

Jerzy Senowski  
Zamieszkał: Aleja 29 Listopada 32 bl.4 m.28  
31-401 Kraków

Fragmentaryczny szkic wspomnień

z lat 1939 do 1945 ,dla Sekcji Uczestników II Wojny  
Światowej Klubu Inteligencji Katolickiej w Warszawie.

/ do notatki w Przeglądzie Katolickim Nr:9/193/ z dnia  
28 lutego 1988 r/

Jerzy Senowski urodz.23 kwietnia 1913 r.w Krakowie,pracownik kolei  
w Krakowie i okolicy,obecnie emeryt.W czasie okupacji hitlerowskiej  
od dn. listopada 1939 r do 15 stycznia 1945 r na b.kolei wschodniej,  
współdziałanie z ugrupowaniami A.K. i B.Ch a sporadycznie z bojówką  
żydowską / ~~...~~ /-bez pseudonimu,po zaprzysiężeniu bez spopnia.-  
Doroku 1939 wykształcenie średnie gimnazjalne;po roku 1951 inżynier  
komunikacji.-

Od pewnego czasu wydawało mi się, że z upływem lat byłoby  
nie od rzeczy zostawić po sobie coś w rodzaju wspomnień związanych  
z przeżyciami ~~...~~ od września 1939 r do okresu względnej stabili-  
zacji warunków życiowych i ogólnych, bliżej już znanych.-  
Najpierw krótko o pracy na PKP do wybuchu II Wojny Światowej.  
W roku 1935 ~~...~~ rozpocząłem pracę w stacji Skawina, jako praktykant.  
Po odbyciu przepisanej praktyki i złożeniu wymaganych egzaminów pełniłem  
służbę dyżurnego ruchu w stacjach:Skawina,Brzeźnica k.Krakowa,Spytkowice,  
Zabierzów i Kraków.Niezależnie od normalnych czynności służbowych,prze-  
chodziliśmy szkolenie związane z przygotowaniem pracy kolei do warunków wojen-  
nych,jako reklamowani od obowiązkowej czynnej służby wojskowej.  
W lipcu 1939 r.zostałem oddelegowany do st.Tarnobrzeg dla wzmocnienia  
wraz z innymi pracownikami PKP obsługi rejonu wyładunkowego ewakuowanych  
już wtedy ze Śląska ważniejszych obiektów przemysłowych.Był to rejon  
COP obecne zakłady Dąb w budowie.W drugiej połowie sierpnia 1939r  
oddelegowano mnie do macierzystej stacji Kraków.W dniu 23 do 25 sierpnia  
tegoż roku w związku z przygotowaniem do pierwszej powszechnej mobili-  
zacji,wręczano pracownikom reklamowanym od służby liniowej w wojsku,spec-  
jalne przydziały służbowe.Mnie powierzono czynności kolejowego komendanta  
za i wyładunkowego transportów wojsk.

Mnie przydzielono rejon stacji: Kraków Grzegórzki, Kraków-Dąbie wraz z przyległymi bocznkami wojskowymi i przemysłowymi. Tutaj ~~na~~ w marginesie zmian układów komunikacyjnych Krakowa w latach 1960-1968; stacje te już nie istnieją, jak również cała linia kolejowa Kraków-Kocmyrzów, w efekcie m.in. budowy kombinatu ~~z~~ metalurgicznego w Nowej Hucie. W roku 1939 rejon stacji Kr. Grzegórzki, Kr. Dąbie oprócz bocznic do b. gazowni, b. elektrowni, rzeźni it. p. obejmował przede wszystkim obsługę jednostek wojskowych jak: 5 pułk saperów wodnych, 5 Baon Motorowy wraz z całym zapleczem techniczno-kwaterunkowym. - W związku otrzymanym przydziałem do moich obowiązków należało od dnia 1 września 1939 r a/kierowanie poddziałem t. zw. wtedy ~~pospolitego~~ ruszenia przy meblowaniu wagonów /krótkich, platform i innych/ dla załadunku ewakuowanego gospodarstwa wojskowego; b/formowanie składów transportowych; c/przeforsowanie gotowych transportów w przewidzianym kierunku tj. linia Dunajca st. Tarnów i dalej na wschód; Założenia przewidywał plan mobilizacyjny, obejmujący całość prac techniczno-ruchowych i innych. - Po dniach 1-go i 2-go września względnie spokoju ze strony lotnictwa niemieckiego w tym rejonie Krakowa w dniu 3-go września nastąpiły skoncentrowane naloty bombardujące. Od wczesnych godzin porannych do późnego popołudnia samoloty ~~bombowe~~ <sup>bombowe</sup> myśliwskie okładały rejon w/w prac, przyległych mostów na rzece Wiśle i w ciągu sąsiednich ulic ogniem broni pokładowej i bombami różnego kalibru. Naloty odbywały się na dość dużej wysokości i z nie ~~wielką~~ wielką skutecznością. Nie mniej warunki pracy były niebezpieczne, ze względu na gęsto i dużym promieniu padające odłamki pocisków p. lotn. naszych jednostek ale przede wszystkim w wyniku ostrzeżenia i <sup>o</sup>bombardowania z samolotów niemieckich. - Do dzisiaj mam w uszach piekielny jazgot pokładowej broni maszynowej, silników "Stukasów" wybuchy bomb w korycie Wisły. - Do tego ogromnie dawał się we znaki upał; brak wyżywienia i napojów, nie mówiąc o nastroju i przygnębieniu psychicznym jakie opanowywało wszystkich zdających sobie sprawę z szybkości niekorzystnych zmian w akcji obronnej. - Po wykonaniu nałożonych zadań mogłem w nocy z 3-go na 4-ty września zameldować odcinkowej komendzie przewozów specjalnych w warunkach polowych, że

zadanie, mimo poważnych utrudnień i zagrożeń, zostało wykonane. Kolejno polecono mi, abym zgłosił się dn. 4-go września w Rejonowej Komendzie Nadzwyczaj. Uzupełniłem, po zniszczeniu akt, i unieszkodliwieniu, w miarę możliwości, urzędzeń kolejowych. Po krótkim wypoczynku i pożegnaniu Rodziców zameldowałem się w Placówce Polowej Komendy Uzup. na stacji Kraków, jako jednostka kierowniczej, gdzie otrzymałem polecenie, wspólnie z obecnymi jeszcze po poprzednich ewakuacjach pracownikami, przygotować i wyposzążyć dwa wagony osobowe dla odjazdu kilkumsetu pozostałych pracowników stacji /wraz z lokomotywą/ zgodnie z planem ewakuacyjnym stacji w kierunku wschodnim /st. Tarnów/, gdzie mieściło się na linii Dunajca Dowództwo Komórek wojskowo-kolejowych. - Nawiasem, nie miałem nawet czasu ani możliwości, podjęcia niezbędnych poborów wraz z wojennym dodatkiem w wysokości trzy miesięcznych poborów. Około godz. 5-tej dnia 5-go września opuściliśmy stację Kraków jako ostatnia jednostka a za nami krótki pociąg pancerny, wycofujący się po ostrzelaniu oddziałów niemieckich w rejonie ~~stacji~~ stacji Mądlniki. Jak wiadomo, pierwsze oddziały niemieckie wkroczyły do Krakowa w tym samym dniu w godzinach przed południowych. Niestety lotnictwo niemieckie paraliżowało prawie całkowicie ruch kolejowy i mimo bieżących napraw w ślimaczym tempie masa wagonów ewakuowanych pociągów starała się przesuwać zgodnie z teoretycznymi przewidywaniami po za Dunajec. Żbyt znane są makabryczne rezultaty nalotów, ilości ofiar ludzkich, zniszczonych obiektów inżynierskich /mosty, wiadukty/ budynków aby je na tym miejscu notować. - Po wielu trudach i pracy na szeregu opuszczonych ważnych stacji /Tarnów, Dębica, Żańcuż, Przeworsk/ pozostawiony sobie samemu zrezygnowałem z prób "podróżowania" i zacząłem wędrówkę pieszą opartą o grupę ewakuowanych pododdziałów <sup>d</sup> po rozbiciu przez lotnictwo z rejonu Jarosławia i innych, podwodami konnymi i piechotą dotarłem do Gródka Jagiellońskiego, skąd skierowano mnie wraz z kilkoma pracownikami kolej. w kierunku Rawy Ruskiej i lasów Janowskich gdzie skoncentrowano szereg jednostek cofających się od Śląska. Dalszy marsz był bezcelowy, mimo, że były dyrektywy udania się do Lwowa celem wsparcia broniących się tam jednostek i placówek transportu. ~~XXX~~

Znalazłem się ok. dnia 13 września 1939 r w rejonie walk na lizierze lasów Janowskich, wsie Rzęsna Polska, Rzęsna Ruska, Wielopole, ok. 40 km. na półn. wsch. od Lwowa, do którego nie mogłem dotrzeć z uwagi na silne zgrupowanie jednostek niemieckich i toczące się walki. - Po cofnięciu się oddziałów niemieckich w wyniku, jak później wywnioskowałem, porozumienia Mołotow-Ribbentrop, przebywałem w rejonie wsi Wielopole do dn. 22. IX. 1939 r. Wnęczorem 19go lub 20 września 1939 r do szkoły w której znalazłem schronienie przybył oddział radziecki w sile ok. 40 ludzi, ale o tym to już osobny rozdział wspomnień, do których wolałbym nie wracać, przynajmniej w tym szkicu.

W Krakowie znalazłem się z końcem października 1939 r po różnych przygodach wynikających z zamknięcia granicy na rzece San i b. silnym jej strzeżeniem przez wojska radzieckie i niemieckie. -

Po paru dniowym odpoczynku zacząłem nawiązywać kontakty z kolegami zarówno z PKP, jak też i innych środowisk. Zamierzałem bowiem z dwoma bliskimi kolegami udać się do Nowego Targu i dalej przez "zieloną granicę" w wiadomym kierunku, w ślad za innymi, jak to wtedy pociągało. - Wymagało to jednak posiadania dużo większej gotówki od tej, jaką dysponowałem. Poza tym moi Rodzice odczuli by poważnie brak podpory z mej strony, szczególnie z uwagi na b. podeszły wiek mego s. Ojca.

Przez ciekawość i ~~z poczucia~~ <sup>współczucie</sup> odwiedziłem b. Naczelnika stacji Kraków p. Hoffmankla, z którym ewakuowałem się we wrześniu z Krakowa, a który ~~na~~ znalazł się wraz z żoną i córką w Jarosławiu. Niestety w czasie bombardowania zginęły obie. On pokaleczony i ogłuszony wrócił do Krakowa. W rozmowach ze mną, jak też i z innymi b. pracownikami podtrzymywał tezę, że polscy pracownicy kolejowi powinni zgłaszać się do pracy na kolei wschodniej, by przez obsadzenie możliwie największej ilości stanowisk pracy mieć możliwość pomagania polskiemu społeczeństwu i utrzymać ciągłość pracy transportu kolej. w razie wycofywania się Niemców. -

Ten doświadczony człowiek, zresztą b. austriacki kolejarz przewidywał konieczność współdziałania ze społeczeństwem polskim i rozumiiał na swój sposób, że każdy Polak może wiele zdziałać dobrego dla drugich współzimiów będąc zatrudnionym w jakiejś instytucji. - Poza tym w miarę legalna egzystencja Polaka bez dowodu zatrudnienia była niebezpieczna. Nie chodziło o zarobki, gdyż Polacy otrzymywali raczej symboliczne uposażenia, ale właśnie o legalny "Ausweis". - M Nie mając wyboru i za wskazaniem p. Hofmokla zgłosiłem się w listopadzie 1939 r na stacji Kraków do pracy. - Zgłoszenia przyjmował b. instruktor służby ruchu w stacji Kraków nazwiskiem Walter. Uprzednio w latach 1936-39 przeniesiony z Dyrekcji Poznań, podobno, jako politycznie kwestionowany. - Rzeczywiście już we wrześniu podjął pracę na kolei wśhodniej i otrzymał t. zw. volkslistę, oraz stanowisko radcy do spraw niemieckich pracowników stacji Kraków i okolic. Obok niego przyjmowaniem polskich pracowników interesował się niejaki p. Tułodziecki do wojny fryzjer, a od września 1939 r w mundurze kolejarza niemieckiego, poprostu szpicel w t. zw. "Fandugsdienst" t. j. policyjną ekspozytura na kolei. - Poza tym spotykałem szereg b. polskich pracowników, już volksdojców, w mundurach kolejowych, NSDAP, nie kryjących się że należeli do Volksbuđu w czasie pracy na PKP. - Nie podaję tutaj nazwisk, ale je pamiętam dokładnie. -

Przydzielono mnie do pracy na różnych stanowiskach jak dyżurny ruchu, jakiś czas kierownik począgu i znowu dyż. ruchu. - Od pierwszych dni podjęcia pracy zawiązywał się silna więź solidarnościowa z polskimi pracownikami i świadomość narodowościowa. Wielu ludzi szczególnie z miejscowości podkrakowskich, nie mając kontaktów, i orientacji o kształtowaniu się sytuacji, była w pogłębiającej się więzi z nami, którzy w różny sposób korzystali z informacji dla dobra społecznego i narodowego / coraz licznej ukazujące się materiały / - Stąd prawie w każdym z nas utwierdzała się spontaniczna wola takiego wykonywania swych obowiązków, aby jak najbardziej szkodzić niemieckiej kolei a pomagać Polakom moralnie i o ile tylko możliwe materialnie. - Szczególnym oparciem w ideowo-realnym działaniu na szkodę okupanta były odcinki linii kolej. gdzie większość personelu stanowili Polacy i gdzie styk z ludnością polską był

wprost bezpośredni. Były to odcinki linii Kraków-Batowice-Miechów Kraków-Kocmyrzów. W innych stacjach węzłowych n.p. Kraków Płaszów-Skawina istniała podobna sytuacja, lecz dla mnie rejon nie znany. - Na przełomie lat 1939-1940 odbywaliśmy zebrania-spotkania w sposób nie zorganizowany, w mieszkaniach prywatnych kolegów z PKP dla oceny sytuacji w makroregionie dokonywać ustaleń mikro. Mam na myśli kształtującą się sytuację polityczną w Europie, wojskowe działania we Francji a potem w pozostałych rejonach ekspansji niemieckiej. W związku z tym konieczność trwania i umacniania się w idei, która miała być przewodnią w cementowaniu narodowym polskiego społeczeństwa, i przygotowania do zajmowania odpowiednich pozycji w chwili, gdy nadejdzie, czego byliśmy pewni, klęska Niemiec i kolaborujących z nimi sił na świecie. Niestety początkowa działalność zbliżonej do ZWZ grupy Kołłągów-współpracowników krakowskiego węzła kolej. nie mając przygotowania do pracy w warunkach konspiracji, została w poł. 1940 roku rozszyfrowana przez Niemców. W czasie spotkania zostali aresztowani w liczbie sześciu, i niestety nie wrócili więcej. Postanowiliśmy więc oprzeć się o krzepnące coraz silniej grupy terenowe najpierw ZWZ, potem Armii Kraj. Batalionów Chłopskich. W lecie 1941 r. zostałem zaprzysiężony, jako szeregowiec A.K. w st. Słomnik przez tamtejszego Komendanta grupy, nazwisko tu nieistotne. - Do moich obowiązków należało, rozszerzać od początku stosowany t.zw. mały sabotaż w krakowskim węzle kolejowym. Były to takie manipulacje urządzeniami i taborem kołłągowym, by doprowadzać do wypadków wykolejeń, zderzeń o możliwie dotkliwych skutkach, powodujących przerwy w ruchu kolej. - Do codziennych niejako obowiązków należało służyć pomocą Polakom podróżującym w b. trudnych warunkach, jakie celowo okupant powodował. Do najistotniejszych zadań należało przyjmowanie materiałów propagandowych, informacyjnych przewożonych z Warszawy i dalej do innych miejscowości. - Udzielania dalekoidącej pomocy osobom podróżującym przez zieloną granicę do i z t.zw. Reichu, poszukując osób bliskich, zaginionych czy przebywających w odosobnieniu. W różnych zakamarkach stacji Kraków osoby takie znajdowały schronienie skąd przy pomocy pracowników kolejowych mogły szukać śladów pobytu swych najbliższych. Dużą pomoc znajdowali ci podróżni, którzy wieźli do Warszawy a pirytalia by z powrotem przywozić: cukier, tłuszcze i przy tym materiały związane z działaniem grup montażowych uzbrojenia podziemia. - Trzeba było tak działać, by wojskowy komendant dworca Kraków, a był nim szczególnie sadytycznie nastawiony polakożerca, nie mógł odebrać waliz z alkoholem i co gorssze zatrzymać tych co je wieźli. - Przechowywaliśmy więc od godzin rannych

walizy w nam wiadomych skrytkach, a krótko przed odjazdem pociągu korzystając z pory nocnej, bo tak ten pociąg odjeżdżał, chyłkiem przemycić do przedziałów, gdzie już oczekiwali wiadomi nam pasażerowie. Rzecz jasną że nie wszyscy pracownicy, niestety, mogli cieszyć się opinią "pewnych", gdyż byli między nimi i tacy Polacy, którzy z tchórzostwa nie mogli być włączeni w konspirację, a nawet były i takie jednostki, które w oczywisty sposób sprzyjały okupantowi, przyjażniąc się i pomagając w zaborze przewożonego mienia Polakom. - Często po ostrzeżeniu rezygnowali z tego niecnego procederu, ale były przypadki ostrzejszych konsekwencji, jakie musieli ponieść. -

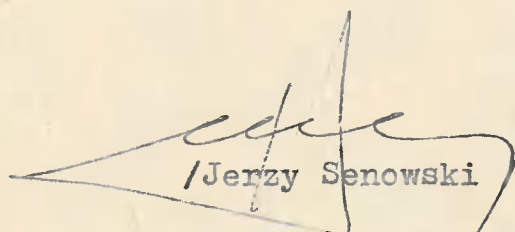
Wracając do naszej działalności małego sabotażu, mogliśmy utrudniać pracę transportu kolejowego, na różne sposoby, co jednak zabrałoby dużo więcej miejsca a może już ktoś to uczynił. Ważnym było, generalne zadanie i obowiązek polskich pracowników kolej. pomaganie Polakom, szkodenie Niemcom by utrzymywać głębokie morale wśród pracowników i możliwym oddziaływanie na otoczenie.

Nie opisuję szczegółów, lecz pragnę szkicowo bodaj, przypomnieć o cichych, nikomu nieznanym szarych ludziach, którzy w tych ciężkich czasach spełniali swą narodową i wojskową powinność nie myśląc nawet o niebezpieczeństwie a tym więcej o profitach, jakie w PRL wykorzystują inni. -

Pozostaliśmy nie ujawnieni, nie znani ale pewni, że spełnialiśmy swój obowiązek dla Ojczyzny i Jej Dzieci tak, jak umieliśmy według najlepszych możliwości, nie bacząc na zagrożenie i pamiętając o tych, którzy nie doczekali końca ofiar.

Ograniczyłem tekst szkicu j.w. do krótkiego opisu faktów, bez przytaczania przykładów działalności w zakresie t.zw. małego sabotażu, gdyż zwiększyłoby to objętość tekstu do o wiele większych rozmiarów.

Kraków dn. 27 lutego 1989r.



/Jerzy Senowski

zam. 31-401 Kraków Aleja 29 Listopada 32 bl. 4 m. 28