



Karol Kordas*

Kraków

Krakowska konspiracja na kolei podczas okupacji niemieckiej w latach 1939–1942: mozaika, wyzwania, działalność

Abstract

The article analyses the activities of the Polish underground at the Kraków railway hub from September 1939 to the end of 1942. The author focuses on the role of the railway as a significant element of German wartime logistics, which became the target of conspiracy activities involving intelligence, sabotage and diversion. He describes the organisation of the underground, with the greatest emphasis on the functioning of independence activities in Kraków and the surrounding stations. In addition, it shows the railwaymen's activities related to surviving the realities of occupation, forms of support for the local population and assistance to KL Auschwitz prisoners and those threatened with deportation. Lastly, it discusses the difficulties encountered by the underground, including the "great setback" of 1941, which led to a temporary paralysis of underground activities. The article contributes to the research on the Kraków resistance, also highlighting the merits of railwaymen in the struggle for Poland's independence.

Keywords: railwaymen, Kraków, conspiracy, World War II

Słowa kluczowe: kolejarze, Kraków, konspiracja, II wojna światowa

Wstęp

Kolej już od czasów jej powstania w XIX w. zaczęła odgrywać istotną rolę w transporcie, a jej znaczenie tylko wzrastało podczas wojen, kiedy stanowiła jeden z głównych filarów logistycznych. Wraz z wybuchem II wojny światowej kolej również stała się nieocenionym środkiem w funkcjonowaniu aparatu wojennego, co czyniło ją także strategicznym celem działań zbrojnych. Gdy nastąpiła okupacja ziem polskich, Niemcy oraz Sowieci wykorzystywali pociągi

* Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej; Muzeum Armii Krajowej im. gen. Emila Fiedorfa „Nila” w Krakowie; e-mail: kordas.karol@doktorant.uken.krakow.pl; ORCID: 0009-0005-0871-3616.

nie tylko do celów wojskowych, lecz także do realizacji polityki represji. Kolej odegrała znaczącą rolę w transporcie wojsk, zaopatrzenia oraz sprzętu wojskowego. Pociągi umożliwiały sprawne prowadzenie działań zbrojnych na zajętych terenach. Jednocześnie były wykorzystywane do przymusowego przemieszczania ludności cywilnej, deportacji, wywózek do obozów koncentracyjnych, miejsc kaźni. Władze okupacyjne, traktując kolej jako narzędzie represji, organizowały masowe transporty więźniów politycznych, Żydów, Polaków czy też innych osób uznanych za wrogów reżimu. Niemcy w ramach planu eksterminacji systematycznie przewozili ludzi do obozów zagłady. Natomiast Sowieci używali kolei do deportacji tysięcy Polaków w głąb Związku Sowieckiego, co stanowiło element ich polityki pacyfikacji, wyniszczania elit oraz osób niegodzących się na ich władztwo. W wyniku tych działań kolej stała się jednym z symboli tragedii okupacyjnej, kojarzącym się z cierpieniem milionów ludzi. Od przepełnionych wagonów bydłowych, w których przewożeni byli pozbawieni podstawowych warunków do życia, po długie trasy prowadzące do obozów czy miejsc katorżniczej pracy. Dlatego polskie organizacje niepodległościowe, zdając sobie sprawę z roli, jaką odgrywa droga żelazna, musiały podjąć nie raz radykalne kroki, aby ograniczyć w jak największym stopniu działalność maszyny wojennej dwóch agresorów. Działania te obejmowały m.in. sabotaż infrastruktury kolejowej, wywiad skierowany przeciwko okupantom oraz próby utrudnienia transportów wojskowych i deportacyjnych. Miało to na celu osłabienie możliwości operacyjnych wroga oraz ochronę ludności cywilnej.

Niniejszy artykuł skupia się na krakowskim węźle kolejowym, wypełniającym szczególne zadania w planach III Rzeszy. To tutaj stykały się główne szlaki komunikacyjne prowadzące z Wiednia i Berlina transportujące sprzęt Wehrmachtu na wschód. I tak już w październiku 1941 r., ponad trzy miesiące od ataku Niemców na Związek Sowiecki, dziennie na odcinku frontu południowego przechodziło 7 transportów personelu kolejowego i 785 parowozów¹. Ponadto przez krakowski węzeł przejeżdżały pociągi wysiedleńcze, a także transporty do obozów zagłady.

O znaczeniu krakowskiej sieci kolejowej świadczy również raport operacyjny Związku Walki Zbrojnej (dalej: ZWZ) nr 54 z 5 lutego 1941 r., dotyczący powstania powszechnego. Przejęcie tego węzła miało umożliwić kontrolę nad istotnymi punktami komunikacyjnymi na południu okupowanej Polski, a także opóźnić ewentualny marsz Armii Czerwonej na zachód. We wspomnianym raporcie gen. Stefana Roweckiego adresowanym do gen. Kazimierza Sosnkowskiego czytamy również: „Utrata Krakowa stwarza przeciwnikowi możliwości swobodnego działania po obu brzegach Wisły i na północ w nasze najczulsze miejsce i przewraca nasz plan [...]. Oprócz Krakowa drugim podstawowym ośrodkiem obrony jest Warszawa”². Należy także pamiętać,

¹ P. Matusak, *Armia Krajowa. Piony wywiadu i dywersji*, Bellona, Warszawa 2014, s. 290.

² *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 2, red. E. Maresch, A. Suchcitz, H. Pirwitz-Bujnowska, K. Bożejewicz, W. Grabowski, Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Studium Polski Podziemnej – Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Warszawa 2015, s. 801.

że w czasie II wojny światowej Kraków pełnił rolę stolicy Generalnego Gubernatorstwa (dalej: GG). To właśnie tutaj mieściły się najważniejsze instytucje oraz naczelna administracja niemiecka, co sprawiało, że miasto było pod szczególną kontrolą okupanta.

Tekst ten ma na celu w jak największym stopniu prześledzić, jak w latach 1939–1942 kształtowała się konspiracja na krakowskim węźle kolejowym, przeanalizować rolę kolejarzy w sabotowaniu niemieckiego mechanizmu wojennego oraz przybliżyć ich codzienne zmagania z okupantem. Rok 1942 – a właściwie jego koniec stanowiący cezurę czasową – został wybrany z kilku powodów, które odzwierciedlają zarówno dynamikę działań konspiracyjnych, jak i zmieniającą się sytuację na froncie.

W 1942 r. przemianowano Związek Walki Zbrojnej w Armię Krajową (dalej: AK), co usprawniło konsolidację organizacji niepodległościowych działających na terenie okupowanej Polski. Ponadto AK zyskała legitymizację i międzynarodowe uznanie jako część Polskich Sił Zbrojnych, a tym samym zwiększone dostawy zaopatrzenia. Natomiast jesienią 1942 r. zapoczątkowano proces porządkowania odcinka walki bieżącej, a w konsekwencji utworzenia Kierownictwa Dywersji (dalej: Kedyw) – działu Komendy Głównej (dalej: KG) AK. Pion ten przejął zadania dotychczas realizowane przez Związek Odwetu (funkcjonujący również pod nazwą Związek Odwetu)³ oraz przez wydzieloną organizację dywersyjną ZWZ-AK „Wachlarz”⁴ działającą na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej i szczególnie wspieraną przez brytyjskie Kierownictwo Operacji Specjalnych (Special Operations Executive, SOE)⁵. W wyniku konsolidacji tych dwóch głównych struktur parających się sabotażem i dywersją Kedyw przejął ich kompetencje, a także odpowiadał za przeprowadzanie zamachów na niemieckich oficjeli i agentów.

W 1942 r. nastąpiła również zmiana dynamiki wojny. III Rzesza zaczęła objawiać swoją słabość militarną, czego przykładem była bitwa o Stalingrad. Ciężkie walki o miasto powodowały coraz więcej strat wśród żołnierzy i zapasów Wehrmachtu, przez co dowództwo niemieckie zostało zmuszone przenosić swoje siły wojskowe z Europy Zachodniej, aby uzupełnić straty na wschodzie.

³ Związek Odwetu (dalej: ZO) został utworzony na mocy rozkazu płk. Stefana Rowckiego 20 kwietnia 1940 r. jako specjalny pion Związku Walki Zbrojnej. ZO był odpowiedzialny za opracowywanie instrukcji z zakresu sabotażu oraz dywersji, a także pozyskiwanie i produkcję środków do walki bieżącej, jak również dostarczanie tychże do grup działających w terenie. Ogólną działalność ZO opisuje publikacja: M. Krawczyk, *Polska Walcząca*, t. 15: *Związek Odwetu*, Edipresse Polska, Warszawa 2015, s. 6.

⁴ Wydzielona organizacja dywersyjna o kryptonimie „Wachlarz” powstała latem 1941 r. po wybuchu wojny między III Rzeszą a Związkiem Sowieckim. Pierwsze koncepcje „Wachlarza” zakładały osłonę powstania powszechnego w kraju poprzez wzmocnienie akcji dywersyjnej na Kresach Wschodnich oraz – na ile to było możliwe – poza granicami kraju. Szerzej o „Wachlarzu” zob. C. Chlebowski, *Wachlarz. Monografia wydzielonej organizacji dywersyjnej Armii Krajowej: wrzesień 1941 – marzec 1943*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1983.

⁵ J. Tebinka, A. Zapalec, *Polska w brytyjskiej strategii wspierania ruchu oporu. Historia Sekcji Polskiej Kierownictwa Operacji Specjalnych (SOE)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa 2021, s. 217–226.

Okres, który został poddany badaniu, jest równie istotny, wówczas III Rzesza odnosiła największe sukcesy na froncie, przez co praca – zwłaszcza konspiracyjna – stanowiła nie lada wyzwanie dla organizacji niepodległościowych. Gestapo oraz niemieckie służby bezpieczeństwa od razu po wkroczeniu na ziemie polskie zaczęły infiltrować społeczeństwo. Jeszcze przed wojną Abwehra tworzyła listy osób, które należało aresztować w pierwszej kolejności, albowiem mogły stanowić zagrożenie w realizacji polityki okupacyjnej Niemiec.

W związku z tym autor niniejszego tekstu podejmuje próbę rekonstrukcji dynamiki działań członków polskich grup konspiracyjnych pracujących na krakowskim węźle kolejowym w latach 1939–1942, opierając się na szczegółowej analizie materiałów. Podstawę źródłową artykułu stanowią archiwalia wytworzone w czasie II wojny światowej oraz po jej zakończeniu. W tekście skorzystano z dokumentów przechowywanych w: Archiwum Akt Nowych, Archiwum Narodowym w Krakowie, Archiwum Państwowym Muzeum Auschwitz-Birkenau czy też Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej. Istotnym źródłem były także relacje uczestników tamtejszych wydarzeń, a szczególnie członków podziemia kolejarskiego w Krakowie. Materiały te uzupełniły opracowania oraz prasa konspiracyjna.

Dotychczas polska historiografia nie doczekała się kompleksowych badań z zakresu działalności konspiracji na kolei. Badacze zajmujący się tą tematyką Polskiego Państwa Podziemnego jedynie fragmentarycznie umieszczali wzmianki o kolejarzach działających w organizacjach niepodległościowych – szczególnie w Krakowie⁶. Natomiast obszerniejsze pozycje traktujące o kolejowej działalności niepodległościowej w okresie II wojny światowej to właściwie opublikowane wspomnienia, które nie zostały poddane większej analizie ani opatrzone bardziej wnikliwym komentarzem⁷.

O istotnej roli kolei w funkcjonowaniu maszyny wojennej świadczą działania Niemców, którzy już we wrześniu 1939 r., po wkroczeniu na obszary Rzecz-

⁶ Do tych pozycji należą m.in.: K. Pluta-Czachowski, *Organizacja Orla Białego: zarys genezy, organizacji i działalności*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1987; S. Dąbrowa-Kostka, *W okupowanym Krakowie 6.IX.1939–18.I.1945*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1972.

⁷ Mowa tu m.in. o sztandarowej pozycji opracowanej przez Janusza Gmitruka, Krzysztofa Komorowskiego i Piotra Matusaka, która pojawia się w większości prac badawczych obejmujących kwestie Polskiego Państwa Podziemnego oraz zaangażowania kolejarzy w jego działania. Autorzy, tworząc swą pracę, oparli się w głównej mierze na badaniach Henryka Tempczyka, który na zlecenie Związku Bojowników o Wolność i Demokrację (ZBoWiD) w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku zbierał informacje na temat działalności konspiracyjnej pracowników kolei. Obie pozycje zawierają niekiedy błędy (czasem dość znaczące), jak choćby w dacie powstania Kolei Wschodniej – autorzy wskazują, że ta powstała 19 listopada 1939 r., kiedy faktyczny dzień to 9 listopada tego roku. Mimo to, zważywszy na liczbę zawartych w publikacjach relacji kolejarzy, stanowią one bardzo ważny przyczynek do badań nad koleją i jej pracownikami w okresie II wojny światowej. Zob. *Żołnierze żelaznych szlaków. Wspomnienia polskich kolejarzy 1939–1945*, wybór i oprac. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988; Główna Biblioteka Komunikacyjna w Warszawie (dalej: GBK), H. Tempczyk, *Bohaterowie żelaznych szlaków 1939–1944 rok; wspomnienia i dokumenty*, Warszawa 1958–1961, sygn. III-24276.

pospolitej, zaczęli organizować pierwsze załączki administracji Kolei Wschodniej (niem. Ostbahn) na terenach okupowanych. Wówczas jesienią tego roku na polskie tereny okupowane przez III Rzeszę wysłano 9 tys. pracowników Niemieckich Kolei Rzeszy (niem. Deutsche Reichsbahn) w celu przywrócenia funkcjonalności kolei, a także wdrożenia niemieckich procedur administracyjnych i operacyjnych⁸.

Co więcej, gdy jeszcze walki z regularnymi oddziałami Wojska Polskiego wciąż trwały, Niemcy na zajętych obszarach zaczęli wzywać kolejarzy do powrotu na swoje miejsca pracy, a już 1 października tego roku na polecenie okupanta szef Wojennej Dyrekcji Kolejowej w Warszawie ppłk Otton Grosser wydał odezwę: „Do wszystkich pracowników kolejowych. Zgodnie z zarządzeniem Władz Niemieckich wszyscy pracownicy kolejowi obowiązani są zgłosić się w stałych miejscach pracy. Pracownicy zamiejscowi, udający się w kierunku zachodnim, powinni zgłosić się u zawiadowcy stacji w Pruszkowie, gdzie otrzymają zalecenia na dalszy przejazd koleją do stałego miejsca zamieszkania”⁹. Należy zaznaczyć, że polscy kolejarze początkowo byli zatrudniani w charakterze robotników i dozorców, jednakże w wyniku braków kadrowych w styczniu 1940 r. pozwolono im obejmować m.in. stanowiska maszynistów w pociągach towarowych i pasażerskich, a już w maju tego roku zezwolono im pracować przy pociągach Wehrmachtu¹⁰.

Finalnie 9 listopada 1939 r. powstała Generalna Dyrekcja Kolei Wschodniej (Die Generaldirektion der Ostbahn, dalej: Gedob) z siedzibą w Krakowie. Na jej czele początkowo stanął Emil Beck, którego 6 kwietnia 1940 r. zmienił Adolf Gerteis¹¹. Gedob swoim zasięgiem obejmował dyrekcje kolei ruchu mieszczące się w Krakowie, Lublinie, Radomiu oraz Warszawie. W 1941 r., po wkroczeniu Niemców do Lwowa, także i w tym mieście utworzono kolejną dyrekcję podległą Generalnej Dyrekcji. Tymczasem już w 1940 r. Kolej Wschodnia dysponowała siecią o łącznej długości 3804 km, z czego 1079 km

⁸ Na początku 1940 r. Emil Beck, będący wówczas prezydentem Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej, na posiedzeniu rządu Generalnego Gubernatorstwa (dalej: GG) informował swoich kolegów, że Kolej Wschodnia zatrudnia ok. 7 tys. Niemców, 2 tys. volksdeutschów oraz 25 tys. Polaków. Natomiast pod koniec 1940 r. było to już 5 tys. Niemców i 60 tys. nie-Niemców, a w 1942 r. – 6 tys. Niemców i 90 tys. nie-Niemców; Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej: AIPN), Dziennik Hansa Franka (Hans Franks Tagebuch), sygn. IPN Gk 95/2, k. 58; C. Madajczyk, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. 2, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1970, s. 21.

⁹ Cyt. za: GBK, H. Tempczyk, *Bohaterowie żelaznych szlaków...*, s. 78.

¹⁰ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: *wrzesień 1939–czerwiec 1941*, cz. 1, red. E. Maresch, A. Suchcitz, H. Pirwitz-Bujnowska, K. Bożejewicz, W. Grabowski, Instytut Pamięci Narodowej, Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Studium Polski Podziemnej – Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Warszawa 2015, s. 152; A. Mierzejewski, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, NC 2000, s. 79–81.

¹¹ „Verordnungsblatt des Generalgouverneurs für die Besetzten Polnischen Gebiete” („Dziennik Rozporządzeń Generalnego Gubernatora dla Okupowanych Polskich Obszarów”) 1939, Bd. 5, 13 XI, s. 29–31; „Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” („Biuletyn Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Krakowie”) 1940, Bd. 22, s. 135.

podlegało pod Dyрекcję Ruchu w Krakowie. Po utworzeniu dyrekcji lwowskiej zasięg linii kolejowej wzrósł do 6415 km, z czego 1276 km podlegało pod krakowską dyrekcję¹².

Mozaika organizacji konspiracyjnych na kolei w Krakowie do końca 1942 r.

Jeszcze gdy Warszawa nadal walczyła, w stolicy (a także w innych większych miastach jak Lwów, Grodno, Kraków) zaczęły się formować pierwsze grupy konspiracyjne, przyjmujące różnorodne formy oraz nazwy. W czasie II wojny światowej na okupowanym terytorium Polski najliczniejszy i najlepiej zorganizowany był Związek Walki Zbrojnej, który w 1942 r. został przemianowany na Armię Krajową. Równie zasłużone były Bataliony Chłopskie (BCh), Narodowe Siły Zbrojne (dalej: NSZ) oraz mniej liczna od pozostałych powstała z ramienia Polskiej Partii Socjalistycznej – Gwardia Ludowa Polskiej Partii Socjalistycznej „Wolność, Równość, Niepodległość” (dalej: GL PPS-WRN)¹³.

Wspomniane organizacje dostrzegały strategiczne znaczenie kolei, więc działalność podziemna w tym sektorze była inicjowana ze strony różnych środowisk, szczególnie partii politycznych i żołnierzy Wojska Polskiego. Henryk Tempczyk pod koniec lat pięćdziesiątych wskazywał, że spośród wielu istniejących w czasie II wojny światowej siatek konspiracyjnych największy wpływ na kolej miały w zasadzie tylko trzy organizacje, które utworzyły odrębne wydziały: Komenda Obrońców Polski tudzież Korpus Obrońców Polskich (przemianowana w 1943 r. na Polską Armię Ludową), ZWZ-AK¹⁴ oraz Gwardia Ludowa Polskiej Partii Socjalistycznej¹⁵. Tempczyk nie oddał pełnego obrazu sytuacji, całkowicie pomijając inne organizacje, podczas gdy także Narodowe

¹² AIPN, Ministerstwo Komunikacji. sygn. IPN Gk 917/382: część I. Ogólna charakterystyka i stan organizacyjno-prawny kolei w okresie II wojny światowej na ziemiach polskich, włączonych w 1939 r. do Rzeszy oraz w Generalnym Gubernatorstwie. Warszawa, 1970; część II. Stan sieci i obiektów kolejowych w 1945 r. oraz zniszczenia i inne straty wojenne w transporcie kolejowym w okresie II wojny światowej, k. 240.

¹³ Nie należy mylić z Gwardią Ludową powstałą z ramienia Polskiej Partii Robotniczej, która była organizowana przez komunistów i zrzeszała według różnych szacunków od 3 do 6 tys. członków (w szczytowym okresie, gdy przemianowano ją już na Armię Ludową, było to ok. 30 tys. ludzi w lipcu 1944 r., jednakże należy uważać na te liczby, albowiem komuniści lubowali się w przeszacowywaniu swych zasług i liczebności), szerzej na temat organizacji podziemnych w okupowanej Polsce zob. *Polski ruch oporu 1939–1945*, red. B. Kobuszewski, P. Matusak, T. Rawski, „Polski Czyn Zbrojny w II Wojnie Światowej”, t. 3, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988.

¹⁴ W ramach Komendy Głównej Armii Krajowej (dalej: AK) funkcjonowało początkowo Biuro Wojskowe Komunikacji, a na przełomie 1942 i 1943 r. utworzono samodzielną jednostkę Sztabu Głównego AK – pion Szefostwa Komunikacji Wojskowej (krypt. „Wiola”, „Drynda”). Ten dzielił się na 4 wydziały: I – Organizacyjny w dziale komunikacyjnym, II – Wywiadu i studiów, III – Operacyjny, IV – Transportowo-techniczny. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola” dot. byłych członków Szefostwa Komunikacji Armii Krajowej, sygn. IPN Bu 00231/187, t. 1, k. 154–156.

¹⁵ GBK, H. Tempczyk, Bohaterowie żelaznych szlaków..., s. 162.

Siły Zbrojne utworzyły własny referat komunikacji, zajmujący się sprawami kolejnictwa i funkcjonujący przy Wydziale II (Wywiadowczym) Komendy Głównej NSZ¹⁶. Ponadto pion obejmujący zagadnienia kolei zorganizowała w 1941 r. Delegatura Rządu na Kraj. Wówczas utworzyła Departament Komunikacji¹⁷. Dodatkowo, już od pierwszych dni okupacji kolejarze związani z PPS rozpoczęli działalność konspiracyjną – najczęściej byli to członkowie przedwojennego Związku Zawodowego Kolejarzy (dalej: ZZK)¹⁸. W kolejowy ruch niepodległościowy swój wkład wniosły także Bataliony Chłopskie oraz Polska Organizacja Zbrojna (dalej: POZ)¹⁹.

Na krakowskim węźle kolejowym istotne zasługi w organizowaniu siatki konspiracyjnej miał Józef Jasieński posługujący się pseudonimami „Stryga” lub „Poryw”. Jego działalność rozpoczęła się w grudniu 1939 r., kiedy to wciągnął go do konspiracji prawdopodobnie prof. Oskar Bartel, którego Jasieński poznał przez swojego brata – przedwojennego nauczyciela²⁰. Pochodzący z Warszawy Bartel utrzymywał kontakt z Jasieńskim poprzez łączniczkę Zofię Zapolską²¹, która musiała zatem dostarczyć wytyczne od profesora, wcześniej otrzymane od łącznika gen. Michała Tokarzewskiego-Karaszewicza. Ten ostatni działał na podstawie rozkazów przekazanych mu przez emisariusza Naczelnego Wodza – ppłk. Edmunda Galinata – dotyczących zorganizowania dywersji w kraju²². Bartel z Jasieńskim współpracowali do kwietnia 1940 r. Po tym

¹⁶ Wydział Komunikacji dzielił się na: 1. Dział Dróg Żelaznych z resortami: 1/A – służba ruchu; 2/A – służba drogowa, zabezpieczenie ruchu pociągów elektro-technicznych; 3/A – służba mechaniczna; 4/A – kolei wąskotorowych, oraz 2. Dział Dróg Innych: 1/B – drogi bite; 2/B – drogi wodne. Ponadto istniał pion Wojskowej Służby Komunikacji (na jego czele stał szef komunikacji wojskowej), który współpracował ze wspomnianym Wydziałem Komunikacji. AIPN, Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici” dot. kierownictwa Wydziału Komunikacji Komendy Głównej NSZ, sygn. IPN Bu 00231/188, t. 2, k. 14 i 21–22.

¹⁷ Departament dzielił się na dyrekcje z siedzibami w: Warszawie, Krakowie, Lublinie, Radomiu, Poznaniu, Katowicach oraz Gdańsku. W ramach Departamentu wyszczególniono 7 sekcji: personalno-administracyjna, organizacyjna, eksploatacyjna, budowy i utrzymania kolei, mechaniczna, dróg kołowych, dróg wodnych. Obok Departamentu Komunikacji działała na kolei Komórka Wywiadu krypt. „Zajazd”. W. Grabowski, *Polska Tajna Administracja Cywilna 1940–1945*, Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Warszawa 2003, s. 265; AIPN, Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici” ..., t. 1, k. 166.

¹⁸ J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 14.

¹⁹ Ibidem, s. 14; J. Pietras, *Udział pracowników kolei w konspiracji „Raclawic” – POZ, „Biuletyn Informacyjny Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej”* 2023, nr 10(420), s. 27.

²⁰ Oskar Bartel – ur. 24.10.1893 r., zm. 5.11.1973 r. w Warszawie; historyk, doktorat uzyskał z zakresu filozofii w 1928 r. na Uniwersytecie Warszawskim. Zajmował się również dziejami reformacji. Przed wojną i po niej pracował na swojej *Alma Mater*. W czasie okupacji działał w Biurze Informacji i Propagandy Komendy Głównej Związku Walki Zbrojnej – Armii Krajowej (dalej: ZWZ-AK), a także udzielał się w tajnym nauczaniu. *Biogram Oskara Bartla*, <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/oskar-bartel,2188.html> (dostęp: 31.03.2025).

²¹ Prawdopodobnie mowa o Zofii Zapolskiej, ur. 6.02.1901 r., która działała z ramienia Służby Zwycięstwa Polski (dalej: SZP), a następnie służyła w Biurze Informacji i Propagandy Komendy Głównej ZWZ-AK. *Biogram Zofii Zapolskiej*, <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/zofia-zapolska,51323.html> (dostęp: 31.03.2025).

²² *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 1..., s. 54–55.

czasie komunikacja została przerwana. Możliwe, że miało to związek z likwidacją Służby Zwycięstwa Polski (dalej: SZP) i powstaniem w jej miejsce ZWZ, co doprowadziło do zmian kadrowych i organizacyjnych na poziomie zarówno Komendy Głównej SZP/ZWZ, jak i niższych szczebli. Wówczas „Stryga” w związku z przejściem struktur SZP do ZWZ zaczął działać z kpt. Władysławem Karasiem ps. „Pankracy”²³.

W maju 1940 r. Jasieński na polecenie „Pankracego” rozpoczął tworzenie organizacji konspiracyjnej na kolei i podzielił ją na 3 główne grupy i 1 zespół techniczny. Do pierwszej grupy, odpowiedzialnej za organizowanie dywersji kolejowej, zwerbował pracownika planowania jazdy Edwarda Popiela, który przyjął pseudonim „Helski”. Natomiast do drugiej, działającej w oddziałach kolejowych, parowozowniach i warsztatach, zwerbował Franciszka Bäckera ps. „Gwóźdź”, ten był jednocześnie członkiem ZZK. Natomiast trzecia grupa działała przy biurach przydziału węglowego. Początkowo dowodził nią kpt. Józef Szygalski, lecz po czasie zmienił go Jan Oliwa ps. „Dempsey”. Z kolei kontrolę nad zespołem technicznym sprawował przedwojenny pracownik Akademii Górniczo-Hutniczej inż. Tadeusz Grzebieniowski ps. „Met” oraz Stefan Słowikowski ps. „Ali”. Kierownictwo nad krakowską siatką kolejową zostało rozdzielone między Popiela i Bäckera. Sprawna organizacja pozwoliła rozszerzyć zakres działań konspiracyjnych na inne miasta dystryktu krakowskiego i podzielić je na 6 rejonów kolejowych²⁴.

Jasieński współpracował z Karasiem aż do aresztowania „Pankracego” we wrześniu 1940 r. Następnie, do lutego 1941 r., „Stryga” współpracował ze Stanisławem Kamińskim ps. „Dyrektor”, którego zastąpił mjr Władysław Cyga ps. „Kozak”. Spotkania Jasieńskiego z Kamińskim w sprawach organizacji sabotażu na kolei odbywały się w Krakowie w mieszkaniach przy ul. Pędzichów 5 oraz gen. Józefa Chłopickiego 12. Natomiast z Cygą widywał się przy ul. Krowoderskiej 57/6, w mieszkaniu rodziny Boguńskich²⁵.

Kazimierz Pluta-Czachowski wskazuje, że w Krakowie działalność konspiracyjną wśród kolejarzy zorganizował Popiel z ramienia Organizacji Orła Białego (dalej: OOB)²⁶. Ta siatka niepodległościowa miała tworzyć się w ramach Krakowskiego Rejonu Akcji Kolejowej i w porozumieniu z Komendą Główną

²³ Władysław Karaś pełnił wówczas funkcję szefa utworzonego Związku Odwetu Obszaru IV ZWZ (w jego skład wchodziły okręgi: Kraków i Śląsk, oraz Podokręg Zagłębie Dąbrowskie).

²⁴ Kierownictwo nad rejonami wyglądało w następujący sposób: Kraków – Edward Popiel, Rzeszów – Stanisław Grzesik, Jasło – Władysław Lorenz, Nowy Sącz – Władysław Zieliński, Chabówka – Stanisław Goebel, Tarnów – kolejarz znany jedynie z nazwiska Falencki. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola”..., t. 4, k. 121.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Organizacja Orła Białego (dalej: OOB) została powołana do życia 20 września 1939 r. w Krakowie przez oficerów Wojska Polskiego, niezależnie od utworzonej kilka dni później, tj. 27 września 1939 r., Służby Zwycięstwa Polski w Warszawie. OOB oparła swoje aktywa na członkach Związku Strzeleckiego, a także krakowskiej dywersji pozafrontowej działającej przy Dowództwie Okręgu Korpusu V – Kraków. Z czasem obie organizacje nawiązały współpracę, która trwała do momentu rozwiązania SZP i powołania w jej miejsce Związku Walki Zbrojnej. Informacja o powstaniu ZWZ dotarła do Krakowa pod koniec stycznia 1940 r., w wyniku czego członkowie

Służby Zwycięstwu Polski oznaczono ją symbolem N-2²⁷. Do końca grudnia 1939 r. pion ten dotarł do: Tarnowa, Mielca, Rzeszowa, Krosna, Suchej, Olkusa, Ząbkowic, Wolbromia, a także poza tereny GG, tj. do Szczakowej, Kielc oraz Częstochowy²⁸. Na czele siatki kolejarskiej OOB stał kierownik i był nim wspomniany Jasiński ps. „Stryga”, „Poryw”²⁹. Niewykluczone więc, że Popiel jeszcze w grudniu 1939 r. na polecenie Jasińskiego rozpoczął organizację konspiracji, nawiązując przy tym kontakt z oficerami Wojska Polskiego. W konsekwencji tych działań kolejarze podporządkowali się żołnierzom i weszli w skład OOB.

Kierownictwu Akcji Kolejowej podlegali kierownicy rejonów. Zapewniali oni koordynację działań konspiracyjnych w ramach sieci kolejowej³⁰. Dodatkowo wsparcie kolejarskiej działalności konspiracyjnej przynosiło Biuro Zaopatrzenia Opałowego Nieniemieckich Pracowników (niem. Brennstoffversorgung für nicht deutsche Angestellten) uformowane w poszczególnych biurach Dyrekcji Ruchu Kolei Wschodniej. Ich działanie koordynował inżynier znany jedynie z nazwiska – Bitenek. Mimo że wspomniane biura formalnie zajmowały się działalnością administracyjną i zaopatrzeniową, odegrały dość znaczącą rolę jako ogniwo komunikacyjne, wspierając sieć konspiracyjną na poziomie organizacyjnym oraz ułatwiając przepływ informacji z rejonami organizacyjnymi i odcinkami akcji kolejowej, a także Szefostwem Komunikacji Wojskowych KG ZWZ³¹.

Oprócz Organizacji Orła Białego w Krakowie swą siatkę zaczął organizować Związek Zawodowy Kolejarzy. Jego Zarząd Główny 15 grudnia 1939 r. polecił swoim członkom, aby rozpoczęli działalność konspiracyjną, dzięki czemu komórki ZZK sięgały terenu całego okupowanego kraju. W dystrykcie krakowskim powstały głównie w większych miastach³². Poszczególne komórki podlegały pod Okręgowy Zarząd ZZK z siedzibą w Krakowie. Część członków krakowskiego Związku Zawodowego Kolejarzy przed wojną miało koneksje polityczne i angażowali się w działalność partii politycznych, głównie w ramach PPS lub – jednostkowo – Komunistycznej Partii Polski (KPP). Dotychczasowe doświadczenia polityczne oraz zaangażowanie w ruchy socjalistyczne i komunistyczne przekładały się na ich motywację i gotowość do działania w strukturach podziemia. Dzięki temu krakowska sieć ZZK była

obydwu organizacji podporządkowali się kierownictwu w Warszawie i zostali włączeni w skład ZWZ. Szerzej o OOB zob. K. Pluta-Czachowski, *Organizacja Orła Białego...*

²⁷ Później została ona zorganizowana jako ekspozytura „C” Szefostwa Związku Odwetu KG ZWZ.

²⁸ J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 13.

²⁹ K. Pluta-Czachowski, *Organizacja Orła Białego...*, s. 170.

³⁰ Do tej sieci kolejowej należały rejony: krakowski, tarnowski, nowosądecki, dębicki, rozwadowski, rzeszowski, przemyski i jasielski. Ibidem.

³¹ Ibidem, s. 170–171.

³² Mowa tutaj o: Krakowie, Nowym Sączu, Przemyśle, Trzebini, Tarnowie, Jasle i Rzeszowie. J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 9.

dobrze zorganizowana i efektywnie wspierała konspirację, realizując zadania zarówno wywiadowcze, jak i dywersyjne na terenie okupowanej Polski³³.

Patrząc na powiązania między kolejarzami z OOB i ZZK, można założyć, że Bäcker na polecenie Jasińskiego wciągnął do OOB swoich kolegów ze Związku, a ci – dzięki swoim znajomościom – rozprzestrzenili działalność konspiracyjną na pozostałe miejscowości w dystrykcie krakowskim. Konsolidacja struktur ZZK i OOB pozwoliła na zwiększenie zasięgu operacyjnego, umożliwiając prowadzenie szeroko zakrojonych działań wywiadowczych i dywersyjnych na terenie nie tylko całego dystryktu krakowskiego, lecz także poza terenami GG. W wyniku tej współpracy krakowska siatka niepodległościowa zyskała na znaczeniu, wyróżniając się dalekim zasięgiem działania, jak również efektywnością. Była to w głównej mierze zasługa lokalnych komórek kolejarzy lojalnych wobec ZZK³⁴. Należy zaznaczyć, że Związek, idąc w ślady OOB, również podporządkował się ZWZ, o czym świadczy meldunek z 15 kwietnia 1940 r. płk. Roweckiego³⁵ słany do gen. Sosnkowskiego mówiący: „ZZK (Związek Zawodowy Kolejarzy), politycznie zbliżony do PPS, ofiarowali pomoc w zakresie wywiadu i łączności. Zasięg na całą Polskę, podporządkowani”³⁶.

Narodowa Organizacja Wojskowa, przekształcona później w Narodowe Siły Zbrojne, również do swojej pracy wciągnęła kolejarzy. Z ramienia NSZ do organizacji siatki wśród pracowników kolei oddelegowano Jana Szczepańskiego ps. „Paweł”. Sam Szczepański nie był pracownikiem przedwojennych Polskich Kolei Państwowych (dalej: PKP), lecz pracował w magazynie „Społem”, który mieścił się na terenie Dworca Głównego w Krakowie. Miał on utrzymywać kontakt z osobą znaną jedynie z pseudonimu „Lew” – ten pracował w urzędzie celnym i przekazywał „Pawłowi” materiały z terenu. Pozostali działacze NSZ współpracujący z „Pawłem” przeważnie nie pracowali na kolei, lecz mieli znajomości wśród tamtejszych kolejarzy³⁷. W tym miejscu należy przywołać postać Piotra Kramarczyka – przetokowego z Dworca Towarowego, który razem z kolegami zorganizował grupę konspiracyjną. W swoich wspomnie-

³³ Do tej siatki w pierwszych miesiącach okupacji należeli: przedwojenny prezes Związku Zawodowego Kolejarzy (dalej: ZZK) – Rudolf Bater, prezes Związku Zawodowego Maszynistów – Franciszek Bäcker oraz Eugeniusz Siatka, Franciszek Góra, Leopold Stawarz, Karol Wrona, Józef Garbacki (Grabacki), Julian Nodzyński, Franciszek Piastucha, Ignacy Bubisz, Jan Uznański, Stanisław Lorenz, Jan Czekański, Franciszek Musiejewski. Biblioteka Jagiellońska (dalej: BJ), Fundacja Centrum Dokumentacji Czynu Niepodległościowego (dalej: CDCN), J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, *Garść piasku. Dzieje ruchu oporu Polski południowej (Podziemie kolejarzy)*, cz. I, Kraków 1966, sygn. 1624/429, nr 429, k. 5.

³⁴ Dla zobrazowania, jak istotną rolę odgrywał ZZK, warto podkreślić, że zarówno przed, w trakcie, jak i po zakończeniu II wojny światowej był on największym związkiem zawodowym zrzeszającym kolejarzy. W 1938 r. na 144 tys. osób zatrudnionych na kolei 116,3 tys. działało w związkach zawodowych, z czego 36 023 było członkami ZZK. L. Hass, *Zasięg organizacyjny ruchu zawodowego robotników w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historyczny” 1991, nr 4, s. 59.

³⁵ Stefan Rowecki został mianowany generałem brygady 3 maja 1940 r.

³⁶ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 1..., s. 353.

³⁷ AIPN, Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici”..., t. 2, k. 70.

niach podawał: „[...] na Dworcu Towarowym w Krakowie, po pewnym czasie zorganizowaliśmy z kolegami grupę dywersyjną działającą na szkodę okupanta. Do naszej grupy należało wielu kolegów, a nawet kilku Niemców z pionu nadzorczego i spośród strażników niemieckich, którzy zdawali sobie sprawę, że Niemcy wojnę przegrają”³⁸.

Niewykluczone więc, że Szczepański razem z Franciszkiem Cichrą ps. „Lech”³⁹ oprócz samodzielnej pracy również działali z grupą Kramarczyka⁴⁰, w której czynny był także szef wywiadu NSZ na Okręg Krakowski – Eugeniusz Muchniewski ps. „Andrzej”, „Andrzej Muchniewski”⁴¹. Wiadomości z odcinka linii Kraków–Tunel miał przekazywać dyżurny ruchu stacji Miechów, który został wciągnięty do pracy przez człowieka nazwiskiem Was ps. „Woromiński”⁴². Ta siatka wywiadowcza swoje kontakty wśród kolejarzy miała także w Nowym Sączu, Tarnowie, Kłaju oraz Bochni⁴³. Ponadto żołnierze NSZ mieli wtyczki w Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej, od której „Andrzej” pozyskał plan rozbudowy węzła Prokocim⁴⁴.

Swoją strukturę wśród krakowskich kolejarzy rozwinęła Gwardia Ludowa będąca organizacją zbrojną Polskiej Partii Robotniczej (dalej: GL-PPR). Ta siatka konspiracyjna zaczęła się rozwijać od 1942 r., czyli pół roku po agresji III Rzeszy na Związek Sowiecki. Zaslugi w organizacji komunistycznego podziemia kolejarzkiego miał Jan Szumiec, który inicjował grupy mające przeprowadzać sabotaż i dywersję na kolei⁴⁵. Jak wspomina Józef Zając, swoje znajomości wśród pracowników Kolei Wschodniej wykorzystywał kolejarz Władysław Wojnarowicz. Ten przy współpracy z pracownikami parowozowni z Płaszowa i Prokocimia w 1942 r. również podejmował się działań sabotażowych i dywersyjnych⁴⁶. Akcje te polegały na opóźnianiu wyjazdu parowozów

³⁸ Do grupy Piotra Kramarczyka należeli m.in.: znany z nazwiska Faber – maszynista, Franciszek Łach – pomocnik, oraz znani z nazwisk ustawiacze: Zieliński, Krawczyk, Franczak, zwrotnicze: Sobas, Łacheta, Idzior, Sołaż, a także manewrowi: Gwóźdź, Bieda, Heretyk, Piszczak. Zob. S. Dzieciolowski, *Wspomnienia kolejarzy*, Instytut Wydawniczy CRZZ, Warszawa 1976, s. 173.

³⁹ Franciszek Cichra ps. „Lech” pracował w firmie załadunkowej na Dworcu Towarowym w Krakowie. AIPN, Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici”..., t. 2, k. 70.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Eugeniusz Muchniewski w czasie swojej działalności był kierownikiem Wydziału II (wywiadowczego) Komendy Okręgu Krakowskiego NSZ do czasu jej likwidacji przez Niemców w 1944 r. Muchniewski był podejrzewany o współpracę z Gestapo, przez co według informacji Urzędu Bezpieczeństwa został zlikwidowany przez akowskie podziemie lub uciekł za granicę. AIPN, Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici”..., t. 1, k. 117.

⁴² Ten kolejarz tuż po wojnie miał rozpocząć współpracę z Urzędem Bezpieczeństwa z Nowej Huty w Krakowie. Ibidem, k. 116–117.

⁴³ Ibidem, t. 1, k. 118; t. 2, k. 70.

⁴⁴ Ibidem, t. 1, k. 119.

⁴⁵ Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Relacje i wspomnienia działaczy partyjnych: Szumiec Jan pseudonim „Granik”, sygn. 29/1312/0/-/2347, k. 17.

⁴⁶ W komórce Polskiej Partii Robotniczej (dalej: PPR) osobami, które współpracowały z Władysławem Wojnarowiczem, byli m.in.: Jan Śliwa, Jan Żelazny oraz człowiek o nazwisku Dębosz. Józef Zając podaje również, iż oprócz wspomnianych osób grupę sabotażową w Krakowie tworzyli: Tadeusz Pszeniczny, Józef i Franciszek Mazurkowie, Józef Zapała, Marian Hardyń, Teofil

na trasę, uszkodzaniu ich oraz zmniejszaniu tempa pracy, propagując wśród kolejarzy hasło – „Pracuj powoli, bo jesteś w niewoli!”⁴⁷.

Ponadto w Krakowie powstawały inne inicjatywy konspiracyjne, które funkcjonowały oddzielnie od wyżej wspomnianych grup. Można do niej zaliczyć 8-osobową grupę niepodległościową, która przyjęła nazwę Kolejowa Grupa Sabotażowa WRN – od słów „Wolność, Równość, Niepodległość”⁴⁸. Dodatkowo konspirację na krakowskiej kolei organizowało również Stronnictwo Demokratyczne, które zaczęło działać od października 1939 r. i skupiło się w głównej mierze na podtrzymywaniu ducha niepodległościowego Polaków, rozprowadzając przy pomocy kolejarzy swoją prasę konspiracyjną, tj. „Dziennik Polski”⁴⁹. Warto również zaznaczyć, że w Krakowskiej Okręgowej Delegaturze Rządu na Kraj to (prawdopodobnie) Wydział Przemysłu i Handlu opracowywał na rzecz Departamentu Komunikacji raporty o stanie taboru i personelu kolejowego na podstawie materiałów dostarczanych przez krakowskich kolejarzy⁵⁰.

Kończąc analizę mozaiki konspiracyjnej na krakowskiej kolei, należy nieco przybliżyć jej stan osobowy. Józef Chamuczyński – w swojej relacji z czerwca 1966 r. – z nazwiska lub pseudonimu wymienia 62 osoby, które w latach 1939–1945 należały do podziemia kolejarzkiego w Krakowie. Podkreśla, że lista ta nie jest pełna i członków konspiracji mogło być znacznie więcej, o czym świadczy

Rudolf. Ponadto grupa Wojnarowicza miała utrzymywać kontakty z członkami PPR z dzielnic Podgórze oraz Grzegórzki. Zając wymienia tutaj: Jana Marchewczyka, Edwarda Leniewicza i Mariana Łaptasia. Zob. J. Zając, *Toczyły się boje*, Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”, Warszawa 1965, s. 92–95.

⁴⁷ Władysław Wojnarowicz ps. „Czajkowski” w swoich relacjach wskazuje, że do konspiracji z ramienia PPR dołączył w 1942 r. po ucieczce z III Rzeszy (tam miał pracować na dworcu kolejowym w Saksonii, lecz uciekł ze względu na wyrok śmierci, jaki na nim ciążył za sabotaż). Ponadto podaje, że 15 maja 1942 r. powstała grupa Gwardii Ludowej (dalej: GL) operująca na linii Kraków–Podgórze, dowodzona przez Zająca, a której Wojnarowicz był członkiem. Dodatkowo podkreśla, że do konspiracji został wciągnięty przez Emila Dziedzica, od którego dostawał zlecenia na kolportaż prasy konspiracyjnej między kolejarzami z Jasła, Jedlicza, Sanoka oraz Rzeszowa. W kwestii działalności dywersyjnej, którą przytacza Zając, nie podaje większych szczegółów. Zob. ANK, Relacje i wspomnienia działaczy partyjnych: Wojnarowicz Władysław pseudonim „Czajkowski – Erdal”, sygn. 29/1312/0/-/2406, k. 3; ibidem, Dziedzic Emil, sygn. 29/1312/0/-/1928, k. 10.

⁴⁸ Należeli do niej: maszynista – Franciszek Dudek, kierownik pociągu – Władysław Małyśiak, kierownik pociągu – Idzi Ślusarczyk, maszynista – Władysław Kapusta, ślusarz parowozowy – Ignacy Dębski, ślusarz – Józef Klima, oraz Lalik Góra, Wiktor Morski i Adam Machay. Grupa ta mogła mieć powiązania lub zaczerpnęła nazwę od Polskiej Partii Socjalistycznej, której konspiracyjna nazwa brzmiała Polska Partia Socjalistyczna „Wolność, Równość, Niepodległość”. Zob. L. Kaczanowski, *Kolejarze w walce z hitlerowskim okupantem 1939–1945*, Zarząd Wojewódzki ZBoWiD, Kielce 1988, s. 224.

⁴⁹ Centralne Archiwum Wojskowe, Z. Nosek, Związek Odwetu, sygn. IX.3.50.168, k. 4–5.

⁵⁰ Według Grzegorza Ostasza miałyby o tym świadczyć sprawozdania za I kwartał 1942 r. Re-sortu Komunikacji oraz sprawozdania o sytuacji na kolejach w dyrekcji krakowskiej za IV kwartał 1943 r. i I kwartał następnego roku, sporządzone przez wspomniany Wydział. Zob. G. Ostasz, *Krakowska Okręgowa Delegatura Rządu na Kraj 1941–1945*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 1996, s. 146.

jego wystąpienie na I Ogólnopolskiej Naradzie Aktywu Kolejarzy Związku Bojowników o Wolność i Demokrację (ZBoWiD) z 26 stycznia 1966 r., podczas którego informował o ponad 250 osobach zaangażowanych w konspirację kolejową. Jednakże wskazuje, że byli to głównie członkowie działający w ramach ZZK w Okręgu Kraków oraz Okręgu Lwów⁵¹. Tak więc na liście Chamuczynskiego brakuje kolejarzy działających w AK, NSZ, GL-PPR. Z kolei lista Gestapo przedstawia 49 osób – członków Związku Odwetu aresztowanych w 1941 r. Jednakże tylko 3 nazwiska z niej pokrywają się z wykazem podanym przez Chamuczynskiego⁵². Trudno więc właściwie stwierdzić, ilu kolejarzy było zaangażowanych w ramach krakowskiej konspiracji, szczególnie w latach 1939–1942. Można jedynie przypuszczać, że wówczas w podziemiu na węźle krakowskim działało ponad 200 osób. Niemniej jednak obecny stan badań nie pozwala jednoznacznie określić dokładnej liczby zaangażowanych członków organizacji niepodległościowych tejże struktury.

„Wielka wyspa” konspiracji krakowskiej na kolei w 1941 r.

Wiosna 1941 r. przyniosła jedno z najpoważniejszych wydarzeń, które wpłynęło na struktury konspiracyjne w okupowanym Krakowie. W wyniku działań Gestapo oraz ich agenta wprowadzonego do środowiska podziemia doszło do rozpracowania siatki konspiracyjnej w stolicy Generalnego Gubernatorstwa. Wydarzenie to w literaturze określane jest mianem „wielkiej wyspy”. Ta rozpoczęła się wśród byłych pracowników PKP i pociągnęła za sobą większość członków krakowskiego podziemia. Należy zaznaczyć, że jeszcze w 1940 r. doszło do masowych aresztowań w Komendzie Okręgu Śląskiego ZWZ, co doprowadziło do paraliżu w funkcjonowaniu Komendy Obszaru IV⁵³. Stanisław Dąbrowa-Kostka wskazywał w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku, że trudno po takim czasie dochodzić, czy aresztowania na Śląsku miały wpływ na te w Krakowie, jednakże podkreślał: „Faktem są ścisłe powiązania i stały kontakt śląskiej sieci organizacyjnej z dowództwami w Krakowie oraz istnienie w tym mieście bardzo aktywnych punktów kontaktowych Okręgu Śląskiego. W Krakowie miały miejsce spotkania szefa Związku Odwetu Okręgu Śląsk, inż. [Franciszka Kwaśnickiego – K.K.] «Rawicza», z ówczesnym szefem ZO Obszaru IV dr. [Stanisławem Kamińskim – K.K.] «Dyrektorem». Spotkania te odbywały się przy ul. Jana w kawiarni «Pani», która [...] inwigilowana była przez Gestapo”⁵⁴.

Zaangażowanych w rozpracowanie polskiego podziemia niepodległościowego w Krakowie było kilku funkcjonariuszy Gestapo, m.in.: Alfred Spilker –

⁵¹ J. Chamuczynski, *Przemówienie*, [w:] *I Ogólnopolska Narada Aktywu Kolejarzy ZBoWiD 26 stycznia 1966 r.*, Koło ZBoWiD przy Ministerstwie Komunikacji, Warszawa 1966, s. 66.

⁵² Mowa tu o Jerzym Balickim, Franciszku Bäckerze oraz Tadeuszu Grzebieniowskim. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola”..., t. 4, k. 130; BJ CDCN, J. Chamuczynski, H. Kuncewicz, *Garść piasku...*, k. 21–23.

⁵³ W skład Obszaru IV wchodziły okręgi Kraków oraz Śląsk ZWZ.

⁵⁴ S. Dąbrowa-Kostka, *W okupowanym Krakowie...*, s. 63.

szef referatu III-B w Policji Bezpieczeństwa (niem. Sicherheitspolizei, SiPo), Arno Wesser – pierwszy kierownik podreferatu IV-A-3 (obszar działań: zwalczanie sabotaży i dywersji w przemyśle i na kolei) zastąpiony w marcu 1941 r. przez Ericha Vollbrechta, Friedrich Bayerlein – funkcjonariusz, a następnie szef Gestapo w Miechowie, mjr Franz von Korab z Abwehry oraz Karl Stiller – również oficer Abwehry i kierownik ekspozytury policyjno-wywiadowczej pełnomocnika ds. kolejowych⁵⁵.

Po wojnie Kurt Heinemeyer (kierownik podreferatu IV-A-1, obszar działań: zwalczanie polskich organizacji lewicowych) wskazywał, że intensywna współpraca i zaangażowanie kilku struktur miały na celu rozbić siatkę, która w tym czasie stanowiła największe zagrożenie dla wojska przygotowującego się do ataku na Sowieciów⁵⁶. Ponadto Gestapo oraz Abwehra współpracowały z policją ochrony kolei (niem. Bahnschutzpolizei), na której czele w GG stał Hans Nolte – pieszczotliwie nazywany przez swoich podwładnych „Papa Nolte”. Jego zastępcą miał być wspomniany już Stiller. Natomiast strażą kolei (niem. Bahnschutz) w Krakowie i poszczególnych odcinkach kolejowych Kraków – Dulowa, Tunel, Bochnia, Zakopane, dowodził Paul Siwert, którego później zastąpił znany jedynie z nazwiska Grieger⁵⁷. Interesująca jest także postać samego Stillera, albowiem do jego zadań należała kontrola i szkolenie kierowników poszczególnych referatów w Dyrekcji Ruchu Kolei Wschodniej w Krakowie w zakresie współpracy z niemiecką agenturą. Jego działanie pozwoliło usprawnić tę siatkę, która szczególnie nacisk kładła na kontrolę sytuacji i zachowań na krakowskiej kolei⁵⁸.

Wesser i Bayerlein przy współpracy ze Stillerem dysponowali na kolei rozwinętą siecią agenturalną, obejmującą najbardziej niepozorne osoby, takie jak kobieta o nazwisku Adamski zatrudniona w bufecie na Dworcu Głównym

⁵⁵ Ekspozytura ta działała przy Biurze Poszukiwań, będącym w istocie kolejową służbą śledczą mieszczącą się przy ul. Zacisze 5/7 w Krakowie. Zob. J. Bratko, *Gestapowcy, kontrwywiad, konfidenści, konspiratorzy*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Kraków 1990, s. 224; A. Jarkowska, *Brunatna pajęczyna. Agenci Gestapo w okupowanym Krakowie i ich powojenne losy*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych „Universitas”, Kraków 2024, s. 176.

⁵⁶ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”, sygn. IPN Kr 075/1, t. 16, k. 67.

⁵⁷ Różnica między Bahnschutzpolizei a Bahnschutz polegała przede wszystkim na zakresie zadań oraz podporządkowaniu. Bahnschutzpolizei pełniła funkcje śledczo-policyjne – zajmowała się prowadzeniem dochodzeń w sprawach przestępstw na kolei, kontrolą pasażerów, legitymowaniem oraz utrzymaniem porządku. Była nadzorowana przez Służbę Bezpieczeństwa Rzeszy we współpracy z Ministerstwem Komunikacji Rzeszy i ściśle współdziałała z Gestapo, Kripo i Abwehrą. Natomiast Bahnschutz jako formacja paramilitarna pełnił głównie funkcje ochronne. Do zadań tej straży należała ochrona infrastruktury kolejowej – torów, mostów, stacji – przed sabotażem i atakami partyzanckimi, zabezpieczaniem transportów wojskowych i cywilnych. Formacja była podporządkowana – w przypadku GG – Kolei Wschodniej. W praktyce obie formacje funkcjonowały równolegle i się uzupełniały. Przykładowo Hans Nolte, jako członek administracji Ostbahn, kierował w jej strukturze referatem 36, który odpowiadał zarówno za policję ochrony kolei, jak i za straż kolejową na terenie GG. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 6, k. 37; „Amstblatt der Ostbahndirektion Krakau” („Dziennik Urzędowy Dyrekcji Kolei Wschodnich w Krakowie”) 1943, H. 1, s. 1.

⁵⁸ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 53, k. 34–36.

w Krakowie⁵⁹. Gestapo praktykowało często działania, w których podstawiali w strukturach policji kolejowej swoich agentów. Mowa chociażby o Franciszku *vel* Franzu Tułodzieckim – członku grupy Karola Pfeiffera, jednego z najgroźniejszych agentów Gestapo w Krakowie. Tułodziecki odpowiadał za aresztowania na stacjach w: Bieżanowie, Wieliczce, Podłężu, Kłaju, Bochni, Zabierzowie i Rudawie, dodatkowo w pracy pomagała mu jego kochanka – Helena Kowal, która działała na linii Kraków–Płaszów⁶⁰. Należy zaznaczyć, że Gestapo, wysyłając swoich agentów, nie ograniczało się jedynie do działania na stacjach czy też w administracji kolejowej, lecz miało współpracowników, którzy szpiegowali również w pociągach. Stosowali podstępny: przebierali się w mundury pocztowe i kolejowe, udawali zbiegów z więzień, uchodźców ze wschodu i zachodu czy też osoby ukrywające się przed okupantem. Wzbudzali wśród podróżnych i kolejarzy zaufanie, rozmawiali z nimi na różne tematy, podsłuchiwali, a w momencie wyjścia na jaw faktów, które mogły zostać wykorzystane przez Niemców, na najbliższej stacji wyprowadzali daną osobę z wagonu, zatrzymywali i oddawali w ręce okupanta. Według danych kontrwywiadu AK w samym dystrykcie krakowskim przy kolei działało od 700 do 800 konfidentów Gestapo⁶¹.

Patrząc na zagadnienia związane z „wielką wyspą”, należy zaznaczyć, że to Stiller wciągnął do ścisłej współpracy z Gestapo kolejarza ze Śląska. Agent ten mieszkał początkowo na terenach włączonych do III Rzeszy, a dzięki legitymacji kolejarskiej mógł bez większych przeszkód przekraczać granicę Generalnego Gubernatorstwa. Analiza dotychczasowych wyników badań wykazuje, że nie jest do końca jasne, jak nazywał się wspomniany kolejarz. Dąbrowa-Kostka podaje, że do wyspy Komendy Obszaru IV miał doprowadzić nieznany z nazwiska kolejarz mieszkający w Krakowie przy ul. św. Krzyża. Podkreśla również, że wydano na niego wyrok śmierci i oddelegowano do jego wykonania oddział Tadeusza Naturalisty ps. „Jaszcz”, a także Aleksandra Bugajskiego ps. „Halny”⁶². Z kolei Alicja Jarkowska wskazuje, że owym kolejarzem mógł być Juliusz Warski, dezterter z września 1939 r., walczący w szeregach 8. Pułku Ułanów, a który miał przysłużyć się do aresztowania korpusu oficerskiego tegoż pułku. Dodatkowo badaczka podaje, że był członkiem lewicowej konspiracji – nie rozwija jednak tego wątku⁶³. Wygląd agenta został przedstawiony przez Józefa Bratko w jego pracy z 1985 r. Autor powołuje się na protokół przesłuchania Kurta Heinemeyera, który oświadczył: „Kolejarz ten miał wtedy

⁵⁹ Ibidem, t. 18, k. 322; A. Chwalba, *Okupacyjny Kraków w latach 1939–1945*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2002, s. 287.

⁶⁰ A. Jarkowska, *Brunatna pajęczyna...*, s. 191.

⁶¹ Warto zaznaczyć, że lista konfidentów czy też współpracowników Gestapo w samym Krakowie sporządzona przez AK liczyła 807 osób. Należy jednak pamiętać, że niniejsza lista obejmowała również osoby, które prowadziły m.in. kawiarnie czy też usługi przeznaczone wyłącznie dla Niemców, co niekoniecznie wskazywało na ich współpracę agenturalną lub konfidencką. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 18, k. 319–341; A. Jarkowska, *Brunatna pajęczyna...*, s. 189.

⁶² S. Dąbrowa-Kostka, *W okupowanym Krakowie...*, s. 64.

⁶³ A. Jarkowska, *Brunatna pajęczyna...*, s. 108 i 177.

około 42–45 lat, był wysoki, szczupły. Agent ten nosił niemiecki mundur kolejowy z pagonami niebieskimi, które były obramowane czarno-złotym sznurem z dwiema złotymi gwiazdkami⁶⁴. Natomiast w innym protokole Heinemeyer podaje: „Ten agent, który przynosił meldunek, był kolejarem zatrudnionym w tym czasie w Chrzanowie lub jego najbliższej okolicy, był zatrudniony i przez Stillera był przyprowadzony do Vollbrechta. Ten agent otrzymał i był w posiadaniu dowodów strażnika ochrony kolei, które jego dobrze maskowały i pozwalały na duże nieskrępowane poruszanie się w obrębie granicy. Te meldunki agenta prowadziły jeszcze w roku 1941 do masowych aresztowań w okręgu i mieście Krakowie [...]. Przez tego agenta było tylko kilka osób, którzy tak zostali rozpracowani, że mieszkanie i nazwiska były dokładnie znane. Na podstawie jego meldunku, była tylko mała liczba osób w okolicy i w Krakowie aresztowana, od których było wiadomo, że przy przesłuchaniach mogą wymienić dalsze osoby”⁶⁵. Dalej opisuje: „Ja tego agenta, jeszcze jako polskiego kolejarza, dwa lub trzy razy przelotnie widziałem w naszym budynku służbowym. W każdym razie był on ubrany w kolejowy mundur (polski) i w takim samym płaszczu. Ja go szacuję na około 172–175 cm wysokiego i około 40 lat mającego”⁶⁶.

Na podstawie powyższych opisów ciężko jednoznacznie stwierdzić, czy agentem był Juliusz Warski, ponieważ ten według informacji AK pracował jako buchalter i mieszkał przy ul. Wawrzyńca 40/1 w Krakowie, działał również w Warszawie oraz Jaśle. Dodatkowo Warski urodził się w 23 lutego 1917 r., a więc latem 1941 r. miał 25 lat, co przeczy zeznaniom Heinemeyera⁶⁷.

Natomiast jeśli wziąć pod uwagę kwestię działalności kolejarza w organizacji lewicowej, to najprawdopodobniej mowa o Karolu Teichmanie ps. „Staw”⁶⁸. Urodzony w 1914 r. w Krakowie, był członkiem tamtejszej GL-PPR – według Gestapo również i AK. W czerwcu 1942 r., czyli rok po „wielkiej wyspie”, w wyniku aresztowania przez Kripo poszedł na współpracę z Gestapo, a jego oficerem prowadzącym był Heinemeyer, któremu pomógł doprowadzić do dekonspiracji członków podziemia – szczególnie tych z ramienia PPR⁶⁹. W wyniku tej działalności na rzecz Niemców został zlikwidowany w czerwcu 1944 r.

⁶⁴ J. Bratko, *Gestapowcy*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Kraków 1985, s. 129–130.

⁶⁵ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 16, k. 67; AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola”..., t. 4, k. 130. Zapewne mowa o nazwiskach z listy Gestapo z 1941 r. – w niej podano konkretne nazwiska, pseudonimy oraz miejsca zamieszkania działaczy podziemia.

⁶⁶ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 16, k. 69; J. Bratko, *Gestapowcy, kontrwywiad, konfidenty*..., s. 224; A. Chwalba, *Okupacyjny Kraków*..., s. 226.

⁶⁷ Wykaz konfidentów w Krakowie na IX.1944 r., depozyt Stanisława Piwowarskiego w zbiorach Muzeum Armii Krajowej im. gen. Emila Fieldorfa „Nila” w Krakowie, fotokopia w zbiorach autora. AIPN, Sprawa agenturalno-poszukiwawcza dot. Juliusz Warski, sygn. IPN Kr 010/4034.

⁶⁸ Alicja Jarkowska łączy postać Karola Teichmana z Salomonem Weiningerem – żydowskim agentem Gestapo, jednakże w swojej pracy nie uzasadniła tych wniosków. Prawdopodobnie połączyła te dwie postaci wyłącznie ze względu na żydowskie pochodzenie obydwu, nie uwzględniając daty urodzenia czy też terenu działalności agentów. Zob. A. Jarkowska, *Brunatna pajęczyna*..., s. 87.

⁶⁹ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 16, k. 69.

przez Jana Kowalkowskiego ps. „Halszka” w lokalu konspiracyjnym AK przy ul. Powiśle w Krakowie⁷⁰.

Patrząc na powyższe ustalenia, trudno stwierdzić, kim właściwie był kolejarz, mający przyczynić się do paraliżu konspiracji na krakowskiej kolei oraz w samym Krakowie. Konfrontując ze sobą wyniki badań Dąbrowy-Kostki, Jar-kowskiej oraz Bratki z relacjami kolejarzy działających w podziemiu oraz Heinemeyera, który widział agenta, można stwierdzić, że Warski oraz Teichman nie doprowadzili do „wielkiej wyspy” latem 1941 r.

Nadal pozostaje więc pytanie: Kto doprowadził do paraliżu konspiracji nie tylko w Krakowie, ale i na Obszarze Krakowsko-Śląskim? Dąbrowa-Kostka, pisząc swoje słowa w latach siedemdziesiątych, w których stwierdzał, że ciężko po latach doszukiwać się informacji na temat wspomnianego agenta, nie dysponował tymi materiałami, które miał w rękach Bratko – funkcjonariusz Służby Bezpieczeństwa. Mowa tu o zbiorach Wojewódzkiego Urzędu Spraw Wewnętrznych przechowywanych obecnie w archiwum Instytutu Pamięci Narodowej. Bratko dotarł do zeznań Heinemeyera i w swoich publikacjach je przytoczył, lecz w dość okrojonej formie. Nie dodał, iż domysły Dąbrowy-Kostki były słuszne, a na dekonspirację siatki z Krakowa miały wpływ wyspy ze Śląska, albowiem Gestapo z Katowic współpracowało ze swoimi kolegami z Krakowa, tj. Spilkerem i Volbrechtem. Świadczą o tym nie tylko słowa Heinemeyera, lecz także dokumenty niemieckiej Służby Bezpieczeństwa (niem. Sicherheitsdienst, SD)⁷¹. Możliwe, że Bratko nie chciał wyjawiać nazwiska konfidenta lub koledzy ze Służby Bezpieczeństwa całości sprawy mu nie udostępnili.

Czy w takim razie faktycznie należy domniemywać, że poza opisem wizualnym niczego nie wiemy? Otóż nie. W latach 1955–1961 funkcjonariusze Urzędu Bezpieczeństwa, a następnie Służby Bezpieczeństwa w Krakowie zajmowali się sprawą „wielkiej wyspy” i poszukiwali odpowiedzialnego, który doprowadził do dekonspiracji nie tylko członków ZWZ, lecz także innych organizacji, w tym działaczy PPS-WRN na czele z późniejszym premierem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Józefem Cyrankiewiczem. W dokumentach nie znajdziemy informacji, czy sprawa ujawnienia konfidenta została podjęta na polecenie Cyrankiewicza, niemniej jednak безпеaka zdecydowała się wszcząć dochodzenie. W przeciągu 6 lat udało im się ustalić, że kolejarzem, który doprowadził do wyspy, miał być funkcjonariusz Bahnschutzpolizei o nazwisku Kopec⁷².

⁷⁰ Ibidem, t. 19; AIPN, Akta w sprawie o uznanie za zmarłego dot. Karol Teichman, sygn. IPN Kr 4/1354, k. 17; J. Kowalkowski, *Likwidacja zdrajców narodu polskiego w Krakowie (część II)*, „Okruchy Wspomnień z Lat Walki i Martyrologii AK” 2002, nr 43, s. 53–55.

⁷¹ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 16, k. 67; Bundesarchiv, ZO, sygn. R 70-POLEN/618, k. 62.

⁷² W dokumentach Urzędu Bezpieczeństwa znajdują się również zeznania Mieczysława Kłuska – policjanta kolejowego, który znał Kopcia i opisał go tak: „Kopec – przybył na wartownię do stacji Kraków-Płaszów w roku 1942, gdzie pracował do chwili wkroczenia wojsk radzieckich, gdzie wraz z innymi Niemcami zbiegł. Kopec w okresie okupacji był VD, nigdy on nie rozmawiał nawet z kolegami po polsku, a zawsze posługiwał się językiem niemieckim. Znęcał on się nad ludnością Polską [sic!] i z chwilą złapania Polaka bił go i maltretował. Często wyjeżdżał on w oko-

Powstaje więc pytanie: Czy mowa tutaj o Alojzym Kopciu, który został przeznaczony do likwidacji przez ZWZ? Taka hipoteza byłaby zgodna zarówno z informacjami Dąbrowy-Kostki dotyczącymi wyroku na konfidenta wydane-go przez ZWZ, a także danymi bezpieczeństwa oraz relacjami, iż ów kolejarz pochodził ze Śląska. Istnieją jednak pewne rozbieżności – rysopis Alojzego Kopcia nie do końca odpowiada opisom podanym przez Heinemeyera i Mieczysława Kłuska. Kopeć, który został przeznaczony do likwidacji przez polskie podziemie, według dostępnych danych był zdecydowanie niższy, a w 1941 r. liczył 29 lat. Ponadto jeszcze w okresie szkolnym miał problemy z posługiwaniem się językiem niemieckim⁷³.

Niewykluczone też, że Heinemeyer prowadził grę z aparatem bezpieczeństwa i celowo wprowadzał go w błąd. Możliwe również, że zawodziła go pamięć co do rysopisu kolejarza – agenta. Natomiast Kłusek mógł pałać nienawiścią do Kopcia, zważywszy na jego postawę wobec Polaków, co mogło zniekształcić obraz domniemanego agenta w jego relacji.

Na podstawie relacji świadków funkcjonariusze bezpieczeństwa stwierdzili, że Vollbrecht przy pomocy Stillera, a także kolejarza o nazwisku Kopeć, który dostarczył gestapowcom fałszywe dokumenty z komórki legalizacyjnej działającej na kolei⁷⁴, oraz w oparciu o napływające informacje z pozostałych źródeł (m.in. od konfidenta Gestapo – męża właścicielki restauracji przy ul. Krakowskiej) w pierwszej kolejności rozpoczął od aresztowań w pionie kolejarskim Związku Odwetu, a więc tam, gdzie największe rozeznanie miał wspomniany agent⁷⁵.

I tak w marcu oraz kwietniu 1941 r. w wyniku brutalnych przesłuchań członkowie Związku Odwetu załamywali się i zaczęli wydawać swoich ko-

lice Gliwic, gdzie posiadał swą rodzinę. Liczył on w tym czasie ok. 30 lat. Wysoki – ok. 180 cm [...] włosy blond”. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 53, k. 26, 77, 94.

⁷³ Alojzy Kopeć – ur. 6 maja 1912 r. w miejscowości Zabrzeg. Przed wybuchem wojny służył w wojsku jako saper. Od 1 października 1937 r. pracował jako ślusarz, palacz, a następnie przyjęty na stanowisko pomocnika maszynisty przy Parowozowni Głównej Czechowice-Dziedzice w 1938 r. Na liście agentów i konfidentów Gestapo z 1 stycznia 1945 r. figuruje z numerem 274. Został wyznaczony do likwidacji przez AK, jednak zdołał się ukryć przy Pomorskiej 2, choć na co dzień zamieszkiwał przy ul. Chocimskiej 15. Po wojnie przebywał na Śląsku – tam zmarł 5 września 1995 r. Niejaki Alojzy Kopeć figuruje również w katalogu funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej (dalej: MO). Ten urodził się 13 września 1912 r. w Goleszowie i jeszcze w trakcie wojny, tj. 28 stycznia 1945 r., wstąpił do MO w Chrzanowie, gdzie dostał przydział do posterunku w Trzebini. Służbę skończył 1 sierpnia 1946 r. Nasuwa się zatem pytanie, czy Alojzy Kopeć, urodzony w maju lub wrześniu, to ta sama osoba i czy mogła doprowadzić do „wielkiej wyspy”. Kopeć mógł ukryć swoją tożsamość, podając fałszywe dane – co było wówczas powszechną praktyką wśród osób współpracujących z Gestapo oraz wśród członków polskiego podziemia niepodległościowego. Obecny stan badań nie pozwala jednak na jednoznaczne rozstrzygnięcie tej kwestii. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 18, k. 329; ibidem, t. 53, k. 26, 77; AIPN, Akta personalne funkcjonariusza MO: Kopeć Alojzy, sygn. IPN Ka 0264/150; ANK, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, sygn. 29/425/0/-/5365.

⁷⁴ Prowokacja, w której agenci Gestapo pozyskiwali dokumenty od podziemia, podając się za ukrywających się oficerów Wojska Polskiego, była praktykowana już od początku okupacji. AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”..., t. 16, k. 67; ibidem, t. 53, k. 26.

⁷⁵ J. Bratko, *Gestapowcy*..., s. 132.

legów z konspiracji. Wówczas aresztowano 72 osoby z III odcinka Obwodu Kraków-miasto obejmującego: Grzegórzki, Dąbie, Rakowice⁷⁶. Wśród kolejarzy z Krakowa 1 kwietnia tego roku aresztowano Józefa Reczka oraz Mariana Malerzyka, a dzień później Józefa Jasieńskiego wraz z żoną Zofią ps. „Ina” oraz ojcem, a także Edwarda Popiela⁷⁷. Ponadto Niemcy zatrzymali prezesa konspiracyjnego Okręgu Krakowskiego ZZK Rudolfa Batora oraz Karola Wrone, jednocześnie Gestapo aresztowało Franciszka Bäckera⁷⁸. Tym samym wiosną 1941 r. aresztowania dotknęły ponad 180 osób⁷⁹. Konspiracji udało się uratować ojca Jasieńskiego, a także jego żonę⁸⁰. Natomiast pozostali zostali rozstrzelani w KL Auschwitz w latach 1941–1942⁸¹.

Warto podkreślić, że termin przeprowadzenia aresztowań wśród członków podziemia niepodległościowego nie był przypadkowy. Na czerwiec 1941 r. III Rzesza planowała atak na Związek Sowiecki, w związku z tym Gestapo uruchomiło swoją siatkę agenturalną. Rozpoczęto wówczas działania mające na celu eliminację działaczy konspiracyjnych z obszarów zaplecza militarnego i logistycznego, tj. przemysłowego Śląska oraz GG, gdzie koncentrowano jednostki Wehrmachtu. Celem tej operacji było zminimalizowanie ryzyka sabotażu, zwłaszcza na liniach kolejowych, w przededniu planowanego ataku.

Na wieści o aresztowaniu prezesa okręgu ZZK Batora zwołano do Krakowa tajny zjazd członków konspiracji Związku Zawodowego Kolejarzy. Wybrano wówczas nowy konspiracyjny zarząd. Na tym wyjeździe szczegółowo omówiono i przeanalizowano aresztowanie członków organizacji. Nakreślono wówczas plan dalszego działania oraz sposób łączności z Warszawą, a także innymi komórkami podlegającymi pod Okręg Kraków⁸².

W sierpniu 1942 r. w budynku piekarni na ul. Kolejowej w Rzeszowie odbyło się spotkanie krakowskiego podziemia kolejarskiego z ich odpowiednikami lwowskimi. Miało ono charakter czysto informacyjny. Kolejarze z Krakowa chcieli uzyskać wiadomości dotyczące dawnych członków PPS i ZZK podlegających Dyrekcji Okręgowej Kolei we Lwowie, ponieważ jeszcze przed wybuchem wojny ściśle z nimi współpracowali. Kolejarzom zależało na podtrzymaniu współpracy między siatką krakowską a lwowską w chwili wybuchu

⁷⁶ S. Piwowarski, *Okręg Krakowski Służby Zwycięstwu Polski – Związku Walki Zbrojnej – Armii Krajowej*, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 1994, s. 18.

⁷⁷ AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola”..., t. 4, k. 130.

⁷⁸ J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 467.

⁷⁹ W. Dudek, *Wspomnienia okupacyjne*, cz. 2, Wydawnictwo „Skała”, Kraków 1995, s. 63.

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Częściowy wykaz nazwisk kolejarzy z Krakowa podaje Bronisław Wardawy, ponadto nazwiska tychże znajdują się w *Księdze Pamięci KL Auschwitz*. Zob. B. Wardawy, *Kolejarze w Katyniu i innych miejscach kaźni i męki. Biogramy i dokumenty*, t. 2, Wydawnictwo Norbertinum, Lublin 2010, s. 399–463; *Księga Pamięci. Transporty Polaków do KL Auschwitz z Krakowa i innych miejscowości Polski południowej 1940–1944*, t. 1, red. F. Piper, I. Strzelecka, Towarzystwo Opieki nad Oświęcimem, Państwowe Muzeum Auschwitz-Birkenau, Warszawa–Oświęcim 2002.

⁸² Na czele nowego zarządu stanął Piotr Flach, a członkami zostali: Eugeniusz Siatka, Leopold Sikora oraz Józef Garbacki (Grabacki). BJ CDCN, J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, Garść piasku..., k. 8 i 35.

wojny między III Rzeszą a Sowietami. Tereny, na których działała konspiracja lwowska, w 1941 r. zostały włączone do GG jako Dystrykt Galicja. Ułatwiło to kolejarzom współpracę, gdyż wcześniejsze przejazdy przez granicę między Generalnym Gubernatorstwem a Związkiem Sowieckim były znacznie utrudnione przez ścisłe kontrole graniczne.

Podczas 45-minutowego spotkania debatowano także nad wyspami wśród kolejarzy oraz jak sobie radzić z konfidentami Gestapo pracującymi na kolei. Uzgodniono również, że wymiana informacji poprzez szyfr będzie się odbywać za pomocą telefonów, które obsługiwać będą dyspozytorzy parowozowi oraz konduktorzy. Natomiast turnusowe wykresy pracy poszczególnych dyspozytorów miały być wzajemnie wymieniane przez łączników obydwu ośrodków konspiracyjnych⁸³.

Formy działalności i oporu krakowskich kolejarzy wobec niemieckiego okupanta w latach 1939–1942

W okresie okupacji kolejarze, działając na rzecz konspiracji, podejmowali się różnych form walki: kolportaż prasy, mały sabotaż oraz dywersja. Niemniej jednak zanim te działania zaczęły być szerzone na większą skalę, musieli dostosować się do realiów okupacyjnych i w pierwszej kolejności zadbać o przeżycie w ciężkich chwilach. Równomiernie zaczęli wspomagać potrzebujących – szczególnie najbiedniejszych kolejarzy oraz ich rodziny.

Takiej działalności podjęła się grupa pracowników parowozowni w Krakowie, która działała pod szyldem Rodzina Kolejowa, a także Spółdzielnia Spożywcza Związku Zawodowego Kolejarzy w Krakowie mieszcząca się przy pl. Matejki 8. Przez początkowe miesiące okupacji organizowali stołówki, gdzie dożywiano głodujących, a także zbierali datki oraz udzielali zasiłków potrzebującym. W pierwszej zbiórce pracownikom parowozowni udało się zebrać kwotę 635,60 zł i podzielić ją na 26 osób⁸⁴. Podobne zbiórki organizowano także na pozostałych węzłach kolejowych znajdujących się w granicach dystryktu krakowskiego. Wiadomo, że w Krakowie do marca 1940 r. były przynajmniej 3 zbiórki⁸⁵, jednakże 1 grudnia 1941 r. Gestapo ostatecznie zabroniło organizowania dalszych takich akcji, grożąc aresztowaniem kierownictwa⁸⁶.

Mimo to powstawały kolejne nielegalne komitety samopomocy koleżeńskie. Zbierano pieniądze przy wypłatach i potracano część dochodu z nielegalnych źródeł, a następnie przekazywano te środki najbiedniejszym osobom. Ponadto organizowano dostawy żywności z terenów rolniczych, które następ-

⁸³ Grupę z Krakowa reprezentował Piotr Flacht, który na terenie parowozowni w Płaszowie w pierwszych miesiącach okupacji organizował własną piątkę konspiracyjną, oraz Karol Matias, natomiast lwowską – Stanisław Kuncewicz oraz Józef Chamuczyński. Ibidem, k. 13–14.

⁸⁴ BJ CDCN, J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, *Garść piasku...*, k. 1–2; J. Gmitruk, K. Komorowski, P. Matusak, *Żołnierze żelaznych szlaków...*, s. 14.

⁸⁵ BJ CDCN, J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, *Garść piasku...*, k. 2–4.

⁸⁶ Archiwum Akt Nowych, Delegatura Rządu na Kraj, Departament Pracy i Opieki Społecznej, sygn. 202/VIII-4, k. 67.

nie potajemnie rozprowadzano – w pierwszej kolejności między rodzinami kolejarzy, których zatrzymało Gestapo, oraz wśród rodzin wielodzietnych. Następnie racje żywnościowe były przekazywane pozostałym członkom organizacji konspiracyjnych, m.in. członkom PPS-WRN. Taka forma pomocy miała działać od początku grudnia 1939 r. aż do końca 1940 r.⁸⁷

Kolejarze ważną rolę odgrywali przy pracy w wywiadzie. Sporządzane przez nich raporty dotyczące ruchu niemieckich wojsk były szczególnie istotne po 20 grudnia 1940 r. Wówczas szef Oddziału II (wywiadu) KG ZWZ ppłk Wacław Berka miał otrzymać informację z Rzeszy, że Niemcy planują atak na Związek Sowiecki⁸⁸.

W Krakowie z ramienia ZWZ wyróżniającą się grupą operującą od jesieni 1939 r. do wiosny 1941 r. była ta dowodzona przez Jana Kopcia ps. „Jarema”. Ci żołnierze początkowo zajmowali się obserwacją głównych obiektów wojskowych i policyjnych, rejestrowaniem wszelkich zmian dotyczących stanu ich załóg oraz sporządzaniem z nich raportów. Natomiast na początku 1941 r. zostali oddelegowani do obserwacji wzmożonego ruchu sił Wehrmachtu kierującego się na wschód. Za to zadanie odpowiadał zespół Anatola Kopcia ps. „Gran”, który działał z kolejarzami stacji Kraków-Płaszów, prawdopodobnie z Janem Uznańskim na czele. Kolejarze zobowiązani byli do składania co 4 dni raportów, w których należało określić charakter danego transportu (szczególną uwagę zwracając na transport wojskowy) oraz wskazać, czy przewożono materiały lub sprzęt wojenny. Dodatkowo raporty miały zawierać informacje o składzie drużyny prowadzącej pociąg, numerze pociągu oraz o stacjach załadunku i wyładunku. Mieli także informować o ewentualnych uwagach i spostrzeżeniach pojawiających się przy okazji transportu⁸⁹.

Zbieranie tych informacji pozwalało wywiadowi na ustalenie schematów i szlaków transportowych Wehrmachtu, a tym samym na wysnucie intencji militarnych Niemców. Dzięki zgromadzonym danym już na początku 1941 r. dowództwo polskiego podziemia niepodległościowego było w stanie przekazać informacje aliantom o ruchach niemieckich i planach związanych z atakiem III Rzeszy na Sowieciów.

Ponadto kolejarze angażowali się w kolportowanie prasy konspiracyjnej, a także na rzecz akcji „N” – czyli antyniemieckiej propagandy dywersyjnej organizowanej już pod koniec 1940 r. w Biurze Informacji i Propagandy KG ZWZ. Ścisłej mówiąc, akcja „N” polegała na podszywaniu się pod wroga w celu

⁸⁷ Na tym polu odznaczyli się Teodor Piotrowski i Wojciech Pietruszka – pracownicy Spółdzielni, którzy za swoją działalność ponieśli śmierć. GBK, H. Tempczyk, Bohaterowie żelaznych szlaków..., s. 184–185; Biblioteka Muzeum Miasta Krakowa, Rzeźnik Stefan, Działalność okupacyjna Polskiej Partii Socjalistycznej w Krakowie w ruchu oporu w walce z okupantem hitlerowskim 1939–1945, sygn. R. 1561, k. 8.

⁸⁸ P. Matusak, *Armia Krajowa. Piony wywiadu i dywersji...*, s. 512.

⁸⁹ BJ, Archiwum Jerzego Polaczka, Wywiad wojskowy ZWZ-AK Kraków-Śródmieście w l. 1940–45, Wspomnienia ze służby w wywiadzie ZWZ-AK Kraków. Część I wg wspomnień „Fakira”, sygn. Przyb. 368/01, k. 4; BJ CDCN, J. Chamuczynski, H. Kunciewicz, Garść piasku..., k. 10; Archiwum Akt Nowych, Armia Krajowa, sygn. 2/1326/0/3.1/XI/1, k. 191.

podważenia morale wojska i społeczeństwa niemieckiego, a także wytworzenia przekonania o nieuchronnej klęsce Niemiec. Dlatego na całym terytorium GG kolportowano liczne czasopisma oraz ulotki stylizowane na niemiecką modłę (np. gotyckie czcionki), aby nie wzbudzać podejrzeń fałszerstwa. Akcja „N” szczególnie była wyraźna na kolei. Komórka „N” w Krakowie początkowo liczyła 38 osób i jak informował gen. Rowecki w raporcie do Londynu za okres do 15 marca 1942 r., miała wykazywać „wszechstronną inicjatywę”⁹⁰. Wydaje się, że ta inicjatywa, o której wspominał komendant ZWZ-AK, prężnie się rozwijała, albowiem już cztery miesiące później w raporcie z 16 lipca 1942 r. stwierdzał, że komórka „N” działała sprawnie, a ponadto „obsługiwała parokrotnie Bochnię, Wieliczkę, linię kolejową po Tarnów, a nawet zorganizowano przerzuty na tzw. tereny Reichowe. Udało się uruchomić punkt przesyłkowy pod Łaziskami Górnymi”⁹¹.

Pracownicy kolei nie zapomnieli także o aresztowanych i wywiezionych do KL Auschwitz. Informacje o tworzeniu przez Niemców obozu w Oświęcimiu docierały do podziemia niepodległościowego już w maju 1940 r. I tak od września tego roku zaczęto organizować konspirację w miejscowościach przyobozowych. Do końca 1941 r. pomoc więźniom obozu ograniczała się do dostarczania żywności, lekarstw i papierosów⁹². W jednym z transportów z 10 grudnia 1942 r., kiedy kierowano ludzi do KL Auschwitz, krakowscy kolejarze pomogli uratować trzy kobiety. Wykorzystali postój pociągu w nocy przed dworcem przetokowym, a następnie otworzyli zamknięte drzwi wagonu i wypuścili je na wolność⁹³. Ponadto kolejarze pomagali w ucieczkach z obozu. Takie zdarzenie podaje w swojej relacji Czesława Szerbowska. Wspomina spotkanie z jedną z więźniarek w szpitalu obozowym, która opowiedziała jej o swojej ucieczce. Pracownicy Kolei Wschodniej pomogli kobiecie dostać się do Krakowa, jednak w mieście ktoś ją wydał Gestapo i ponownie trafiła do obozu⁹⁴. Kolejarze starali się również ratować osoby zagrożone wywózką – w tym Żydów. Dostarczano im fałszywe dokumenty tożsamości, tzw. kenkarty (niem. *Kennkarte*), karty pracy (niem. *Arbeitskarte*) oraz przepustki na wyjście z getta. Te były produkowane przez komórkę legalizacyjną funkcjonującą w drukarni kolejowej w Krakowie⁹⁵. O sytuacji pozyskania kenkart wspominał Chamuczyński, członek ZZK i jeden z dowódców kolejarzkiego podziemia,

⁹⁰ *Akcja dywersyjna „N”. Dokumenty i materiały z archiwum Tadeusza Żenczykowskiego*, oprac. G. Mazur, Towarzystwo Przyjaciół Ossolineum, Wrocław 2000, s. 49–50.

⁹¹ *Ibidem*, s. 62.

⁹² Na tym polu szczególnie odznaczali się kolejarze oraz maszyniści znani jedynie z pseudonimów: „Maszynista” i „Palacz”, a także Franciszek Rambies, którzy przewozili wspomniane rzeczy. Zob. Archiwum Państwowego Muzeum Auschwitz-Birkenau (dalej: APMAB), Oświadczenia, t. 37, Relacja Stanisława Rzeźnika z 20.03.1963 r., k. 3–4; APMAB, Oświadczenia, t. 110, Relacja Stanisława Bielczyka, k. 112.

⁹³ „Biuletyn Głównej Komisji Badań Zbrodni Niemieckich w Polsce” 1947, t. 2, s. 114.

⁹⁴ APMAB, Oświadczenia, t. 66, Relacja Czesławy Szerbowskiej z 19.10.1969 r., k. 99.

⁹⁵ Do tej siatki należeli: Józef Grabowski, Jan Guzik, Edward Janton, Czesław Kantorowicz, Mieczysław Kopiec, Stanisław Prokop, Edward i Stanisław Sikora. Zob. L. Kaczanowski, *Kolejarze w walce z hitlerowskim...*, s. 226–227.

działający od 1942 r. w Okręgu Lwów. W październiku 1942 r. dzięki pomocy Piotra Flachta zdobył 20 kenkart dla Żydów ukrywających się w okolicach Bystrzycy nad Dniestrem⁹⁶.

Jedną z najbardziej powszechnych akcji podejmowanych przez pracowników przedwojennych PKP była dywersja. Do tej formy działalności i promowania opieszałości między kolejarzami zachęcał w maju 1942 r. „Biuletyn Informacyjny”: „Wśród błędów, jakie Niemcy popełnili – jednym z najgroźniejszych dla nich jest brak taboru kolejowego. Ten tabor wykorzystywany jest ponad normę, straty w nim są coraz silniejsze, fabryki nie zdążają z naprawami i budową. Ilość katastrof kolejowych – ogromnie wzrosła. Chaos w niemieckiej służbie kolejowej – to nieład w całym niemieckim życiu gospodarczym, to dezorganizacja frontu. Kolejarze! Nie zapominajcie, że ten, kto dokładnie wykonuje swoją pracę – służy Niemcom. Sami dobrze wiecie, co robić, ażeby opóźniać transporty bez narażania siebie i swoich kolegów. Koła powinny kręcić się powoli i robić jak najwięcej niepotrzebnych kilometrów. Dbajcie w pracy o swe zdrowie, wyczerpane niewystarczającym odżywianiem i pracujcie powoli”⁹⁷.

Niemniej jednak zamachy na pociągi oraz infrastrukturę kolejową rozpoczęły się już w 1940 r., o czym meldował 19 marca tego roku płk Rowecki do Komendy Głównej, podkreślając, iż stan organizacji pozwala na przeprowadzanie akcji dywersyjnych bez ryzyka dekonspiracji. Wówczas wspominał o operacji na pociągi wojskowe w Łodzi oraz pod Krakowem⁹⁸. Mimo tego meldunku w latach 1939–1940 działania dywersyjne na kolei były podejmowane sporadycznie, dopiero w z czasem zaczęto je intensyfikować⁹⁹. Wynikało to z późniejszych wytycznych dla akcji dywersyjnej na terenie okupacji niemieckiej z 24 maja 1940 r., w których gen. Sosnkowski podawał gen. Roweckiemu, iż wyklucza wszelkie sporadyczne i doraźne akty zbrojne czy dywersyjne. Każde działanie miało mieć sens i wyraźny cel związany z przebiegiem działań wojennych. Wszelkie tego typu akty miały być wykonywane na bezpośredni rozkaz Sosnkowskiego. Zdecydowano wówczas o szkoleniu kadr i gromadzeniu odpowiedniego sprzętu potrzebnego do organizacji dywersji i w rezultacie do realizacji powstania powszechnego¹⁰⁰. Instrukcja ta była pokłosiem słabej sytuacji Francji w walce z Niemcami oraz koniecznością przeniesienia się rządu polskiego na Wyspy Brytyjskie.

Wydaje się, że w kraju dostosowano się do instrukcji komendanta głównego. Należy jednak tutaj zaznaczyć, że kolejarze jeszcze przed wojną byli szkoleni z zakresu przeciwdziałania dywersji i sabotażowi, a dzięki pozyskanej wiedzy podczas okupacji potrafili unikać błędów, które mogłyby zdradzić ich działania.

⁹⁶ BJ CDCN, J. Chamuczyński, „Kenkarta”... i inne wspomnienia, sygn. 1624/385, k. 1–3.

⁹⁷ *Do polskich kolejarzy*, „Biuletyn Informacyjny” 1942, nr 21(125), s. 5.

⁹⁸ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 1..., s. 312.

⁹⁹ GBK, H. Tempczyk, Bohaterowie żelaznych szlaków..., s. 241–242.

¹⁰⁰ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 1..., s. 314 i 424; *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 2..., s. 584.

Mimo to ZWZ, a po nim AK stale podnosiły ich umiejętności. Wydawano instrukcje oraz materiały szkoleniowe dotyczące sabotażu kolejowego, które obejmowały m.in. sposoby wykolejenia taboru kolejowego poprzez podłożenie min, uszkodzenia nawierzchni czy położenia przeszkody na torze kolejowym¹⁰¹.

W Krakowie punkt szkoleniowy i kontaktowy kolejarzy oraz ich współpracowników mieścił się w mieszkaniu Pelagii i Wincenta Bednarskich przy ul. Lubicz 24/2. Lokal ten jednocześnie spełniał funkcję zakładu fotograficznego, przez co nie wzbudzał większych podejrzeń związanych z częstymi odwiedzinami różnych osób, w tym Cyrankiewicza oraz Jasieńskiego, a także kurierów przybyłych ze Śląska. Na polecenie krakowskiego dowództwa ZWZ przenieśli się w to miejsce razem z dziećmi, aby zorganizować tam melinę nierzucającą się w oczy, a usytuowaną tuż przy dworcu kolejowym. Praca Bednarskich w konspiracji rozpoczęła się od współpracy z inż. Henrykiem Buzonem (Buzunem) ps. „Kanarek”. Przed wojną był on dyrektorem Zbrojowni nr 2 przy ul. Rakowieckiej w Krakowie, a w trakcie okupacji pracował na kolei jako maszynista. Ponadto w działalność konspiracyjną zaangażowany był brat Pelagii – Bronisław Opilka ps. „Steff”, który działał z ramienia OOB/ZWZ i w Sosnowcu kierował siatką kolejarzy parającą się sabotażem, współpracując jednocześnie z krakowską siatką, do której należała jego siostra. Popiel do kontaktu z Buzonem i Opilką oddelegował Józefa Reczka. Buzon był również odpowiedzialny za zorganizowanie kolejowej grupy sabotażowej na terenie Górnego Śląska, Śląska Cieszyńskiego i Zagłębia Dąbrowskiego¹⁰².

Rozkaz dotyczący wzmoczenia akcji sabotażowej padł 14 lutego 1941 r., było to pokłosiem ataków III Rzeszy na Wielką Brytanię, przez co polska konspiracja musiała wykazać jeszcze większe zaangażowanie w walce z Niemcami¹⁰³. Pierwszy raport słany do Londynu, który wskazywał nieco bardziej konkretne dane świadczące o skuteczności działalności Związku Odwetu i wzmoczonej akcji sabotażowo-dywerysyjnej na kolei, jest opatrzony datą 27 marca 1941 r. i punktuje: „Stan parowozów na terenie Gubernatorstwa z 15 br. wynosił 1476 sztuk, z tego w dniu 15 II zepsutych było 42,7% [...]. Ilość zepsutych parowozów powstała na skutek akcji sabotażowych, częściowo także na skutek normalnego zużycia. Cyfrowo, w ciągu ostatnich miesięcy, Okręgi meldowały uszkodzenie 257 parowozów. Ponadto pozbawiono narzędzi roboczych 432 parowozy i przetrzymywano w warsztatach ponad potrzebny do remontu czas 712 parowozów. Poza tym, na kolei stosowano częste wykolejenia pociągów, wskutek czego przerwy w ruchu następują od kilku do kilkunastu godzin. Przeciętnie jest 37 wykolejeń w miesiącu na poszczególnych terenach. Stosowane jest wyposażenie wagonów osobowych w opóźnione środki zapalające,

¹⁰¹ AIPN, Armia Krajowa. Okręg Kraków kryptonimy „Gobelin”, „Godło”, „Muzeum”, sygn. IPN Bu 1558/543, k. 22.

¹⁰² Z. Polubiec, *By nie odeszły w mrok zapomnienia. Udział kobiet polskich w II wojnie światowej*, Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa 1976, s. 180; APMAB, Oświadczenia, t. 35, Relacja Pelagii Bednarskiej, k. 3–4; AIPN, Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola”..., t. 4, k. 124.

¹⁰³ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 1: wrzesień 1939–czerwiec 1941, cz. 2..., s. 846.

tak że pożary powstają na terenie Rzeszy. Ostatnio w dwóch miesiącach zanotowano takich wypadków w pociągach osobowych 26. Ogółem w pociągach towarowych spowodowano w ostatnich czterech miesiącach spalanie się 16 wagonów z materiałem wojskowym, 12 wagonów wełny i bawełny prasowanej, 52 wagony węgla (w tym 38 idących do Rosji) – pożary powstały na terenie okupacji sowieckiej, 175 wagonów żywności i paszy¹⁰⁴.

Zwiększenie intensywności działań sabotażowo-dywersyjnych potęgowało i tak już istniejący kryzys Kolei Wschodniej wynikający z niedoboru taboru kolejowego oraz personelu. Dochodziło także do sytuacji, które szczególnie irytowały niemieckich wojskowych oraz dygnitarzy, czego przykładem było zdarzenie z jesieni 1941 r. Wówczas wyjeżdżający z Krakowa batalion marszowy IV/143 Wehrmachtu musiał się dwa razy załadowywać i rozładowywać podczas transportu ze względu na braki parowozów i wagonów zdolnych do jazdy¹⁰⁵.

Na ten moment ciężko określić liczbowo, w jakim stopniu w sabotowaniu i prowadzeniu dywersji na liniach komunikacyjnych okupanta uczestniczyła siatka krakowska. Niemniej jednak przytaczane poszczególne przypadki, a także relacje i meldunki wskazują na pewną aktywność w tym zakresie podziemia niepodległościowego z Krakowa. Działania te nie umknęły uwadze Niemców. W ich wyniku okupant zwiększył ochronę na kolei, a za nielegalne wtargnięcie na tory lub obiekty kolejowe groziła kara śmierci¹⁰⁶.

Niektóre akty sabotażu na krakowskiej kolei nie były wykonywane wyłącznie przez Polaków, ale także przez spadochroniarzy Stalina zrzuconych na tereny okupowane przez III Rzeszę. Ci nie zważali na represję, jakie mogłyby zostać wymierzone w ludność cywilną. Tak było w przypadku zdarzenia z czerwca 1942 r., kiedy to w wyniku dywersji prawdopodobnie przeprowadzonej przez GL-PPR pod dowództwem Leonida Czetyrko ps. „Czarny”, „Kolka”¹⁰⁷ w Płaszo-

¹⁰⁴ *Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945*, t. 2: *czerwiec 1941–kwiecień 1943*, cz. 1, red. E. Maresch, A. Suchcitz, K. Bożejewicz, H. Pirwitz-Bujnowska, W. Grabowski, R. Leśkiewicz, Instytut Pamięci Narodowej, Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Studium Polski Podziemnej – Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Warszawa 2019, s. 896.

¹⁰⁵ P. Matusak, *Armia Krajowa. Piony wywiadu i dywersji...*, s. 295.

¹⁰⁶ Poszczególne kwestie w zakresie zwalczania dywersji i sabotażu, a także wykraczania przeciwko zarządzeniom administracyjnym regulowały rozporządzenia Hansa Franka. Zob. „Verordnungsblatt des Generalgouverneurs...” 1939, H. 2, s. 10; „Verordnungsblatt für das Generalgouvernement” 1941, H. 45, s. 289–291; BJ CDCN, J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, Garść piasku..., k. 9.

¹⁰⁷ Postać Leonida Czetyrko ps. „Czarny” jest szczególnie interesująca w ogóle dla krakowskiej konspiracji. Ten od maja 1942 r. odpowiadał za większość akcji dywersyjnych na kolei, szczególnie tych przeprowadzonych przez GL na terenie Krakowa i okolic. Warto w tym miejscu przybliżyć historię sowieckiego agenta, który w rzeczywistości był pochodzącym z Wileńszczyzny Polakiem o nazwisku Kozak. Urodził się w 1916 lub 1918 r. W chwili wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. miał walczyć w szeregach 77. Pułku Piechoty. Po agresji Sowieców na Polskę jego oddział został rozbrojony, a Czetyrko *vel* Kozak poszedł na współpracę z Armią Czerwoną, wykorzystując swoją przynależność w okresie przedwojennym do Komunistycznej Partii Związku Sowieckiego (bolszewików). Będąc w Moskwie, ukończył kurs wywiadowczy Armii Czerwonej, a ponieważ był dobrym radiotelegrafistą i strzelcem, został zrzucony w lutym lub marcu

wie powieszono 7 mężczyzn. „Biuletyn Informacyjny” w lipcu 1942 r. relacjonował tę sytuację: „Dnia 24 VI pod Krakowem wykoleił się pociąg z dostawami wojskowymi i częściowo spłonął. Następnego dnia policja niemiecka i SS przeprowadziły w szeregu punktów miasta masowe łapanki i w poszczególnych domach aresztując wielką ilość mężczyzn. Z pośród [sic!] aresztowanych wybrano w sposób całkowicie dowolny 7 mężczyzn i wszystkich powieszono na szubienicach, wystawionych wzdłuż planty kolejowego w pobliżu stacji Kraków-Płaszów”¹⁰⁸. Z kolei w „Gwardziście” z 10 lipca 1942 r. czytamy: „Wykolejono i spalono pociąg z materiałem wojennym na st. kol. Płaszów (trasa Kraków–Lwów) koło Krakowa. 40 żołnierzy niemieckich zostało zabitych i rannych. Przerwa w ruchu trwała 12 godzin”¹⁰⁹. Jednakże relacje uczestników tamtejszych wydarzeń nie pozwalają jednoznacznie ustalić, czy egzekucja była odwetem za dywersję, w wyniku której wykoleił się pociąg z materiałami wojskowymi w okolicy Płaszowa 24 czerwca 1942 r., czy za sabotaż – w Biezanowie wykoleił się pociąg towarowy, czy też za katastrofę pociągu pospiesznego w Kokotowie, a które prawdopodobnie przeprowadziła GL pod komendą Czetyrko.

Krystian Brodacki w swoim artykule przytacza zeznania świadka ówczesnych zdarzeń Dawida Schlanga, podając: „Jako powód wykonania tej egzekucji podano sabotaż kolejowy wykonany w ten sposób, że nieznani sprawcy rozkręcili szyny kolejowe w okolicy Biezanowa, na skutek czego wykoleił się pociąg. Nazwisk powieszonych nie znam, w każdym razie z opowiadania odemianów [Jüdischer Ordnungsdienst, pol. Żydowska Służba Porządkowa – K.K.] wiem, że byli to więźniowie, ponieważ zdradzali ślady wyczerpania i katowania ich w więzieniach przez Niemców”¹¹⁰. Dodaje, że powieszono 7 mężczyzn – z czego jeden lub dwóch to Żydzi, a pozostali Polacy¹¹¹.

Natomiast Jan Banaś i Grażyna Fijałkowska informują, że przy ul. Wodnej zostało powieszonych 7 kolejarzy w odwecie za sabotaż Czetyrki¹¹², informację o śmierci mężczyzny potwierdza „Dziennik Polski”, podkreślając, iż byli to członkowie przedwojennego ZZK¹¹³. Inną wersję tych wydarzeń przedstawia Chamu-

1942 r. w rejon Krakowa, aby zorganizować partyzantkę. Jego oddział działał do stycznia 1943 r., kiedy to w wyniku denuncjacji przez kolejarza, członka przedwojennej Komunistycznej Partii Polski Karola Urbańskiego ps. „Kalina”, został aresztowany przez Gestapo. „Czarny” miał trafić do KL Auschwitz, gdzie po 6 sierpnia 1944 r. ślad po nim zaginął. Według relacji współtowarzyszy z oddziału został zabrany z bloku 9 przez Gestapo. Z kolei inne informacje wskazują, że za aresztowaniem Czetyrki mógł stać Karol Teichman ps. „Staw” – kolejarz, członek AK i GL, który po aresztowaniu przez Kripo poszedł na współpracę z Gestapo. Zob. ANK, Relacje i wspomnienia działaczy partyjnych, sygn. 29/1312/0/-/2570: Czetyrko Leonid; S.M. Jankowski, „Czarny” *nadaje o trzeciej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979, s. 96–110; R.K., *Krakowska dywersja*, „Sygnały” 1972, nr 38(1183), s. 6.

¹⁰⁸ „Biuletyn Informacyjny” 1942, nr 27(131), s. 5.

¹⁰⁹ „Gwardzista” 1942, nr 4, s. 2.

¹¹⁰ K. Brodacki, *W 1942 roku w Krakowie. Co z tymi napisami?*, „Tygodnik Solidarność” 2001, nr 5, s. 6–7.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² J. Banaś, G. Fijałkowska, *Miejsca Pamięci Narodowej na terenie Podgórze*, Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia im. Erazma i Anny Jerzmanowskich, Kraków 2006, s. 129.

¹¹³ *Pamięci bohaterów kolejarzy*, „Dziennik Polski” 1947, nr 301, s. 4.

czyński: „Wielkie poruszenie wśród Niemców wywołało wykolejenie pociągu w Biezanowie dokonane przez trójkę konspiracyjną a to frezera ob. Kasznicę [Edwarda – K.K.] z grupy kolejowej Marchewczyka i Szadkowskiego z grupy PPS. Ponieważ sprawców wykolejenia nie ujawniono przeto zabrano 8 zakładników (kolejarzy) i w Płaszowie powieszono, zaś trzech dodatkowo przyłapanych w osobach tow. NN Radka, NN Kowala i NN Sawickiego rozstrzelano”¹¹⁴.

Wiele jednak wskazuje, że to właśnie wydarzenia z 24 czerwca 1942 r. mogły być bezpośrednią przyczyną publicznej egzekucji przy ul. Wodnej, podczas której śmierć poniosło 7 kolejarzy. Nie można jednak wykluczyć, że incydenty z Biezanowa oraz Kokotowa także miały wpływ na rozwój całej sytuacji.

Podsumowanie

Kolejarze byli świadomi roli, jaką mogą odegrać w działalności konspiracyjnej. Dzięki swojej mobilności i dostępowi do informacji stali się jednymi z pierwszych kurierów i wywiadowców. Odegrali znaczącą rolę w przekazywaniu informacji – szczególnie z obozów zagłady czy z terenów frontowych. Oprócz tego zajmowali się pomocą koleżeńską, szmuglowaniem towaru, przemycali żołnierzy konspiracji, a także przewozili w ukryciu sprzęt wojskowy.

Warto pochylić się nad pomocą koleżeńską w warunkach wojennych, która sama w sobie stanowi akt wyjątkowy – zwłaszcza w sytuacji, gdy zaspokojenie podstawowych potrzeb stanowiło wyzwanie. W realiach systemu totalitarnego, a już szczególnie w związku z polityką okupacyjną Niemiec, której fundamentem była inwigilacja i dezintegracja więzi społecznych, każdy przejaw solidarności Polaków zyskiwał wymiar polityczny. Nie dziwi więc, że niemieckie władze okupacyjne ostatecznie zakazały prowadzenia zbiórek, dostrzegając w nich zagrożenie.

Ponadto sama infrastruktura kolejowa została zaadaptowana na przestrzeń działalności konspiracyjnej. Jej rozległość i złożoność ułatwiały zarówno działania wywiadowcze, jak i pomoc społeczną. Ponadto takie nieoczywiste miejsca związane z koleją, jakim był zakład fotograficzny Bednarskich przy ul. Lubicz, stały się punktami kontaktowymi, które początkowo nie wzbudzały większych podejrzeń wśród Niemców.

Analizując mozaikę kolejarzkiej konspiracji, należy zauważyć, że miała ona charakter sieci. Nie były to wyłącznie odgórnie tworzone struktury, jak to były w przypadku Organizacji Orła Białego czy też konspiracji zorganizowanej przez ZZK, ale także powstawały autonomiczne komórki, które współpracowały z większymi grupami ideologicznie i organizacyjnie odrębnymi od siebie, co usprawniało wymianę informacji i koordynację działań. Dzięki temu systemowi działalność wywiadowcza na kolei mogła skutecznie funkcjonować, pomimo dekonspiracji, jakie się zdarzały – szczególnie tej w 1941 r.

Natomiast zanim doszło do „wielkiej wyspy”, członkowie organizacji niepodległościowych borykali się z ograniczonymi zasobami – zarówno mate-

¹¹⁴ BJ CDCN, J. Chamuczyński, H. Kuncewicz, Garść piasku..., k. 9.

rialnymi, jak i osobowymi w postaci wykwalifikowanej kadry dowódczej. Dodatkowym problem dla działalności konspiracyjnej były samorzutne działania dywersyjne, które skutkowały represjami. Z tego względu tak ważne było uporządkowanie pionu walki bieżącej, który później pod postacią Kedywu mógł z większą skutecznością kontrolować działania dywersyjne i sabotażowe.

Dodatkowo, kolej miała wysokie znaczenie strategiczne, przez co pozostawała pod nadzorem niemieckich władz okupacyjnych. Kolejarze, zwłaszcza w Krakowie, byli stale obserwowani przez Gestapo i ich rozbudowaną siatkę agentów. Fakt, że wśród nich była kobieta pracująca w bufecie na dworcu, pokazuje, jak bardzo inwigilacja była zakamuflowana i codzienna. W takich warunkach działalność konspiracyjna była ciężka i obciążona dużym ryzykiem i obciążeniem psychicznym mogącym wprowadzić niekiedy w paranoje. Wystarczyło jedno nieostrożne słowo, by narazić siebie, współpracowników, a nawet własną rodzinę na aresztowanie i w konsekwencji śmierć w więzieniu czy też obozie. Stan psychiczny kolejarzy czy w ogóle działaczy konspiracji ukształtowany w czasie II wojny, a szczególnie po jej zakończeniu zapewne nie należał do najlepszych, zwłaszcza że musieli oni odnaleźć się w nowej rzeczywistości, tj. Rzeczypospolitej Ludowej. Jest to jednak zagadnienie wymagające odrębnej analizy.

Chociaż na obecnym etapie badań nie udało się dotrzeć do szczegółowych meldunków o działalności podziemia na krakowskim węźle kolejowym w latach 1939–1941 (poza pojedynczymi informacjami o wykolejeniach pociągów), to dostępne dokumenty i relacje wskazują, że kolejarze w tym okresie prowadzili intensywną działalność konspiracyjną. Raporty ślone do Londynu punktujące zbiorczą działalność dywersyjną zapewne w większości odnoszą się do innych terenów ZWZ aniżeli Kraków i jego okolice. Należy również zauważyć, że w marcu 1941 r., w czasie gdy gen. Rowecki pisał swój raport opisujący osiągnięcia Związku Odwetu, w Krakowie doszło do „wielkiej wyspy”. W związku z tym kolejarze działający w konspiracji na krakowskim węźle, którzy nie zostali aresztowani, musieli ograniczyć działalność niepodległościową, aby nie podzielić losu swoich kolegów.

Rok 1942 daje również światło na aktywność podziemia na krakowskim węźle kolejowym. Gdy siatka z ramienia ZWZ-AK przechodziła reorganizację, inicjatywę z zakresu dywersji i sabotażu przejęli komuniści Czetyrki. Udało im się uniknąć „wielkiej wyspy” w 1941 r., przez co mogli przy wsparciu Moskwy rozpocząć akcję dywersyjną. Prowadzili oni akcje przez cały 1942 r., aż do dekonspiracji pod koniec tego roku. Po komunistach latem 1943 r. inicjatywę przejęli żołnierze AK. Działania dywersyjne w Krakowie oraz całym okręgu były prowadzone w ramach Kedywu, a także przy udziale specjalnych oddziałów będących w dyspozycji komendy Okręgu Kraków AK, tj. „Błyskawica”, „Grom”, „Skok” i „Huragan”.

Warto również zaznaczyć, że spektakularne akcje z udziałem kolejarzy (szczególnie tych z Krakowa), takie jak ta zakończona publiczną egzekucją w Płaszowie przy ul. Wodnej, należały do rzadkości. Można więc zadać pytanie: Dlaczego kolejarze nie chcieli angażować się w dywersję na szerszą skalę? Odpowiedź jest nieco złożona – wynikało to zarówno z rozkazów dowództwa

podziemia, jaki i z pobudek czysto ludzkich. Pracownicy kolei nie chcieli być odpowiedzialni za śmierć swoich kolegów maszynistów czy też drużyn pociągowych, które w większości były złożone z Polaków – o czym napominał również „Biuletyn Informacyjny” w maju 1942 r. Dlatego zaangażowanie kolejarzy w działania dywersyjne, takie jak wysadzenie pociągu, musiały być przemyślane i uzgodnione z dowództwem – co nie zawsze się udało zrealizować. Z tego względu dla pracowników kolei bezpieczniejszym i mniej ryzykownym rozwiązaniem było powodowanie drobnych uszkodzeń w wagonach lub parowozach. Pozwalało to utrudnić transport, a jednocześnie nie prowadziło do całkowitej eliminacji pociągów – zwłaszcza tych, które przewoziły sprzęt wojskowy, potrzebny partyzantom przygotowującym się do powstania powszechnego.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych

- Armia Krajowa, sygn. 2/1326/0/3.1/XI/1.
- Delegatura Rządu na Kraj, Departament Pracy i Opieki Społecznej, sygn. 202/VIII-4.

Archiwum Narodowe w Krakowie

- Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, sygn. 29/425/0/-/5365.
- Relacje i wspomnienia działaczy partyjnych, sygn. 29/1312.

Archiwum Państwowego Muzeum Auschwitz-Birkenau

- Zespół: Oświadczenia, t. 35, 37, 66, 110.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej

- Akta personalne funkcjonariusza MO: Kopeć Alojzy, sygn. IPN Ka 0264/150.
- Akta w sprawie o uznanie za zmarłego dot. Karol Teichman, sygn. IPN Kr 4/1354.
- Armia Krajowa. Okręg Kraków kryptonimy „Gobelin”, „Godło”, „Muzeum”, sygn. IPN Bu 1558/543.
- Dziennik Hansa Franka (Hans Franks Tagebuch), sygn. IPN Gk 95/2.
- Ministerstwo Komunikacji, sygn. IPN Gk 917/382.
- Sprawa agenturalno-poszukiwawcza dot. Juliusz Warski, sygn. IPN Kr 010/4034.
- Sprawa obiektowa krypt. „Jezuici” dot. kierownictwa Wydziału Komunikacji Komendy Głównej NSZ, sygn. IPN Bu 00231/188, t. 1 i 2.
- Sprawa obiektowa kryptonim „RO-1”, sygn. IPN Kr 075/1, t. 6, 16, 18 i 53.
- Sprawa obiektowa kryptonim „Wiola” dot. byłych członków Szefostwa Komunikacji Armii Krajowej, sygn. IPN Bu 00231/187, t. 1, 4.

Biblioteka Jagiellońska

- Archiwum Jerzego Polaczka, sygn. Przyb. 368/01.
- Fundacja Centrum Dokumentacji Czynu Niepodległościowego, Archiwum Komisji Historycznej ZBoWiD w Krakowie, sygn. 1624/429 i 385.

Biblioteka Muzeum Miasta Krakowa

- Rzeźnik Stefan, Działalność okupacyjna Polskiej Partii Socjalistycznej w Krakowie w ruchu oporu w walce z okupantem hitlerowskim 1939–1945, sygn. R. 1561.

Bundesarchiv

- ZO, sygn. R 70-POLEN/618.

Centralne Archiwum Wojskowe

- Nosek Zbigniew, Związek Odwetu, sygn. IX.3.50.168.

Główna Biblioteka Komunikacyjna w Warszawie

- Tempczyk Henryk, Bohaterowie żelaznych szlaków 1939–1944 rok; wspomnienia i dokumenty, Warszawa 1958–1961, sygn. III-24276.

Źródła drukowane i prasa

„Amstblatt der Ostbahndirektion Krakau” („Dziennik Urzędowy Dyrekcji Kolei Wschodnich w Krakowie”) 1943.

„Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” („Biuletyn Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Krakowie”) 1940.

Akcja dywersyjna „N”. Dokumenty i materiały z archiwum Tadeusza Żenczykowskiego, oprac. Grzegorz Mazur, Towarzystwo Przyjaciół Ossolineum, Wrocław 2000.

Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945, t. 1daalej: *wrzesień 1939–czerwiec 1941*, cz. 1 i 2, red. Eugenia Maresch, Andrzej Suchcitz, Heide Pirwitz-Bujnowska, Krzysztof Bożejewicz, Waldemar Grabowski, Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Studium Polski Podziemnej – Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Warszawa 2015.

Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945, t. 2: *czerwiec 1941–kwiecień 1943*, cz. 1, red. Eugenia Maresch, Andrzej Suchcitz, Heide Pirwitz-Bujnowska, Krzysztof Bożejewicz, Waldemar Grabowski, Instytut Pamięci Narodowej Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Studium Polski Podziemnej – Instytut Polski i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie, Warszawa 2019.

„Biuletyn Głównej Komisji Badań Zbrodni Niemieckich w Polsce” 1947, t. 2.

„Biuletyn Informacyjny” 1942, nr 27(131).

Brodacki Krystian, *W 1942 roku w Krakowie*, „Tygodnik Solidarność”, 25.06.2001.

Chamuczynski Józef, *Przemówienie*, [w:] *I Ogólnopolska Narada Aktywu Kolejarzy ZBoWiD 26 stycznia 1966 r.*, Koło ZBoWiD przy Ministerstwie Komunikacji, Warszawa 1966, s. 66.

Do polskich kolejarzy, „Biuletyn Informacyjny” 1942, nr 21(125), s. 5.

„Gwardzista” 1942, nr 4.

Pamięci bohaterskich kolejarzy, „Dziennik Polski” 1947, nr 301.

R.K., *Krakowska dywersja*, „Sygnały” 1972, nr 38(1183), s. 6.

„Verordnungsblatt des Generalgouverneurs für die Besetzten Polnischen Gebiete („Dziennik Rozporządzeń Generalnego Gubernatora dla Okupowanych Polskich Obszarów”) 1939.

„Verordnungsblatt für das Generalgouvernement” („Dziennik Rozporządzeń dla Generalnego Gubernatorstwa”) 1941.

Opracowania

Banaś Jan, Fijałkowska Grażyna, *Miejsca Pamięci Narodowej na terenie Podgórze*, Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia im. Erazma i Anny Jerzmanowskich, Kraków 2006.

Bratko Józef, *Gestapowcy*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Kraków 1985.

- Bratko Józef, *Gestapowcy, kontrwywiad, konfidenci, konspiratorzy*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Kraków 1990.
- Chlebowski Cezary, *Wachlarz. Monografia wydzielonej organizacji dywersyjnej Armii Krajowej: wrzesień 1941 – marzec 1943*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1983.
- Chwalba Andrzej, *Okupacyjny Kraków w latach 1939–1945*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2002.
- Dąbrowa-Kostka Stanisław, *W okupowanym Krakowie 6.IX.1939–18.I.1945*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1972.
- Dudek Władysław, *Wspomnienia okupacyjne*, cz. 2, Wydawnictwo „Skała”, Kraków 1995.
- Dzięciołowski Stanisław, *Wspomnienia kolejarzy*, Instytut Wydawniczy CRZZ, Warszawa 1976.
- Żołnierze żelaznych szlaków. *Wspomnienia polskich kolejarzy 1939–1945*, wybór i oprac. Janusz Gmitruk, Krzysztof Komorowski, Piotr Matusak, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988.
- Grabowski Waldemar, *Polska Tajna Administracja Cywilna 1940–1945*, Instytut Pamięci Narodowej – Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu, Warszawa 2003.
- Hass Ludwik, *Zasięg organizacyjny ruchu zawodowego robotników w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historyczny” 1991, nr 4, s. 41–61.
- Jankowski Stanisław Maria, *„Czarny” nadaje o trzeciej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979.
- Jarkowska Alicja, *Brunatna pajęczyna. Agenci Gestapo w okupowanym Krakowie i ich powojenne losy*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych „Universitas”, Kraków 2024.
- Kaczanowski Longin, *Kolejarze w walce z hitlerowskim okupantem 1939–1945*, Zarząd Wojewódzki ZBoWiD, Kielce 1988.
- Kowalkowski Jan, *Likwidacja zdrajców narodu polskiego w Krakowie (część II)*, „Okruchy Wspomnień z Lat Walki i Martyrologii AK” 2002, nr 43, s. 53–108.
- Krawczyk Maciej, *Polska Walcząca*, t. 15: *Związek Odwetu*, Edipresse Polska, Warszawa 2015.
- Księga Pamięci. Transporty Polaków do KL Auschwitz z Krakowa i innych miejscowości Polski południowej 1940–1944*, t. 1, red. Franciszek Piper, Irena Strzelecka, Towarzystwo Opieki nad Oświęcimm, Państwowe Muzeum Auschwitz-Birkenau, Warszawa–Oświęcim 2002.
- Madajczyk Czesław, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. 2, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1970.
- Matusak Piotr, *Armia Krajowa. Piony wywiadu i dywersji*, Bellona, Warszawa 2014.
- Mierzejewski Alfred, *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway*, vol. 2: 1933–1945, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, NC 2000.
- Ostasz Grzegorz, *Krakowska Okręgowa Delegatura Rządu na Kraj 1941–1945*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 1996.
- Pietras Jerzy, *Udział pracowników kolei w konspiracji „Racławic” – POZ*, „Biuletyn Informacyjny Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej” 2023, nr 10(420), s. 26–30.
- Piwowarski Stanisław, *Okręg Krakowski Służby Zwycięstwu Polski – Związku Walki Zbrojnej – Armii Krajowej*, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 1994.
- Pluta-Czachowski Kazimierz, *Organizacja Orla Białego: zarys genezy, organizacji i działalności*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1987.
- Polski ruch oporu 1939–1945*, red. Bogdan Kobuszewski, Piotr Matusak, Tadeusz Rawski, „Polski Czyn Zbrojny w II Wojnie Światowej”, t. 3, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1988.
- Polubiec Zofia, *By nie odeszły w mrok zapomnienia. Udział kobiet polskich w II wojnie światowej*, Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa 1976.

Tebinka Jacek, Zapalec Anna, *Polska w brytyjskiej strategii wspierania ruchu oporu. Historia Sekcji Polskiej Kierownictwa Operacji Specjalnych (SOE)*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa 2021.

Wardawy Bronisław, *Kolejarze w Katyniu i innych miejscach kaźni i męki. Biogramy i dokumenty*, t. 2, Wydawnictwo Norbertinum, Lublin 2010.

Zajac Józef, *Toczyły się boje*, Spółdzielnia Wydawnicza „Czytelnik”, Warszawa 1965.

Netografia

Biogram Oskara Bartla, <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/oskar-bartel,2188.html> (dostęp: 31.03.2025).

Biogram Zofii Zapolskiej, <https://www.1944.pl/powstancze-biogramy/zofia-zapolska,51323.html> (dostęp: 31.03.2025).