby.

Te przesyłki zagarnięte przez stronę PKP, każdorazowo przez obsadę komendy ruskiej były poszukiwane po całej stacji – zapisów z przybycia i odejścia ze stacji było brak, nawet dochodzenia i przesłuchania każdej zmiany dyżurów nie dawały rezultatu. Na tym sprawa się kończyła. Obsada komendy ruskiej domyślała się, że pracownicy PKP pomagają w tuszowaniu i zacieraniu śladów, ale nigdy nie mogli dociec, kiedy i która zmiana mogła dokonać tych fałszerstw na niekorzyść Rosji tak, że winnych nie można było ustalić i sprawa niestety nie mogła być wyjaśniona. Wcześniej wspomniałem, że praca na tej stacji w tym czasie była niebezpieczna i dlatego wspomnę o jednym epizodzie, jaki mnie spotkał w czasie nocnego dyżuru (jako dyżurny ruchu dysponujący) wówczas, gdy dyżurni ruchu jeszcze nie mieli ochrony. Jest późna noc, dyżur odbywa się normalnie jak inne z tym, że to była pora zima. Naraz do pomieszczenia dyżurnego ruchu wtargnął jak bomba mężczyzna w

rozpiętym kożuchu, spod którego widoczny był mundur wojskowy; na głowie czapa futrzana, a w rękę pistolet i od razu energicznie odezwał się po rosyjsku: „Kto jest dyżurny ruchu?”, na co odpowiedziałem: „Ja”. Wówczas z krzykiem oznajmił mi, że spowodowałem katastrofę, tj. na wjeżdżający do stacji z kierunku Legnica na park „Danuta” skierowałem drugi pociąg, tak że uderzył w jego bok, co spowodowało rozbitcie kilkunastu wagonów w jego transporcie. Oskarżył mnie o sabotaż, za co mnie czeka kula. Zachowanie komendanta transportu było wobec mnie ostre; mocno nade mną wykrzykiwał – ja jedynie broniłem się, że sprawa ta zostanie wyjaśniona w obecności komendy ruskiej, która znajduje się przy dyżurnego ruchu. Niestety, pomieszczenie komendy było zamknięte, a jego zespół widocznie znajdował się na torach stacji. Komendant transportu w końcu opuścił biuro i dopiero mogłem zająć się bieżącą pracą oraz wyjaśnieniem spowodowanego wypadku. Po porozumieniu się z nastawnią wykonawczą nr 6 (ta odpowiedzialna za rejon, do którego wjeżdżał transport wojskowy), okazało się, że na torze znajdującym na obrzeżach stacji pomiędzy „nowym parkiem”, a punktem przecięcia się z torem wjazdowym ze strony Legnicy były dokonywane manewry ze składami z wagonów próżnych przez pracowników komendy ruskiej, która doprowadziła do zderzenia się dwóch pociągów. Każdorazowe dokonywane manewry na tym torze obwodowym winny być zgodnie z regulaminem stacji uzgodnione z nastawnią wykonawczą 6. która na każde ruchy po tym torze wydawała zgodę. Okazało się, że pracownicy komendy ruskiej na własną rękę bez powiadomienia pracowników nastawni 6. wykonywali w tym czasie manewry i spowodowali wypadek kolejowy. Po nocnym dyżurze rano zjawili się w biurze dyżurnego ruchu komendant placówki ruskiej oraz komendant transportu wojskowego, który uległ wypadkowi. Zwrócili się do mnie, podając mi dłonie, przepraszając za niesłuszne posądzenie o spowodowanie wypadku i o wyrażanej groźbie ze strony komendanta posługującego się bronią. Miałem jednak szczęście, że komendant miał na tyle rozwagi, że zaczekał do wyjaśnienia sprawy, ale gdyby był mocno pijany, co często się zdarzało, to nie wiem, jakby się to skończyło.

Nie będę opisywał schematu stacji Wrocław Brochów, zajęłoby to wiele stron opisu – jedno mogę powiedzieć, że była ona co do wielkości jedną z największych stacji towarowych w kraju. Do tego jeszcze dobudowany był tor szeroki (rosyjski) i z tego tytułu w pracy wynikały częste i groźne zatargi między pracownikami PKP i pracownikiem placówki kolejowej ruskiej, jak również między naszą silną jednostką służbową Ochrony Kolei, a dużą jednostką kolejową rosyjską. Wspomnę o jednym groźnym konflikcie między jednostką SOK, a wojskiem sowieckim. Nie pamiętam podłoża tego zatargu – efekt był taki, że komendant SOK i jego otoczenie zostali ustawieni pod ścianą. Dopiero natychmiastowa interwencja specjalnej jednostki NKWD z Wrocławia rozwiązała spór. Ja nie byłem świadkiem tego incydentu, znam go z opowiadania kolegów. W późniejszych latach potwierdził mi to zdarzenie uczestnik tego zajścia, tj. komendant SOK Pan Zastawny, z którym spotykałem się jako z członkiem w biurze zrzeszenia ZBOWiD. Dodał do tej sprawy, że mało brakowało, by połała się krew.

Był rok 1946 – kolej nadal była zmilitaryzowana, obowiązywały rygory wojskowe, jednak jadąc na tę delegację na Ziemię Odzyskane, myślałem również o przyszłości, a w pierwszym rządzie o skończeniu liceum i zdaniu matury. Moja

obecna sytuacja życiowa, tj. praca turnusowa, bardzo wyczerpująca nerwowo, nie zezwalała nawet myśleć o nauce, a ponadto komunikacja tramwajowa i autobusowa była bardzo skromna, ograniczona. Jednak próbowałem zmienić obecną pracę turnusową na dzienną biurową. Napisałem podanie o zmianę mojego stanowiska i zatrudnienie mnie we Wrocławiu w biurze (codzienna ośmiogodzinna praca biurowa) tak, abym mógł uczestniczyć w codziennych wykładach wieczornych, ponieważ był brak podręczników i dlatego wykłady należało notować.

Niestety, na to podanie otrzymałem odpowiedź odmowną ze względu na brak pracowników na stanowisku dyżurnego ruchu.

Ponownie wystąpiłem do Dyrekcji Kolei o zwolnienie mnie z pracy z myślą, że zatrudnię się w biurze i tym razem otrzymałem odpowiedź odmowną. Po paru miesiącach dostałem z Dyrekcji pismo, w nawiązaniu do mojego ostatniego podania, uwzględniające moją prośbę o umożliwienie mi dalszej nauki. Przeniesiono mnie ze stacji Wrocław Brochów na Dworzec Kolejowy Wrocław Świebodzki na dotychczasowym stanowisku pracy jako dyżurny ruchu. Mimo tego przeniesienia i tak nie mogłem kontynuować nauki – bez wykładów nie było szansy postępów w nauce. Zmianą tą jedynie poprawiłem sobie standard pracy, była bezpieczniejsza i spokojniejsza pod każdym względem.

Wrocław Świebodzki jest dworcem towarowym, tory przeznaczone do kursowania pociągów osobowych między Wrocławiem, a Jelenią Górą i Legnicą kończyły się prawie w centrum Wrocławia, zaś zachodnia część dworca posiadała dużą ilość torów, po których kursowały pociągi towarowe. Tory były tak usytuowane, że znajdowały się przy nich odpowiednie bocznice i place za – i rozładunkowe wagonów w ilościach 54, które zaopatrywały Wrocław we wszystko, co było konieczne do funkcjonowania miasta.

To przeniesienie służbowe nie tylko wpłynęło korzystnie na samą pracę, ale również na moje warunki bytowe – otrzymałem mieszkanie dwupokojowe z kuchnią, łazienką i balkonem przy ul. Spiżowej blisko pracy. Jednak nadal pracowałem jako dyżurny ruchu na nastawni dysponującej, kierującej całym ruchem pociągów dworca. Na tym dworcu również zostały zniszczone w większości zabezpieczenia pociągów, blokada stacyjna i liniowa, a najbardziej ucierpiał oddalony o 2 km od dworca posterunek odgałęźny, posiadający pięć odgałęzień ukierunkowujących Wrocław Muchobór. Duża nastawnia dysponująca wraz z urządzeniami zabezpieczającymi ruch pociągów legły w gruzach, a na ich miejsce postawiono budynek o jednej izbie mieszczącym duży stół, na którym zainstalowane zostało 7 telefonów, gdzie urzędowali dyżurni ruchu i dwóch nastawniczych. Służba na tym posterunku była bardzo trudna, wymagała dużej koncentracji, aby duże ilości pociągów sprawnie przeprowadzić przez ten węzeł i dlatego do obsługi byli wyznaczeni dyżurni ruchu o dłuższym stażu pracy, i właśnie ja byłem do tych dyżurnych zaliczony.

Wszyscy pracownicy kolejowi związani z ruchem pociągów każdego roku przechodzą badania lekarskie pod względem sprawności, szczególnie wzroku i słuchu oraz ogólnego stanu zdrowia. Otrzymałem II kategorię zdrowia i tym samym zostałem zawieszony w czynnościach dyżurnego ruchu i przeniesiony do pracy biurowej na tym dworcu, na stanowisku dochodzeniowca. Wszelkie sprawy sporne wynikłe w czasie służby, a wymagające wyjaśnienia, trafiały do mnie i na podstawie

przeprowadzonych dochodzeń ustalany był stopień winy i proponowany wymiar kary, względnie odstępstwa od ukarania. Sama funkcja dochodzeniowca nie za bardzo mi odpowiadała, bo musiałem rozliczać i karać kolegów, niejednokrotnie winnych, ale zawsze szukałem podstawy do złagodzenia kary. W tym dopomagał mi sam Naczelnik Dworca, pan Fisher, który w czasie planowanych kontroli lubił zastać pracownika w kolizji z wykonywaną pracą (np. spanie). Wówczas prawil obszerne kazanie, nawołując do poprawy, ale odstępował od surowego karania – brał pod uwagę trudne wówczas warunki pracy.

Ja sam wraz współpracownikami w czasie nocnej służby w zimie na posterunku Wrocław Muchobór zostaliśmy przyłapani na spaniu przez Naczelnika, w czasie planowanej kontroli. Sam stwierdziłem, że to było duże wykroczenie, jednak Naczelnik był wyrozumiały – nieduże pomieszczenie, od pieca szło powietrze mocno nagrzane, zaś od cienkich, drewnianych ścian szedł ziąb – niestety były takie anormalne warunki pracy. Naczelnik odstąpił w ogóle od dochodzenia.

Zmiana stanowiska wreszcie umożliwiła mi rozpoczęcie nauki w I klasie liceum, którą ukończyłem w 1949 r. i rozpocząłem II klasę.

Co do moich zapatrywań politycznych, to w dalszym ciągu jako były żołnierz Batalionów Chłopskich byłem ludowcem, jednak oficjalnie do partii się nie zapisałem.

Lata 1946–47 – już mieszkalem we Wrocławiu przy ul. Spizowej. Na tej ulicy i sąsiednich zamieszkiwała liczna młodzież kolejowa, zatrudniona na Dworcu Świebodzkim. W tych latach przewidziane było referendum ludowe dotyczące zmian ustrojowych Polski oraz wybory do Sejmu.

Ja, jako młody obywatel odrodzonego państwa, wraz z liczną grupą młodzieży zatrudnioną na Dworcu Świebodzkim przystaliśmy do stronnictwa PSL – prawica Mikołajczyka, która przeciwstawiała się zmianom ustrojowym Polski. Nasza aktywna działalność, poprzez rozprowadzanie ulotek, osiągała sukcesy co owocowało licznymi deklaracjami społeczeństwa. Jednak silne naciski i zagrożenia ze strony lewicy, a przede wszystkim komunistów polskich i rosyjskich, zmusiły Mikołajczyka do potajemnego opuszczenia Kraju i zduszenia powstałej partii PSL – prawica.

Ta grupa partyjna, można powiedzieć entuzjastów, poszła w rozsypkę i przestała prawnie istnieć, a niektórzy zmuszeni byli zgłaszać się na przesłuchanie w komórce Urzędu Bezpieczeństwa. Mówiono, że w innych dzielnicach było gorzej, bo po pierwszym przesłuchaniu musieli zgłaszać się do urzędu częściej. Ja jednak nie byłem wzywany do UB, tylko do miejskiego Urzędu Dzielnicowego, gdzie po parogodzinnym oczekiwaniu urzędnik poinformował mnie w formie ostrzegawczej, że mam mieszkanie za duże o jeden pokój i o ile w najbliższym czasie nie zamelduję sam kogoś, to urząd przydzieli pokój osobie z urzędu i to może być osoba niepewna. W tym czasie obowiązywała zasada, że każdej osobie przysługiwało 10 m², zaś moje mieszkanie posiadało dwa pokoje po 18 m² powierzchni, tym samym jeden pokój był wolny. Muszę stwierdzić, że przy załatwianiu mojej sprawy urzędnik bardzo grzecznie się do mnie odnosił, ale czułem, że ta sprawa jest związana z tym, że działałem w partii PSL – prawica.

Z uwagi na to, że moja liczna (8 osób) rodzina w Jakubowicach po froncie zamieszkiwała w jednym pokoju, uzgodniliśmy, że moja matka Marianna zamieszka u mnie we Wrocławiu, tak że szybko zameldowałem matkę i rozwiązałem problem mieszkaniowy.

Na Dworcu Świebodzkim pracowała duża grupa młodych pracowników na stanowisku dyżurnych ruchu nastawniczych, zwrotniczych, manewrowych, asystentów w biurach handlowych, wagonowym itp. I dlatego Naczelnik, będąc członkiem PZPR i chcąc się wykazać po linii partyjnej, przy silnym parciu lewicy z komunistami, zdecydował się na utworzenie partyjnego związku na dworcu, pod nazwą Związek Walki Młodych (ZWM). W tym celu wszystkich młodych pracowników wzywał pojedynczo do swego gabinetu i przedstawiał swój plan utworzenia związku z zapytaniem, czy dany pracownik deklaruje przystąpienie. Ponieważ ja już pracowałem w biurze Naczelnika, zostałem zaproszony do gabinetu w pierwszej kolejności i na pytanie, czy deklaruję się przystąpić do ZWM odpowiedziałem, że dziękuję za propozycję, ale czuję się już starszym mężczyzną (miałem 26 lat) i nie nadaję się by udawać młodzieńca. Mimo tej wymówki Naczelnik nadal mnie namawiał i na zakończenie powiedział, żebym jeszcze raz zastanowił się i zgłosił swoją decyzję. Ja byłem innych zapatrywań i mając na uwadze historyczną antypolskość ze strony Rosji, ponadto znane mi były stwierdzenia o morderstwach dokonywanych właśnie przez Sowietów na oficerach w Katyniu i innych zbrodniach, już nie zgłosiłem się do Naczelnika. W tej sytuacji Naczelnik za moją odmowę po paru dniach pozbył się mnie, uzgadniając z władzami przeniesienie mnie do stacji Wrocław Sołtysowice. To była dotkliwa kara, ponieważ od miejsca zamieszkania musiałem tramwajem przejechać całe miasto i jeszcze przesiąść się do autobusu kursującego bardzo rzadko do Psiego Pola przez Wrocław Sołtysowice, tak że na podróż musiałem poświęcić 1 ½ godziny i więcej, a przecież uczyłem się do II klasy liceum i w tej sytuacji znów nauka moja poszła na dalszy plan. Stacja Wrocław Sołtysowice posiadała parę dużych bocznic: Cukrownię Sułkowice, Młyny, bocznicę wojsk radzieckich, która zaopatrywała w materiały pędne wszystkie jednostki znajdujące się w obrębie Wrocławia. Ja na tej stacji zostałem zatrudniony jako zaopatrzeniowiec – do mnie należało zaopatrzenie wszystkich pracowników zatrudnionych na tej stacji (około 100 pracowników) w comiesięczne pobory oraz przysługujące sorty mundurowe. W rozmowie z Naczelnikiem stacji przedstawiłem swoje kłopoty, szczególnie z dojazdami do i z pracy. Naczelnik okazał się człowiekiem wyrozumiałym i przyszedł mi z pomocą oświadczając, że uwzględnia moją sytuację i pozwala mi tak regulować czas pracy, to znaczy mogę do woli rozpoczynać pracę i ją kończyć z tym, że swoje obowiązki służbowe będę wykonywał planowo i sumiennie. To obopólne uzgodnienie było dużą pomocą w kontynuacji mojego zatrudnienia na PKP, ale ponownie rozważyłem zmianę zakładu pracy, tym bardziej, że militaryzacja na PKP została zniesiona, a ponadto ukończyłem dwustopniowe kursy księgowości przemysłowej, z bardzo dobrymi wynikami, zorganizowane przez Zakład Wiedzy Handlowej we Wrocławiu i miałem bardzo korzystne propozycje zatrudnienia przez duże zakłady pracy. Po kilku miesiącach pracy na stacji Wrocław Sołtysowice otrzymałem propozycję pracy w Dyrekcji w Zarządzie Ruchu w Dziale Organizacji Ruchu Pociągów, z uwagi na to,

że miałem o długą staż pracy na stanowisku dyżurnego ruchu i pracowałem na dużych węzłach kolejowych we Wrocławiu. Na tę propozycję wyraziłem zgodę i rozpocząłem pracę jako pracownik delegowany ze stacji Wrocław Sołtysowice, a po 6. miesiącach zostałem przeniesiony jako stały pracownik Dyrekcji od stycznia 1950 roku. Do zakresu czynności należało uczestniczenie w organizowanych corocznie Międzydyrekcyjnych Konferencjach rozkładów jazdy oraz czuwanie i organizowanie z sąsiednimi dyrekcjami prawidłowego rozkładu jazdy oraz dokonywanie koniecznych zmian w rozkładzie.

Międzydyrekcyjne Konferencje rozkładów jazdy trwały w zależności wykonywanych czynności danego pracownika do dwóch miesięcy w różnych częściach kraju – ja na tym stanowisku przepracowałem dziesięć lat w latach 1950–1960. Byłem zadowolony z niej, bo była okazja po pracy, by zwiedzać liczne miasta bogate w zabytki i ciekawe zakątki turystyczne. Poznawałem zwyczajnie miejscowej ludności. W tym to okresie konferencje odbyły się: w Gdyni w Szkole Morskiej dwa razy, w Krakowie w Dyrekcji Kolejowej dwa razy, w Poznaniu w Dyrekcji Kolejowej, w Łodzi w budynku dawnej dyrekcji, we Wrocławiu w Ośrodku Szkoleniowym – było co zwiedzać. Chciałbym jeszcze naświetlić, jak się żyło i jak w zakładach i w naszej dyrekcji kolejowej zwierzchnicy, a szczególnie czynniki związkowe i partyjne oceniały swoich pracowników na podstawie ich pracy i jak opiniowały ich do awansu pod względem uposażenia. Nawiązuję do tej sprawy, bowiem między innymi dotyczyła mojej osoby – w połowie lat 50. Ministerstwo Komunikacji przydzieliło pewien limit pieniężny na podwyżki dla pracowników Dyrekcji, które zostały rozdzielone na poszczególne zarządy i biura. Nasz Zarząd Ruchu, jeden z pierwszych, otrzymał dość wysoką kwotę do obdzielenia wśród swoich pracowników. Okazało się, że z mojego działu otrzymali wszyscy oprócz mnie. Ponieważ zostałem pominięty przy opiniowaniu do awansu i podwyżki, zwróciłem się do mojego kierownika działu, Jabłońskiego Michała, z zapytaniem, dlaczego i co wpłynęło na to, że ja jeden w dziale nie otrzymałem podwyżki. Na to kierownik działu odpowiedział mi tymi słowami „Panie Romanie, pan został wytypowany do awansu i podwyżki uposażenia, ale przy opiniowaniu wszystkich pracowników przez przedstawicieli związku zawodowego i partyjnego pańskie nazwisko zostało skreślone”. Mój zapytanie z jakich powodów, otrzymałem odpowiedź, że dlatego zostałem pominięty, bo nie udzielałem się społecznie”. Po tej odpowiedzi już nie miałem do kogo się zwrócić z interwencją, bo byłem bezpartyjny. Muszę stwierdzić, że w latach późniejszych w tych sprawach nastąpiła poprawa, bo bezpośredni zwierzchnicy mieli w pewnym stopniu decydujący głos co do opinii o danym pracowniku ja zostałem pozytywnie oceniony i awansowany na wyższe stanowisko i większe uposażenie, mimo że specjalnie nie udzielałem się społecznie. W tym okresie zapoznałem przyszłą żonę Józefę Poprawę z Krakowa, która mieszkała i pracowała we Wrocławiu i w roku 1955 wzięliśmy ślub w kościele św. Elżbiety przy ul. Grabiszyńskiej. Zamieszkiwaliśmy nadal wraz z moją mamusią Marianną przy ul. Spizowej.

Muszę się pochwalić, że małżonka mnie uszczęśliwiła swoim szlachetnym charakterem i posiadanymi talentami: pracowitością i sumiennością, przez cały czas naszego pożycia. Również była utalentowana, miała piękny głos – sopran i

mezzosopran, od młodych lat śpiewała w chórach szkolnych i solo w parafialnym kościele w Krakowie, zaś po wojnie, będąc już we Wrocławiu, też śpiewała w chórach zakładowych, a ostatnio występowała w Chórze Oratoryjnym we Wrocławiu, który uczestniczył w Konkursie Chórów Krajowych i Zagranicznych, otrzymując czołowe miejsca – dla przykładu na Konkursie Chórów Krajowych w Poznaniu (nie pamiętam roku) Wrocławski Chór otrzymał II miejsce po chórze poznańskim. Utwory Chóru Oratoryjnego Wrocławskiego również były wykonywane i nagrywane z Orkiestrą w Radiu Polskim we Wrocławiu wraz z solistami ze słynnym tenorem Paprockim, m.in. „Requiem” Mozarta, „Stworzenie Świata” Haydna. Ponieważ próby i częste wyjazdy kolidowały z pracą zawodową, małżonka zmuszona była zrezygnować z chóru. W późniejszym okresie Chór Oratoryjny we Wrocławiu został przemianowany na Chór Polskiego Radia i Filharmonii we Wrocławiu.

Rok 1956 i 1957. Moja mamusia poważnie zachorowała na nieuleczalną chorobę (rak). W tym czasie całą podporą była moja małżonka po każdym powrocie mamusi ze szpitala do domu to ona sprawowała opiekę nad chorą. Ostatni pobyt w szpitalu został przerwany przez mamusię, bo zażyczyła sobie dalszego pobytu w domu, mimo sprzeciwu pani Ordynator tłumaczącej, że w tym krytycznym okresie choroby powinna znajdować się pod stałą opieką lekarską w szpitalu, tym bardziej że musiała otrzymywać codzienne zastrzyki przeciwbólowe.

Ponieważ takie było życzenie mamusi, wypisałem ją ze szpitala do domu. Codziennie przyjeżdżała karetka pogotowia w różnych godzinach, to było dla nas kłopotliwe – ja zdecydowałem się sam podawać zastrzyki. W tym celu zakupiłem strzykawkę i potrzebne do tego przyrządy i pod nadzorem pielęgniarki szpitalnej kilka razy wykonywałem zastrzyki i tak dostałem pozwolenie na samodzielne podawanie zastrzyków. Ten okres był dla nas bardzo trudny, ale wiedzieliśmy, że mamusia czuła zbliżającą się śmierć i dlatego chciała pożegnać ten świat w domu. To rozstanie się mamusi z nami i z tym światem nastąpiło po cierpieniach chorej po paru miesiącach. Za to poświęcenie się ze strony mojej żony w tych ciężkich chwilach byłem jej bardzo wdzięczny i pokochałem ją jeszcze bardziej, miłością bezgraniczną. W ostatnich chwilach życia zapytaliśmy mamusię, jakie ma życzenia odnośnie miejsca pochówku, czy na cmentarzu parafialnym, gdzie spoczywa prawie cała rodzina, czy też we Wrocławiu. Zastrześliśmy, że nasze życzenie jest, aby mamusia pozostała z nami, bo będziemy częściej ją odwiedzać, a cmentarz parafialny jest oddalony 400 km. Na to mamusia odpowiedziała, że „Ziemia jest wszędzie święta”. Tę odpowiedź potraktowaliśmy tak, że mamusia w pewnym stopniu zgodziła się na pochówek we Wrocławiu. 25 lutego 1957 odeszła do Pana na wieczny spoczynek – została pochowana na Cmentarzu Grabiszyńskim we Wrocławiu.

W roku 1960 nastąpiła reorganizacja w Zarządzie Ruchu: z Działu Organizacji Ruchu powstał jeszcze jeden: Dział Wagonowy i Ruchu Międzynarodowego, do którego na złożoną mi przez zwierzchnika propozycję zostałem przeniesiony. Do zakresu czynności w tym dziale należało opracowywanie umów między PKP a kolejami Czechosłowacji i NRD dotyczącymi rozkładu pociągów kursujących przez przejścia graniczne, znajdujące się na terenie tutejszej Dolnośląskiej Dyrekcji, a dyrekcją w Pradze i Ołomuńcu oraz dyrekcją w Cottbus, przy współdziałaniu Urzędu Celno WOP określającego warunki przekraczania przez wyznaczone przejścia pasażerów,

oraz czuwanie nad realizacją tych umów. Zmiana pracy dla mnie była korzystniejsza, ponieważ wyjazdy za granicę i do stacji były krótsze i ciekawsze, poznałem więcej naszych sąsiadów i ich zwyczaje oraz nowych współpracowników.

W tym dziale pracowałem również przez 10 lat, w latach 1960–1970 i mogę coś powiedzieć odnośnie samych współpracowników, jak również o pobycie na terenach Czechosłowacji i NRD służbowo i jako turysta. W zasadzie współpraca z pracownikami z Dyrekcji w Pradze i w Ołomuńcu układała się poprawnie, natomiast wykonywanie na co dzień ustalonych umów i obopólnych zarządzeń zawartych przez organy wykonawcze, na przejściach granicznych budziły wiele zastrzeżeń, nieporozumień i interwencji. Takie było powiedzenie i taka była rzeczywistość, że Czesi mogli podpisać umowę nawet 10 razy, ale wykonanie jej nie raz było odmienne od tej umowy, a jej realizacja była według potrzeb strony czeskiej, a na nasze interwencje zbytnio nie reagowali. Ja miałem odpowiednika w Dyrekcji w Pradze, pracownika starszego wiekiem o nazwisku Arba, posiadającego wyższe wykształcenie i wielki zasób wiedzy i kultury. Wyrażający on wiele pochwał wobec Polski i Polaków, znał w szerokim zakresie literaturę polską i posługiwał się poprawnym językiem polskim. Nasza współpraca była dość krótka – zachorował - został zabrany do szpitala na badania i już nie wrócił do domu, skonał po miesiącu leczenia. Muszę stwierdzić, że zachowanie Czechów w sklepach, w restauracjach i na ulicy oraz ich sposób życia cechował wyższy poziom kultury niż Polaków. Na potwierdzenie mogę przytoczyć kilka przykładów: każdego roku dokonywaliśmy rozliczeń trakcyjnych na poszczególnych przejściach granicznych między Dyrekcją Dolnośląską i Śląską z jednej strony, a Dyrekcją w Pradze i w Ołomuńcu z drugiej strony, przemian jednego roku po stronie polskiej, zaś następnego roku po stronie czeskiej. Na dokonanie tych rozliczeń wyznaczony był okres dwóch tygodni.

Tym razem to spotkanie organizowała strona czeska w miejscowości kuracyjnej Karlove Wary w okazałym hotelu II kategorii. Ja wraz z przedstawicielem z Katowic, Tyrwiańskim, zgłosiliśmy się do hotelu po godz. 20:00 i przed pójściem do łóżka wstąpiliśmy do baru na piwo Pilsner i przy stoliku rozmawialiśmy. Barmanka posłyszała naszą rozmowę po polsku, dosiadła się do nas i w języku polskim zaczęła nas wypytywać, skąd przyjechaliśmy. Bardzo była ucieszona rozmową. Okazało się, że jest ona polskiego pochodzenia i jest duża grupa polska, która emigrowała z terenów galicyjskich za cesarza Franciszka i na tych terenach zachowuje mowę polską i dawne narodowe obyczaje. Potwierdziły się wypowiedzi tej barmanki, bo w następnych dniach spotkaliśmy Polaków w sklepach i na poczcie. Właśnie ta barmanka w hotelu zapytała się nas, czy chcielibyśmy się zabawić, bo jednocześnie w tym hotelu była sala balowa z orkiestrą i solistą, również pochodzenia polskiego, który śpiewał w języku czeskim, niemieckim i polskim. Ładnie po polsku wykonywał „Bolero”. Mówiliśmy, że to chyba na nasze powitanie. Ponieważ karty wstępu na dancing były sprzedawane do godz. 20, barmanka zaproponowała wejście na salę „przez kuchnię”. Zgodziliśmy się chętnie i znaleźliśmy się przy wolnym stoliku na sali dancingowej. Interesowało nas, jakie towarzystwo się bawi i jak się bawi. Okazało się, że raczej sala wypełniona była Czechami, bo w tym okresie były bardzo ograniczone wyjazdy zagraniczne, czy to w celach leczniczych czy to turystycznych w całej Europie. Najciekawsze było to, że przed każdym uczestnikiem

na sali stała napelniona lampka wina, przy której uczestnicy bawili się do godz. 2:00, a u nas na taki ubaw musiało być wiele butelek na stoliku i pod stolikiem.

Następny przykład: wyjechaliśmy z małżonką zwiedzić Budapeszt. W czasie 14 dniowej wycieczki, po drodze zatrzymaliśmy się na trzy dni w Pradze, gdzie zostaliśmy zakwaterowani przez mojego współpracownika Dyrekcji praskiej w służbowej noclegowni kolejowej. Mój odpowiednik – współpracownik otrzymał na trzy dni wolne od dyrektora, aby nas oprowadzić po Pradze i niezależnie od tego użyzył nam na cały dzień samochodu służbowego wraz z kierowcą, aby było można więcej zwiedzić. Ten gest dyrektora naprawdę nam się przydał – zwiedziliśmy całą Pragę, byliśmy w Panorامية, muzeum „książek” od najmniejszej do największej, zwiedziliśmy rynek, ciekawsze zabytki, parę kościołów, stary cmentarz i pijalnie piwa, których odwiedziliśmy kilka i w każdej wypiliśmy kufel dobrego piwa. Właśnie pijalnie piwa urządzone są przeważnie na ludowo, stoły i ławy zbite z surowych kłoców drewna. Bawiło tam przeważnie męskie towarzystwo, ale również były i kobiety. Jedni wchodzili, drudzy wychodzili, ruch i gwar i dużo wesołości, sprawna obsługa, przed każdym kufel piwa na specjalnej okrągłej podstawie, na której kelnerzy nakreślają pionową kreskę (przy każdorazowym podaniu kufla piwa). Przy jednym piwoszu zauważyłem około 10 kresek, czyli wypił 10 kufla piwa – to nie tak wygląda, jak u nas, piwo piło się i pije przeważnie przy budce, na wolnym powietrzu, na stojąco.

Budapeszt okazał się piękny i bogaty w zabytki, a Węgrzy wspaniali. Na każdym kroku okazywali serdeczność i przychyłność wobec Polaków. Organizowaliśmy wymienne wycieczki do Czechosłowacji i NRD w wagonie dostosowanym do podróży. Do najciekawszych mogę zaliczyć Czeskie Budziejowice, Praga, Pilzno, Ołomuniec z okolicami.

Po wkroczeniu wojsk Układu Warszawskiego do Czechosłowacji w roku 1968 nastąpił pewien antagonizm ze strony czeskiej. Wprawdzie współpracownicy w Pradze i w Ołomuńcu nie okazywali niezadowolenia czy wrogości wobec nas, współpraca odbywała się normalnie, jedynie docierały słuchy, że na stacjach granicznych przy współpracy odczuwało się pewne zgrzyty. Dla przykładu – na przejściu granicznym Międzylesie–Lichkov.

Zawiaadowca stacji zabezpieczenia ruchu i łączności spotkał się w celach służbowych z odpowiednikiem ze strony czeskiej. Jak zawsze na powitanie zawiaadowca nasz wyciągnął dłoń do swego współpracownika, a on na to odwrócił się od niego, mimo że byli zaprzyjaźnieni i odwiedzali się całymi rodzinami. Ja z małżonką zaprzyjaźniliśmy się z rodziną z jednych naszych wycieczek w Czeskich Budziejowicach i korespondowaliśmy ze sobą do odejścia ich z tego świata.

Inaczej układała się współpraca z pracownikami NRD na przejściach granicznych Dolnośląskiej DOKP a Dyrekcją w Cottbus. Muszę stwierdzić, że Niemcy więcej przestrzegali zawarte postanowienia w umowach, a o ile mieli zamiar coś wykonać niezgodnie z treścią umowy, dzwonili telefonicznie z zapytaniem, czy strona polska zgadza się na załatwienie jakiejś sprawy poprzez odstępstwa od zawartej umowy. Ponadto wynikłe jakieś obopólne interwencje przyjmowane były z powagą i dążeniem do naprawy. Organizowaliśmy również wycieczki, jednak z trudnościami i jedynie dla pracowników kolejowych i ich rodzin, tak zwane wymienne.

Przejmowani byliśmy różnie w zależności, w jakim okręgu byliśmy, np. w Berlinie i okręgu, w Poczdamie, w Lipsku, w Cottbus, przyjmowani byliśmy przyjaźnie i z życzliwością. Natomiast na dworcu Drezden spotkaliśmy się z pewną niechęcią i wrogością ze strony dyżurnego ruchu (kobieta) tego dworca. Do Drezden przyjechaliśmy z wagonem turystycznym, który powinien być odstawiony na specjalny tor, a dyżurna ruchu zarządziła i podstawiała go na bocznice oddaloną od dworca 2 kilometry, utrudniając nam wyjście z wagonem oraz swobodne poruszanie się. Nie pomogły prośby i interwencja naszej opiekunki – pracownicy Dyrekcji Cottbus przydzielonej nam na cały czas pobytu w NRD – dopiero pod wieczór po zmianie obsady dyżurnych ruchu nowa pracownica natychmiast ściągnęła nasz wagon na właściwe miejsce na dworcu.

Również na dworcu Görlitz. Po przyjęciu przed odjazdem do Wrocławia w Domu Kolejarza, gdzie żegnali nas muzyką tańcami, przy lampkach wina i piwa, gdy wracaliśmy późnym wieczorem do wagonu wraz z grupą kolejarzy tego dworca, wesoło, ze śpiewem po niemiecku i po polsku, doszło do kłótni i do szarpaniny między kolejarzami niemieckimi a obsługą niemiecką – Bahnschutzami tej stacji. Aby zapobiec awanturze, przestaliśmy śpiewać.

Pragnę jeszcze wspomnieć o roku 1962, który zapisał się dla miasta Wrocław, a raczej mieszkańców wielką tragedią i kłopotami – turysta (nie pamiętam, kto to był) przyjechał do Wrocławia z Afryki zarażony wirusem ospy, ciężkiej zakaźnej choroby. Gdy ta choroba została ujawniona, już pewna ilość osób uległa zarażeniu. Wrocław został zamknięty dla odjeżdżających i przyjeżdżających, została wprowadzona kwarantanna mieszkańców. Zaczęto szczepić i tworzone zamknięte obozy dla tych, co mieli osobisty kontakt z chorobą. Ja w tym czasie byłem przeziębiony, gorączkowałem i dlatego na ten czas odstąpiono od szczepienia przeciwko wirusowi ospy, ale z uwagi na to, że choroba zaczęła się zwiększać, przystąpiono do szczepienia wszystkich i tych, co gorączkują i dlatego i ja zostałem zaszczepiony, co wpłynęło ujemnie na mój stan zdrowia. Gorączka jeszcze bardziej podwyższyła się i nastąpił krwotok przez usta, a wykonane zdjęcia rentgenowskie wykazało ognisko czynne na płucu i rozpocząłem leczenie w domu, a później zostałem skierowany do sanatorium w Chodzieży, gdzie przebywałem osiem miesięcy. Przez cały okres choroby dzięki Panu Bogu nie prątkowałem i mogłem uratować swoje życie. Z naszego Zarządu Ruchu jeszcze jeden kolega podobnie zachorował i leczył się w sanatorium w Głuchołazach. Długa absencja w pracy powodowała opóźnienia w załatwianiu spraw i dlatego został mi przydzielony do pomocy pracownik z linii. Również padła propozycja Naczelnika Zarządu, aby mnie z powodu długotrwałej choroby przesunąć na inne stanowisko, mniej odpowiedzialne. Mój kierownik działu miał odpowiedzieć, że woli mnie chorego niż innego zdrowego – i tak się stało, pozostałem na tym stanowisku i przepracowałem 10 lat, do roku 1970 i przeszedłem na inne stanowisko w tym samym dziale, ale na własną prośbę i z innych przyczyn.

W dalszym ciągu byłem bezpartyjny, a z racji obowiązków służbowych wyjeżdżałem za granicę oraz spotykałem się z cudzoziemcami. Moja władza zażyczyła sobie, aby pracownik zatrudniony na tym stanowisku był partyjny i dlatego komórka partyjna w dyrekcji wytypowała dwóch członków PZPR do

przeprowadzenia rozmowy ze mną i zaproponowania mi wstąpienia do tej partii. Ja złożyłem podziękowanie za takie wyróżnienie, ale propozycji nie przyjąłem i oświadczyłem że, jestem katolikiem praktykującym, chodzę do kościoła i, jak mi jest wiadome, to tej partii nie jest to mile widziane i dlatego wbrew własnemu sumieniu nie mogę przyjąć tej propozycji. Mimo odmowy wstąpienia do partii nadal pracowałem na swoim stanowisku w komórce międzynarodowej, dopiero poprosiłem kierownika działu o przeniesienie mnie na inne stanowisko, zwolnione przez kolegę, który odszedł na emeryturę.

W międzyczasie moja małżonka uzupełniła swoje wykształcenie, ponieważ miała ukończoną szkołę zawodową, a w pracy wymagane było średnie wykształcenie. Ukończyła LO, co jej się przydało w dalszej pracy zawodowej na samodzielnym stanowisku w Przedsiębiorstwie Wdrażania i Upowszechniania Postępu Technicznego, gdzie przepracowała do emerytury. Ponieważ była zatrudniona 30 lat, skorzystała z obowiązującej ustawy o emeryturach i odeszła wcześniej, w roku 1979, mając 55 lat.

Ja na nowym stanowisku pracy miałem w zakresie czynności opracowywanie i zawieranie umów między PKP a przedsiębiorstwami, zakładami pracy, na wagony prywatne i dzierżawione, które znajdowały się w posiadaniu tych zakładów, a które zostały włączone do sieci PKP.

Ponadto wszelkie nieprawidłowości w wykorzystywaniu tych wagonów, względnie ich uszkodzenie rozpatrywane były, drogą reklamacji finansowych, łącznie z arbitrażem w stosunku do spornych spraw. Na tym stanowisku przepracowałem do odejścia na wcześniejszą o jeden rok emeryturę 31 grudnia 1981 r., uzasadniając to kłopotami zdrowotnymi. Na emeryturze nastąpił dla nas nowy etap życia, zaczęliśmy częściej odwiedzać pobliskie lasy i częściej spacerować po zielonych obrzeżach Wrocławia, odwiedzać grób mojej mamusi na Cmentarzu Grabiszyńskim.

We wrześniu 1986 r. małżonka poczuła dolegliwości żołądka. RTG wykazało niedużą niszę na dwunastnicy. Po odpowiednim leczeniu w lutym 1988 r. RTG wykazało prawidłowości przełyku żołądka i dwunastnicy i od tej daty małżonka nie kontrolowała stanu zdrowia, nie odwiedzała lekarzy, mimo że czasami odczuwała dolegliwości żołądkowe. Na moje prośby, aby odwiedziła lekarza, odpowiadała: „Nic się u mnie nie dzieje”. Miała lęk przed pójściem do szpitala. 6 lipca 1996 r. za moją namową pojechaliśmy na spacer do lasu i po powrocie spożyliśmy posiłek. Poczuli się źle, namawiałem ją, aby poszła ze mną do szpitala PKP na pogotowie oddalone od domu o 5 minut, aby sprawdzić, co się dzieje z jej żołądkiem, jednak małżonka kategorycznie odmawiała pójścia do szpitala, a zadeklarowała pójście do lekarza w poniedziałek. Poszliśmy spać, a po północy obudził mnie jej krzyk. Dostała silnego bólu żołądka, tak, jakby ją „wewnątrz nożem kroili”. Karetka pogotowia już była, za 5 minut dokonano RTG, które wykazało pęknięcie wrzodów żołądka. Chirurg określił operację jako trudną, lekarze musieli usunąć dużą część żołądka. A teraz jej życie było w rękach Pana Boga, i o ile przeżyje 7 dni, to jest jeszcze nikły, ale ratunek życia. Niestety, w czwartym dniu po operacji, w nocy 10 na 11 lipca nastąpił kryzys – próbowano jeszcze ją ratować ponowną operacją, ale stwierdzili, że serce nie wytrzyma i w godzinach popołudniowych odeszła do Pana. Mnie ogarnął wielki

smutek i gorycz, że prawie nagle, w marszu, odeszła kochana osoba i nie mogłem w żaden sposób Ją ratować – chyba taka była wola Pana Boga.

Z uwagi na to, że byliśmy bezdzietni moje pozostanie we Wrocławiu stało się problematyczne.

W tym czasie otrzymałem propozycję od bratanka i jego córki Agaty z Jakubowic, abym się tu przeniósł i zamieszkał wraz z nimi. Z tej propozycji skorzystałem. W roku 2000 dokonałem ekshumacji prochów mojej ś.p. mamusi Marianny i małżonki Józefy i przewiozłem na cmentarz parafialny w Przybysławicach, a sam z moim wyposażeniem przeprowadziłem się do Jakubowic w roku 2001. Z tej przeprowadzki jestem bardzo zadowolony, przede wszystkim duchowo, ponieważ prochy całej mojej rodziny znajdują się na cmentarzu parafialnym w Przybysławicach.

Pożegnałem Wrocław, kochane miasto i okolice, gdzie przebywałem 57 lat, pracując na różnych odcinkach – trudnych i odpowiedzialnych i zawsze mając na uwadze dobro odbudowującej się po zgliszczach wojennych ojczyzny.

Pozostawiłem wielu moich kolegów, koleżanek i przyjaciół przy życiu, lecz, niestety, też na cmentarzach, których zawsze mam przed oczyma, a z niektórymi żyjącymi mam jeszcze łączność telefoniczną i listowną. Cieszę się, że przez całe moje życie, pomimo różnych ciężkich sytuacji, nie byłem w kolizji z prawem – z nikim nie miałem zatargu, kłótni, starałem się wraz z kochaną żoną Józefą pomagać potrzebującym w miarę naszych możliwości. Nadmieniam, że za odpowiedzialną pracę w czasie okupacji hitlerowskiej oraz czynny udział w Ruchu Oporu oraz trudną i odpowiedzialną pracę na Ziemiach Odzyskanych we Wrocławiu otrzymałem liczne odznaczenia resortowe oraz Krzyż Partyzancki, Krzyż Batalionów Chłopskich i Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (w latach 1982–1994). W roku 2001 uzyskałem prawo do tytułu „Weteran Walk o Wolność i Niepodległość Ojczyzny” (Patent numer 30882 Prezes Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej). Z dniem 1 marca 2004 mianowany zostałem na stopień Porucznika Wojska Polskiego awans podpisał Minister Obrony Narodowej.

A teraz chciałbym wspomnieć o mojej rodzinie:

– mój ojciec, Józef, urodzony w 1875 roku, zmarł w 1931, przyczyna śmierci jest nieznana

– moja matka, Marianna, urodzona w 1881 r., zmarła w 1957 r, przyczyna zgonu – rak wątroby

– mój brat, Bolesław, urodzony w 1899 r. zmarł w 1942 – ukończył gimnazjum w Sandomierzu w 1918 r. i Uniwersytet w Krakowie, pracował w szkolnictwie w Warszawie, a ostatnio jako Kierownik Szkoły Powszedniej w okolicy Łowicza, zmobilizowany w roku 1939 roku i w bitwie Nad Bzurą w obronie Warszawy został mocno poturbowany, dostał się do niewoli niemieckiej. Na kierowane prośby został zwolniony i po paru miesiącach odszedł do Pana, pochowany na cmentarzu parafialnym w Kozłowie Szlacheckim, gdzie leżą również jego żona i córka.

– Ignac, mój brat, urodzony w 1907, zmarł w 1918, ukończył czteroletni cykl gimnazjum w Sandomierzu, w tym czasie panowała epidemia grypy. Odszedł do Pana, nie było ratunku.

– Zenon, mój brat, urodzony w 1908, zmarł w 1919, ukończył trzyletni cykl w Seminarium Nauczycielskim w Kcyni, również zmarł w czasie epidemii grypy.

- Cecylia, moja siostra, urodzona w 1911, zmarła w 1921, nie znam przyczyny śmierci.
- Stanisław – Edward, mój brat, urodzony w 1912, zmarł w 1991 na raka wątroby.
- Alojzy, mój brat, urodzony w 1915, zmarł w 1974 na chorobę serca.
- Zofia, moja bratowa, żona Stanisława, urodzona w 1907, zmarła w 1991 naturalną śmiercią.

Jakubowice, październik 2006 r.

Młodożeniec Roman

Zachowano oryginalność pisowni i stylu autora.