

Zdjęcia, które trafiły na biurko jednego z wysokich rangą oficerów SS z Urzędu Tajnej Policji Państwowej (gestapo) w Posen, niewiele pokazywały. Kłębowisko wagonów towarowych i węgiel, który się z nich wysypał. Dużo węgla. Na tym kłębowisku wagonów sterczał pionowo bramkard, czyli wagon jadący tuż za parowozem. Oficer wziął szkło powiększające i uważnie przyjrzał się bramkardowi. Przed nim, również w pozycji pionowej, widać było fragment tendra parowozu, a mocno uszkodzony parowóz stał obok. Hauptsturmführer odłożył fotografie i ponownie przeczytał raport podpisany przez funkcjonariusza policji kryminalnej. Po jego lekturze był równie mądry jak przedtem. Rozmyślenia przerwał dzwonek telefonu.

– Tak, to ja, panie obergruppenführerze. To mi nie wygląda na robotę polskich bandytów. Nie mieliśmy żadnych sygnałów, że coś takiego się szykuje. Żadnych, a taka katastrofa to nie wsypanie garści piasku do maźnicy czy uszkodzenie semafora – powiedział do słuchawki. Przez minutę czy dwie słuchał, co miał do powiedzenia człowiek tytułowany obergruppenführerem, po czym rzucił słuźbiście:

– Jawohl, Herr Obergruppenführer!

Do tej rozmowy doszło w piątek, 17 września 1943 roku. Do jednego z oficerów poznańskiego urzędu gestapo zatelefonował sam wyższy dowódca SS i policji w Kraju Warty, obergruppenführer SS Wilhelm Koppe, który przed rozmową z namiestnikiem Kraju Warty, Arthurem Greiserem chciał znać opinię specjalisty od spraw polskiego podziemia o wykolejeniu 15 września dwóch pociągów towarowych na stacji Posen Luisenhainbahnhof (Poznań Starołęka).

Dzisiaj jedno nie ulega wątpliwości. W drugiej połowie września 1943 roku nikogo w Posen nie aresztowano pod zarzutem dywersji na kolei, nie nasiliły się ponad normę represje wobec członków polskich organizacji podziemia niepodległościowego. Wszystko przebiegało tak, jakby nic się nie wydarzyło.

Wkrótce Wilhelm Koppe został przeniesiony do Krakowa na identyczne stanowisko, ale jego następcy w Kraju Warty: Teodor Berkemann, a po jego nagłej śmierci Heinz Reinefahrt jeszcze przez jakiś czas interesowali się tym, co 15 września 1943 roku wydarzyło się na poznańskiej Starołęce. Tę sprawę ostatecznie zamknięto w kwietniu 1944 roku. Okręgowy Urząd Tajnej Policji Państwowej uznał wypadek na stacji Luisenhain za katastrofę, której przyczyn nie zdołano ustalić, ale nic nie wskazywało, by zaplanowali ją i wykonali członkowie polskiego podziemia.

Mimo podejmowanych po wojnie licznych prób przypisania katastrofy na Starołęce działalności Kedywu Armii Krajowej, pozostanie ona przykładem najzwyczajszego wypadku, który zdarzył się w czasie wojennej „bitwy o szyny”.

W niniejszej książce opisuję wybrane katastrofy morskie i lotnicze, a także lądowe i podziemne z lat 1945–2000 w Polsce. Lub – jak w przypadku promu *Jan Heweliusz* – w pobliżu polskich granic morskich.

W tym wstępnym rozdziale mam szansę opisać prawdopodobnie największej katastrofy kolejowej, do której kiedykolwiek doszło na ziemiach polskich. Wykracza ona bowiem poza ramy czasowe, które sobie sam wytyczyłem.

Kończył się listopad 1944 roku. W wyzwolonym spod okupacji hitlerowskiej Lublinie władzę w randze prezydenta Krajowej Rady Narodowej sprawował nikomu wcześniej nieznany Bolesław Bierut oraz opanowany przez komunistów Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, na którego czele – z woli Józefa Stalina – stanął socjalista Edward Osóbka-Morawski. Nad Krakowem nadal powiewała flaga ze swastyką, a na

Wawelu od pięciu lat rezydował namiestnik Adolfa Hitlera, generalny gubernator doktor Hans Frank.

W piątek, 24 listopada 1944 roku, pociąg pospieszny z Zakopanego do Krakowa nie jechał swoją stałą trasą. Na linii Kalwaria Zebrzydowska – Skawina partyzanci uszkodzili most i pospieszny skierowano trasą okrężną przez Wadowice i Spytkowice. Po tym samym torze od strony Wadowic jechał niemiecki transport wojskowy z zaopatrzeniem dla Wehrmachtu, który na liniach Ostbahn (Kolei Wschodniej) miał bezwzględne pierwszeństwo.

Dyżurny ruchu z Kalwarii Lanckorony odebrał telefoniczny meldunek od dyżurnego z Wadowic, że akurat odprawił transport wojskowy. Treści tego meldunku dyżurny z Lanckorony nie zapisał jednak w księdze meldunkowej i z nieznanych przyczyn opuścił swój posterunek. Być może w trybie pilnym wyszedł do ubikacji, o czym świadczy choćby fakt, że nie zdążył nawet zanotować meldunku z Wadowic. Zastępujący go zawiadowca (Niemiec) nie wiedział o jadącym transporcie i na zajęty tor skierował pospieszny z Zakopanego. Gdy dyżurny wrócił na swój posterunek i zorientował się w sytuacji, próbowano zatrzymać oba pociągi. Gdy telefoniczny meldunek dotarł do Kleczy Górnej, pociąg wojskowy akurat mijał tę stację, a próba zatrzymania pospiesznego w Kalwarii Zebrzydowskiej się nie powiodła. Maszynista parowozu zlekceważył dającego sygnały czerwoną chorągiewką dyżurnego ruchu (na tej stacji nie było wówczas semaforów) i nie zatrzymał pociągu.

W Kalwarii Lanckoronie podjęto jeszcze jedną próbę zatrzymania pospiesznego. Za tym pociągiem wysłano małą lokomotywę manewrową, by jej gwizdem zmusić maszynistę pospiesznego do zatrzymania pociągu. Niestety, ten plan się nie powiódł. Między godziną 15:15 a 15:20 koło podwadowickiego Barwałdu Średniego doszło do czołowego zderzenia obu pociągów: pasażerskiego i transportu wojskowego. Ze względu na ukształtowanie terenu ich maszyniści nie widzieli się niemal do ostatniej chwili. Dwa pierwsze wagony pospiesznego zostały całkowicie zmiażdżone i ogarnął je pożar.

Tadeusz Szczur miał wówczas 16 lat. Akurat wracał do Wadowic ze szkoły w Kalwarii. Siedział między drugim a trzecim wagonem: „Samego zderzenia nie pamiętam, bo straciłem przytomność. Dopiero później wyciągnięto mnie z wraku i udzielono pomocy” – wspominał po latach. Skończyło się tylko na złamaniu nogi i ręki.

Trudno sobie nawet wyobrazić akcję ratowniczą w zapadającym zmroku przy braku reflektorów. Na miejsce katastrofy przyjechały tylko dwie sanitarki i trzech lekarzy. Brakowało noszy, sanitariuszy i środków opatrunkowych. Miejscowi mieszkańcy na bandażę darli więc prześcieradła. Lżej rannych zabierali do swoich domów. Inni przynosili siano, by ogrzać tych, którzy byli zakleszczeni we wrakach wagonów, a zatem nie można ich było przenieść do okolicznych domów.

Później przyjechali niemieccy żandarmi, którzy zakazali takich praktyk i przede wszystkim pogonili tych, którzy rozkradali rozbite wagony transportu wojskowego.

*Fragment rozdziału Katastrofa pod Wadowicami, czyli zamiast wstępu*