



1945

12 stycznia 1945 r. z przyczółka sandomierskiego nad Wisłą ruszyła wielka ofensywa Armii Radzieckiej, która doprowadziła do wyparcia wojsk hitlerowskich z ziem polskich.

Działania wojenne na Dolnym Śląsku trwały blisko 4 miesiące: od końca drugiej dekady stycznia do 10 maja 1945 r.

1. Festung Breslau

W nocy z 13 na 14 lutego 1945 r. wojska radzieckie zamknęły ostatecznie pierścień wokół Wrocławia. Rozpoczęła się jedna z największych bitew II wojny światowej. W wyniku prawie 3-miesięcznego oblężenia oraz niezwykle ciężkich walk z zaciekłe broniącą się załogą twierdzy oddziały radzieckie zdobyły Wrocław. **W niedzielę 6 maja 1945 r. o godz. 9 rano „Twierdza Wrocław” zaprzestała stawiania oporu, a w godzinach wieczornych komendant twierdzy, gen. Hermann Niehoff, podpisał akt bezwarunkowej kapitulacji.**

Miasto i jego mieszkańcy zapłacili wysoką cenę za fanatyzm nazistów spod znaku swastyki. Ponad 70% wszystkich zabudowań i urządzeń uległo zniszczeniu. Ulice, place i skwery zalegało 18 mln m³ gruzu. Najbardziej ucierpiały dzielnice południowe i zachodnie, gdzie zniszczenia sięgały 90%. Około 170 tys. ludności cywilnej zginęło w czasie ewakuacji i podczas oblężenia. Poległo ponad 6 tys. żołnierzy niemieckich i około 8 tys. żołnierzy radzieckich. W ostatnich dniach oblężenia Wrocławia ginęło dziennie 1000 osób.

9 maja 1945 r. o godz. 18 w domu nr 27 przy ul. Poniatowskiego zawisły godło państwowe Polski i biało-czerwona flaga, jako dowód objęcia w posiadanie władzy w mieście przez polską administrację. Rozpoczęła się gigantyczna praca nad przywróceniem miastu życia.

2. Operacja praska

W pierwszej dekadzie maja 1945 r. radzieckie siły zbrojne po zdobyciu Berlina przeprowadziły przeciwko pozostałym jeszcze siłom niemieckim, broniącym się w Czechach i na Morawach oraz w południowej części Saksonii, operację praską, która doprowadziła do ostatecznego rozgromienia armii hitlerowskiej. Była to ostatnia operacja zaczepna na europejskim teatrze działań II wojny światowej. Głównym jej celem było rozbięcie Grupy Armii „Środek, dowodzonej przez feldmarszałka Schörnera. Plan w dużym stopniu powiódł się.

Wykorzystując powodzenie wojsk głównego zgrupowania uderzeniowego armie radzieckie lewego skrzydła I Frontu Ukraińskiego zdobyły w dniach 7-10 maja 1945 r. ostatnie połacie Dolnego Śląska-rejon Sudetów. 8 i 9 maja 1945 r. ważniejsze miejscowości w powiecie kamiennogórskim zostały zajęte praktycznie bez żadnych walk

przez jednostki 21 Armii Radzieckiej pod dowództwem gen. Gusiewa.

▪ **9 maja. Wczesnym rankiem podczas modlitw chóralnych w Kaplicy Księżęcej słyszemy rosyjskie czołgi jadące od strony góry Św. Anny i pędzące przez Krzeszów.**

(Źródło: A. Rose, Kronika parafialna Krzeszowa.)

▪ **9 maja 1945r. Miasto Kamienna Góra zostało zajęte przez Wojsko Armii Czerwonej o godz. 5-tej rano. Wojsko to wkroczyło do miasta od strony Lubawki. Miasto zostało zajęte bez walki.**

(Źródło: Kronika miasta Kamiennej Góry od dnia 9 maja 1945r., kopia rękopisu.)

▪ **Nagle usłyszeliśmy w pobliżu dwa potężne wybuchy i znów cisza (...). Ujrzeliśmy wychodzącego spod mostu kolejowego żołnierza radzieckiego. W rękach trzymał dwa pistolety. Wszedł na teren obozu (filia Gross Rosen w Kamiennej Górze), spytał gdzie giermańce i poszedł dalej. Wtedy w całym obozie rozległ się ogłuszający krzyk radości, płacz, (...). Każdy jak mógł cieszył się z wolności, nawet ci, którzy za chwilę zamknęli oczy na zawsze, ale umierali już jako wolni ludzie. Za żołnierzem szedł oficer radziecki. Ten zatrzymał się i zaczął z nami rozmawiać. Powiedział, że jesteście wolni, że wojna się skończyła (...).**

(Źródło: J.Karpiński, Wyzwolenie obozu. „GR” nr 191 z 18.08.1988 r.)

3. Komunikat wojenny Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej z 9.05.1945 r.

(...) Na południowy zachód i na południe Wrocławia (Breslau) wojska I Frontu Ukraińskiego opanowały: Kamienną Górę (Landeshut), Boguszów, Wałbrzych, Świdnicę, Dzierżoniów, Bielawę, Ząbkowice Śląskie, Paczków, Bardo, Kłodzko, Łądek Zdrój (...).

(Źródło: B. Dolata, Wyzwolenie Polski 1944-1945, Warszawa 1971, s 583.)

4. Dowódca 21 Armii Radzieckiej

Generał-pułkownik Dmitrij Nikołajewicz Gusiew (1884-1957) brał udział w I wojnie światowej. W 1919 r. rozpoczął służbę w Armii Czerwonej. Od kwietnia 1944 r. dowodził 21 Armią w działaniach na Przesmyku Karelskim. Zimą i wiosną 1945 r. armia ta w składzie I Frontu Ukraińskiego brała udział w walkach na Górnym i Dolnym Śląsku. Od 1946 r. gen. Gusiew dowodził kolejno Leningradzkim, Wschodniosyberyjskim i Zabajkalskim Okręgiem Wojskowym. Zmarł 25 sierpnia 1957 r. w Moskwie.

5. Dowódca Grupy Armii „Środek”

Feldmarszałek Ferdinand Schörner (1892-1973) służył w wojsku od 1911 r. Uczestniczył w I wojnie światowej. Dzięki ścisłym związkom z NSDAP zrobił szybką i błyskotliwą karierę. Jako dowódca grupy armii „A”, przemianowanej 25.01.1945 r. na Grupę Armii „Środek”, przeniósł Schörner swoje stanowisko dowodzenia do... Kamiennej Góry, by ostatecznie zainstalować się w Czechach koło Jaromierza. W ostatnich dniach wojny porzucił swój sztab i w cywilnym przebraniu uciekł na zachód, by poddać się Amerykanom, którzy wydali go Rosjanom. W ZSRR skazany został na 25 lat więzienia. Po wizycie kanclerza Adenauera w Moskwie w 1955 r., Schörner wrócił do RFN. Zmarł w 1973 r. w Monachium.

6. Ustanowienie polskiej władzy

19 maja 1945 r., czyli 10 dni po wkroczeniu na ten teren Rosjan, przybyła do Kamiennej Góry pierwsza grupa przedstawicieli polskiej władzy cywilnej, która liczyła 16 osób, a na jej czele stał 39-letni

nauczyciel z Nowego Sącza, Tadeusz Kalaman. Głównym celem tej grupy operacyjnej było utworzenie polskiej administracji w powiecie kamiennogórskim, którą kierował jako starosta właśnie T. Kalaman. 22 maja pierwszym burmistrzem Kamiennej Góry został Karol Borowski. 25 maja zjawiła się w mieście 21-osobowa grupa operacyjna o charakterze ekonomiczno-przemysłowym, z zadaniem przejęcia od wojskowych władz radzieckich zakładów produkcyjnych i ich ochrony. Kierował nią inż. Jerzy Sapiecha. 1 sierpnia w Kamiennej Górze było tylko 241 Polaków oraz ponad 11 tys. Niemców i około 9 tys. żołnierzy radzieckich i polskich. Tak rozpoczynały się powojenne dzieje miasta i powiatu pod zarządem polskiej władzy administracyjnej.

Oprac. Jal

KOLEJ "KIEŁBASOWA"

Przyszłość nie jest już tajemnicą. Po wielu latach otwiera przed nami karty swojej historii i odkrywa wszystkie zaskakujące fakty w najbardziej niespodziewanym momencie. Przykład? Wyobraź sobie romantyczny spacer, słońce, kwiaty, dzikie (ale całkiem przyjazne) zwierzęta, pachnące powietrze, ciepłutki wiaterek. Nic nie zakłóca tej wymarzonej chwili do momentu, gdy zupełnie niespodziewanie upadasz na ziemię, niekoniecznie po to, by przyjrzeć się biedronce. Po głębszej analizie kawałka żelazstwa, o które feralnie się potknąłeś, stwierdzasz ze zdziwieniem, że to część toru kolejowego. Skąd się tam wziął? Hmm... Otóż młode pokolenie „inżynierów” przyszłości już dziś otrzymało niepowtarzalną szansę poznania intrygującej prawdy zakłętej w dziejach naszego regionu.

W 1956 roku z archiwum biura niemieckiego przedsiębiorstwa kolei lokalnych Hermann Bachstein GmbH przekazano bardzo ważne i interesujące wiadomości do Państwowego Archiwum Akt Tajnych dla Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego. Dotyczyły one Kolei Doliny Zadny – Ziedertalbahn. Dopiero w 1976 roku, ku radości okolicznych historyków i licznych fanatyków tej dziedziny nauki, akta te uporządkował Harald Reissig, pracownik archiwum. Wydaje się nieco dziwnym, że trwało to aż tak długo. Wtedy właśnie okazało się, że dokumenty te przekazują wyjątkowo dużo wiadomości na temat Kolei Doliny Zadny i układają się w całość jak nigdzie indziej, jakby wbrew niszczącym zawirowaniom historii oraz stanowią nieocenione źródło rzetelnych i dokładnych informacji. **Ciekawostką jest, że linia ta była również „pieszczotliwie” nazywana Werschlaboahn, czyli dosłownie „kolej kielbasowa”, a to z powodu wożenia przez pasażerów pociągów znakomitej kielbasy wyrabianej wówczas w Chelmsku Śl. Mmmm...**

Ziedertalbahn była koleją prywatną, a inicjatorem jej budowy był niejaki Hermann Rinkel, bogaty właściciel dwóch fabryk tekstylnych w Kamiennej Górze. Chciał on polepszenia możliwości transportu surowca dla swych zakładów oraz stworzenia dogodnej komunikacji z południową częścią ziemi kamiennogórskiej przy granicy z Czechami (wtedy urzędowo Austro-Węgrami), gdzie mieszkalo dużo osób przydatnych do zatrudnienia w pracy chałupniczej w branży tekstylnej. Koniecznym więc stało się połączenie tych ziem z przemysłowym centrum w Kamiennej Górze, co, niewątpliwie, nieśmiało za sobą obustronne korzyści.

Pierwszy pomysł Rinkla-idea budowy kolei z Bolkowa przez Kamienną Górę i Krzeszów do Mieroszowa, został odrzucony przez Niemieckie Koleje Rzeszy. Natomiast już drugi szybko wszedł w życie. **29 maja 1895 roku radca krajowy, Portatius z Kamiennej Góry, postanowił, że będzie budować linię Kamienna Góra-Krzeszów-Chelmsko Śl.-Okrzeszyn.** W konsekwencji 24 kwietnia

1896 roku wysłano oficjalne pismo do biura okręgu w Legnicy, by już 16 czerwca 1897 roku dano koncesję na tę linię. Największe i równe prawa do tej koncesji mieli Hermann Rinkel i przedsiębiorca budowlany, Artur Kremer. Pozostała część udziałów w budowie wykupił Hermann Bachstein oraz Centralne Biuro Kolei Lokalnych, które posiadało większość z sieci bocznych linii kolejowych w Niemczech i jednocześnie podjęło się też obsługi nowopowstającej linii. Nabywcy koncesji założyli spółkę akcyjną z kapitałem początkowym w wysokości 1 mln marek.

Jesienią 1897 roku prace budowlane pod kierownictwem rządowego mistrza budowlanego, Richtera, ruszyły pełną parą, niczym lokomotywa, by w dwa lata później zaczęło już działać przedsiębiorstwo z większą liczbą regularnie kursujących pociągów w ciągu dnia. Na otwarcie przedsiębiorstwa wydano specjalne uroczyste pismo (Rinkel, Landeshut/Kamienna Góra 1899), określające cel budowy linii jako „rozwiązanie z Bożą pomocą problemu trudnego położenia ubogich tkaczy, którzy ciągle jeszcze tu licznie zamieszkiwali”. Hermann Rinkel postarał się, by broszurę tę posłano nawet do samego Nadurzędu Marszałka Dworu Jego Cesarskiej i Królewskiej Wysokości. Czy to możliwe, by już wtedy podejrzewano jak ważną rolę odegra ten niewielki odcinek linii kolejowej w dziejach regionu, państwa, Europy...?

Zaangażowanemu w przedsięwzięcie Rinklowi miano przyznać odznaczenie im. Cesarza Wilhelma, o czym świadczą dokumenty zawarte w aktach. Jego liczne zasługi-założenie linii kolejowej za ponad 2 mln marek, w interesie polepszenia sytuacji tamtejszych chałupników oraz urządzenie wzorowego zabezpieczenia socjalnego dla pracowników swej tkalni mechanicznej w Daleszowie Dolnym-bardzo pewnie określały jego kandydaturę, o czym donosił list z marca 1907 roku do ministra handlu i przemysłu, Delbrücka. Gabinet J.C.K. Wysokości był poinformowany też, że Rinkel dał niemałe środki finansowe na budowę kościoła upamiętniającego cesarza Fryderyka w Legnicy (solidny argument!). Zdawałoby się, że predyspozycje do wyróżnienia są bezsprzeczne i niepodważalne. A jednak... Delbrück w piśmie do dworu cesarskiego nie poparł sprawy 53-letniego Rinkla. W liście tym zawzięty minister wyraźnie i wielokrotnie podkreślał, że Rinkel był dawniej wyznania żydowskiego, a dopiero przed rokiem przechrzczone go w kościele ewangelickim. Wzmianka ta, na tle zbliżającej się wojny, wpłynęła raczej negatywnie na opinię o inżynierze i pomniejszyła znacznie miarę jego zasług w oczach ówczesnych władz. Delbrück twierdził też uparcie, że ułatwienia transportowe dla robotników wchodziły w samo przedsięwzięcie gospodarcze i nic w tym nadzwyczajnego, godnego wyróżnienia. Uwagę jednak, znów, niewątpliwie zwraca fakt, że w swoim

liście minister, oprócz jednej zaznaczonej uwagi w tekście, aż trzy razy podkreślił odrębnie słowa: „dawniej wyznania żydowskiego”...

Od 1927 roku Zarząd spółki wielokrotnie się zmieniał, tworząc skomplikowane kombinacje kadrowe. W 1940-42 ostatecznie składał się z jednej osoby-rządowego mistrza budowlanego, Hansa Ahrensa. Podobnie było z Radą Nadzorczą, której przewodniczącym był H. Rinkel, zastępcą-wyższy radca rządowy, dr E. Schrader, a oprócz nich władzę sprawowali jeszcze inż. H. Bachstein i dr B. Bachstein. W 1933 roku Hermann Rinkel zrezygnował ze swojego stanowiska, co automatycznie awansowało dra B. Bachsteina na przewodniczącego, którym pozostał do końca wojny. Od 1939 roku, czyli od początku II wojny światowej, do Rady przydzielono dwóch zastępców z pruskich władz krajowych, którzy mieli prawdopodobnie kontrolować jej poczynania.

Budżet przeznaczony na budowę linii pochłonął aż 2,2 mln marek, z których państwo, prowincja, powiat i miasto Chelmsko Śl. wyłożyły 292 tys. marek bezzwrotnej pomocy (nie oszukujmy się), licząc pewnie po cichu na zysk wielokrotnie przekraczający darowiznę. **Długość torów jedno- i normalnotorowej wyniosła 26km**, a największe przedsięwzięcie budowlane, czyli most na Bobrze w Breitenau (Kamienna Góra, ul. Wiejska), liczyło sobie 72 m długości. Stacje kolejowe zbudowano w Kamiennej Górze, Krzeszowie, Chelmsku Śl. i Okrzeszynie, a między nimi urządzono przystanki w Górnym Czadrowie, Jawiszowie i Unieomyślu. W 1901 roku doszedł jeszcze przystanek Klein Zieder (Mała Zadrna, Czadrówek) w pobliżu ówczesnej Trautenaerstrasse (ul. Lubawska). **W Okrzeszynie urządzono warsztaty i depo-lokomotywownię, a administracja linii urzędowała w Chelmsku Śl. i funkcjonowała tam do końca wojny.** Centralne Biuro Kolei Lokalnych Hermanna Bachsteina zostało z powodu wojennej zawieruchy przeniesione z Berlina do Osterwieck w północnej części gór Harz, do siedziby jednej ze swoich spółek-córek.

Rozwój ekonomiczny kolei zależał od różnych czynników gospodarczych. W czasie I wojny światowej liczba lokomotywokilometrów spadła o 50%. Po długich latach kryzysu, w 1935 r. pojawiło się niebezpieczeństwo zamknięcia linii. Rozpoczęto więc starania, mające na celu zażegnanie zagrożenia. Podjęto kolejową i społeczną akcję kapitałowego remontu linii, w którą szczególnie zaangażował się radca krajowy dr Fiebrantz. Końcowy jej sukces pewnie nie byłby tak zadowalający, gdyby wcześniej dało się przewidzieć, do czego mogą być wykorzystywane tory naszej kolei. A wszystko z pozoru tak pięknie się zapowiadało...

Największa wydajność pracy lokomotyw miała miejsce na przełomie 1939-1940 (112 095 lok-km). Akta dotyczące używanych maszyn są wciąż do dyspozycji, a zachowały się choćby w formie korespondencji zdającej relację z remontów i strat. Z punktu widzenia przedsiębiorstwa mającego przynosić dochód, należało ciągle maksymalnie wykorzystywać posiadane urządzenia i dokonywać nowych zakupów, jeśli nie było innej możliwości. Tak też robiono. W połowie lat dwudziestych park lokomotyw składał się z maszyn nr 1, 2 i 3 oraz 33. Pierwsze trzy zbudowane były w fabryce Am. Jung w Jungenthal koło Kirchen an der Sieg (Nadrenia). Lokomotywa nr 33 pochodziła z firmy Orenstein und Koppel z Novaves koło Poczdamu, gdzie w 1907 roku została zbudowana. Ta właśnie maszyna, z powodu trudności finansowych, była do odstąpienia za każdą cenę. Ze względu na stan jej paleniska, była niezdatna do użycia. Wkrótce więc została sprzedana za 2500 RM. W zastępstwie Centralne Biuro firmy Bachstein ofiarowało model z linii Osterwieck-Wasserleben i przeprowadziło go na Śląsk. Oj, nie był on jednak przygotowany na trudności związane z ukształtowaniem tutejszego terenu! Charakteryzował się tym, że na górskich odcinkach ze swymi wysokimi kołami i niskim ciśnieniem w kotle niezbyt dobrze sobie radził. Tak właśnie było podczas specjalnie zamówionego kursu dla Związku Kobiet Śląskich w Trutnowie, który rozpoczął się w Okrzeszynie, zabierając 486 uczestniczek. Obciążenie nie było duże, bo wynosiło tylko 180 t (6 własnych wagonów i 4 wypożyczone od Kolei Rzeszy-Reichsbahnen). Jednak skutek utraty pary na wzniesieniu przy Unieomyślu, konieczny był 6-minutowy postój, w celu wyrównania ciśnienia. Później lokomotywa ta została oddana i zastąpiona inną o numerze 15, wyprodukowaną przez Orenstein und Koppel w 1907 roku. Najwyższa prędkość dopuszczalna nowej maszyny wynosiła, bagate-

la (!), 40 km/h. Od roku 1938 do 1945 były więc na stanie trzy lokomotywy: nr 1, 2 i 15.

Remonty lokomotyw musiały być przeprowadzane w firmie Lenz und Co. (Berlin NW 7, Neue Wilhelmstrasse), w ich warsztatach naprawczych w Jaworze (stacja Żębowice) lub w firmie Orenstein und Koppel (Berlin, Haselheide). Po remontach w Jaworze, często przeprowadzane były przez starszego maszynistę, Rinkego, na bocznej trasie Jawor-Malczycze jazdy próbne i próby ciśnienia pary. Zapisy z dnia 8.01.1938 donoszą bardzo szczegółowo, że lokomotywa nr 15 wymaga pilnej naprawy, gdyż ma ona w zimie intensywne dyżury. Z powodu wysokiego stanu pokrywy śnieżnej, dwie pozostałe lokomotywy musiały służyć razem. Podtapiająca woda sięgała prawie do Kamiennej Góry o Chelmska Śl., dodatkowo utrudniając ich kursy. 2.01.1940 zawiadomiono zaś, że pociąg 102 musiał zatrzymać się na czternastym kilometrze, z powodu złamania drążka od prawej kłapy w lokomotywie nr 15. Maszyna ta została odholowana przez lokomotywę nr 2. Koszty jej remontu pochłonęły wtedy 11 000 RM.

W 1942 roku było na stanie pięć wagonów osobowych-cztery w ciągłym ruchu i jeden rezerwowo w naprawie-oraz dwa wagony towarowe w użyciu przewozowym. Kolej posiadała też jeden wagon do transportu materiałów, wagon-polewaczkę i pług śnieżny. Wagony osobowe miały po 45 lub 35-38 miejsc siedzących. W przedziałach 2 klasy siedzenia były miękko wyściełane pluszem, ściany zaś obite sklejką dębową. Natomiast w klasie 3 na ścianach była wymalowana imitacja sklejki dębowej (sprytnie!). Od 1941 roku wagony były też wyposażone w pneumatyczne hamulce ciśnieniowe systemu Knorr.

Rozkłady jazdy Ziedertalbahn można dziś jeszcze znaleźć w archiwach w „Heft der Bergstadt Schömborg, 509 bis 720 m ü. d. M.”, czyli w „Zeszytach górskiego miasta Chelmska Śl., 509-720 m n.p.m.”. Dziennie kursowało 10 pociągów, po 5 w każdą stronę. W 1938 roku pierwszy wyruszał o 5.35 z Okrzeszyna, a ostatni wieczorem wracał do Okrzeszyna na 21.56. **Rzeczywisty czas podróży przy maksymalnej prędkości (30km/h) wyniósł najmniej 43-44 min.** Ze względu na wspinanie się pociągu między Chelmskiem Śl. a Okrzeszynie, doliczano czasem minutę więcej. Z wydrukowanej w rozkładzie jazdy informacji o połączeniach bezpośrednich wynika, że na podróż z Berlina do Chelmska Śl. potrzeba było jedynie 7 godzin jazdy. Nawet biorąc pod uwagę dzisiejszą, dużo bardziej rozwiniętą komunikację, to stosunkowo szybka podróż. W 1934 roku uruchomiono pierwszą w okolicy linię autobusową. Autobusy dojeżdżały do czeskiego Aderšpachu i Teplic.

Wpływy do przedsiębiorstwa w 1940 roku z przewozu osób i bagażu wyniosły 64 214 RM, a z transportu towarów 55 690 RM. Środki trwałe przekładały się na równowartość 2 213 500 RM, a środki ruchome szacowano na 175 200 RM. Okoliczne miejscowości początkowo wiele zyskiwały na utrzymaniu kolei, rozwijając się i bogacąc jak nigdy wcześniej i... później.

Rozpoczęła się II wojna światowa, która dotknęła też nasze tereny. Akta z tego okresu przekazują nam wstrząsające i zaskakujące fakty. Dokumenty te mówią nam o transporcie specjalnym, który miał związek z zajęciem z początkiem września 1940 roku przez SS klasztorem w Krzeszowie i ulokowaniem tam różnych grup ludzi, jak również z przewożeniem jeńców do obozów w Betlejem i Chelmsku (obóz Landheim). Gwałtownie wzrósł w tym czasie przewóz ludzi, przekraczając prawie pięciokrotnie bilans z poprzednich lat. Obejmująca stopniowo cały kraj wojna, dotarła nawet do jego najodleglejszych granic i powoli niszczyła wspólne dzieło obywateli, okupione ciężką pracą i wyrzeczeniami. To był początek końca świetności naszej kolei.

W notatce do akt z 19.05.1941 napisane było, że „z obozu przesiedleńców w Krzeszowie będą zestawione transporty z krajów bałtyckich i kierowane do innych obozów. Kwarantanna dla Volksdeutschen z Litwy powinna trwać 2-3 tygodnie.” Przez cały okres trwania II wojny światowej tory linii były regularnie wykorzystywane przez hitlerowców do zadań tylko sobie znanych.

Z zapisów z 15.11.1941 roku wynika, że „w pociągu z obszarów wcielonych do Rzeszy, znajdujących się na południe od starej granicy austriackiej, z dużej grupy przesiedleńców ze Słowenii ma być utworzony transport około 250 osób do obu obozów w Chelmsku i Betlejem. Do Betlejem kieruje się 110 dorosłych i 40 dzieci, a do

Chełmska 72 dorosłych i 28 dzieci” (informacje te potwierdzają również zdjęcia wykonane na terenie obozu Landheim). Dużo miejsc zajmowały organizowane przez Gestapo Wrocław transporty Żydów do Krzeszowa, które zaczęły się 13.10.1941 roku, a skończyły dopiero 26.02.1943 roku. Pierwszy transport składał się z około 320 osób, które dotychczas mieszkały we Wrocławiu i jego okolicach. Zostały one przewiezione bezpośrednio z wrocławskiego dworca Świebodzińskiego do Krzeszowa. W notatce sporządzonej przez świadka zdarzeń 15.10.1941 roku czytamy: „13.10 przyjeżdża tu pociąg specjalny z Kamiennej Góry. Jak słyszeliśmy, w obozie przebywa 700-800 osób.” Gestapo nakazywało częste transporty, co wynikało ze służbowych zapisków, zawierających informacje, że „w zgodnym z rozkładem jazdy pociągiem nr 101 22.02.1943 roku ma być wywiezionych 43 dorosłych i jedno dziecko, 23.02-47 dorosłych i jedno dziecko, 24.02-42 dorosłych i 5 dzieci, 25.02-45 dorosłych i 2 dzieci, a 26.02-31 dorosłych”. 23.02 tego samego roku przygotowano dla 101 osób pociąg, odjeżdżający z Krzeszowa o 3.45. W dalszą podróż z Kamiennej Góry ruszył o 5.56 już pod numerem 3401. Celem transportu był Oświęcim i... śmierć. Obóz w Krzeszowie został całkowicie opróżniony, na rzecz tej największej w Europie „wykańczalni ludzi”.

Z dalszych zapisków dowiadujemy się, że 23.03.1943 „zazwaniem powiatowego przewodniczącego NSDAP, Parteigenosse Seewalda z Kamiennej Góry, po rozmowie z komendantem Wojskowego Zakładu Amunicji Antonówka, Hauptmannem Finke, zdecydowano o wysłaniu kolejną Ziedertalbahn każdego ranka 400-500 robotników i przewożeniu ich wieczorem na specjalny tor końcowy HMA. Chodzi jednak w praktyce o około 100 osób, które muszą być na rozpoczęciu pracy w obozie o godzinie 7.00. Sprawa dalej nie będzie kontynuowana”. Trzy dni później Komisarz Rzeszy ds. utrwalania niemieckości zamówił pociąg specjalny do Krzeszowa, w celu przetransportowania 700 przesiedleńców z Lubiąża. 26.03.1943 roku na dworcu w Kamiennej Górze znajdował się transport uszkodzonych przez bombardowania osób z zachodniej części kraju. 59 z nich przetransportowano do Krzeszowa. Kolejna notatka z dnia 27.01.1944 donosi, że firma Arado Flugzeug GmbH (zakłady lotnicze) zawiadomiła o umieszczeniu w okolicy części zakładu macierzystego. Przedsięwzięcie to miało trwać od początku lutego do końca kwietnia 1944 roku. Około 450-500 pracowników miało zostać ulokowanych w Krzeszowie, Chełmsku Śl. i okolicach. Wielkość dziennego transportu szacowano na 160 osób do 15.04 i powyżej 460 osób do końca maja. W tym wypadku potrzebne było jeszcze pięć dodatkowych wagonów osobowych, a trzy z nich dostarczyły już Koleje Rzeszy.

06.10.1944 roku władze powiatowe zleciły Komisarzowi Rzeszy ds. obrony, by przygotował pociąg specjalny dla pracowników z firmy Max Kühl Nachf. (nazwa maskująca dla firmy Arado). Zgod-

nie z zaleceniem, miał on odjechać w niedzielę 08.10 z Chełmska Śl. o godzinie 4.30. Wszystkie te tajemnicze działania miały związek z operacją obronną, noszącą nazwę „Przedsięwzięcie Barthold”. Następne operacje wymagały specjalnych pociągów w dniach 15.11, 16.11, 19.11, 26.11 i 03.12. Odjeżdżały one tym razem zawsze z Okrzeszyna o 4.40, a wracały z Kamiennej Góry o 20.00. Zabierały około 50 osób z Okrzeszyna, 75 z Chełmska Śl. i 50 z Krzeszowa.

Rok 1945 to już prawie tylko zawiadomienia o transportach uchodźców. Koniec wojny stanowił bowiem o ich znacznym nasileniu się. Łącznie od dnia 21.01.1945 roku, tylko do końca miesiąca, skierowano w nasze okolice prawie tysiąc osób, głównie z wielkiego transportu z Namysłowa.

Od 1946 roku tory linii służyły polskiej akcji wysiedleńczej dla niemieckiej ludności powiatu kamiennogórskiego. Zaskoczeni ludzie transportowani byli codziennie torami Ziedertalbahn pociągami towarowymi do domów Związku Budowlanego Kamienna Góra. Lokomotywy miały przystanek Klein Zieder i przez most na Bobrze jechały na kamiennogórski dworzec na tory Kolei Rzeszy. Dalej przez Marciszów, Chojnow i Węgliniec podążały na zachód ku nieznanym przyszości, ale i ku wolności.

W czasach powojennej Polski linia kolejowa nadal funkcjonowała. Ale, jak się później okazało, nie miało to trwać długo. Wkrótce trasę skrócono i odcinek Okrzeszyn-Krzeszów przestał działać i został rozebrany. Za to ułożono tor z Krzeszowa do kopalni żwiru koło Krzeszówka. W 1974 roku linia była jeszcze w użyciu, choć już jedynie w większości służyła do transportu towarowego przy wykonywaniu dużych lokomotyw. Dziś cały zakład jest już nieczynny. Z Kamiennej Góry w stronę Sędziszawia i Lubawki kursuje jeszcze bardzo niewiele pociągów towarowych. Pozostałe tory kolejowe, należące niegdyś do potężnej Ziedertalbahn, zdewastowano.

Dziś o istnieniu linii kolejowej przypominają jedynie stare zdjęcia i pozostałości żelaznych torów, które i tak pewnie niedługo wpadną w ręce złomiarzy, zasilając ich kieszenie. Czyż to nie paradoksy?! Zmaterializowane marzenie naszych przadziadków w teraźniejszości zostało rozmiennione na drobne monety. Czas płynie, umierają ostatni świadkowie, wspomnienia się rozmywają, historia jakoś nie chce się powtarzać... Nie pozwólmy zdemontować torów naszej pamięci. Bo ktoś ma ją podsycać i utrwalac w kolejnych pokoleniach, jeśli nie my-dziedzice historycznej fortuny i potęgi Kolei Doliny Zadny?

Karolina Merda, kl. IIaLO

(Źródło: L. Müller, Ziedertalbahn. „Schlesischer Gebirgsbote” nr 4/2002; tłum. P. Burchardt.)

Podróż na Ziemię Odzyskane /1/

Urodziłem się 17 dni przed wybuchem II wojny światowej, tj. 14 sierpnia 1939 r. w południowej części Polski, (...), w znanej miejscowości wczasowej-Piwnicznej, (...), na terenie Ziemi Sądeckiej. Przystedłem na świat jako czwarte dziecko w rodzinie biedoty drobnomasterskiej utrzymującej się z doraźnej pomocy sezonowej. (...) Dom nasz był typową kurną chatą, składającą się z jednej izdebki bez podłogi, wyposażony w prymitywne zbite prycze, stół, ławę oraz kilka krzesel. W kuchni znajdowały się dwa piece: do gotowania oraz do pieczenia chleba. Na piecu znajdowała się przylepa, na której spaliśmy z bratem. Prymitywną, zgrzebną pościel posiadali tylko rodzice, my natomiast przykrywaliśmy się starymi ubraniami. Na przedłużeniu kuchni znajdowała się maleńka stajenka. Przypominam sobie, że często zimą krowa wprowadzana

była do kuchni i przez wiele tygodni razem z nią mieszkaliśmy. (...) Wiosną 1943 r. we wsi, w której się urodziłem, zapanował głód oraz choroby. Szalała epidemia tyfusu i czerwonki. Brak było nie tylko żywności, ale i podstawowych środków czystości. Naszym podstawowym pożywieniem były placki owsiane pieczone na blasze pieca, placki z otrąb, gotowane pokrzywy oraz gotowane... młode wrony. (...)

Zakończenie wojny było ogromnym przeżyciem dla naszej rodziny. (...) Zaledwie kilka miesięcy po wyzwoleniu matka za namową, podobnie jak wiele rodzin z Piwnicznej, zdecydowała się na wyjazd na tereny tzw. Ziemi Odzyskanych. Sprawa organizacji samego wyjazdu nie była prosta. (...) Masowe wyjazdy ludności z przeludnionych wiosek podkarpackich na Ziemię Odzyskane odbywały

się transportem towarowym, bowiem kolej nie dysponowała prawie zupełnie w tym czasie wagonami osobowymi. (...) Faktyczny wyjazd nasz w nieznaną nastąpił specjalnym transportem z dworca kolejowego w Nowym Sączu. Dojazd do odległego o 24 km Nowego Sącza nastąpił furmanką konną.

Wielotygodniowa podróż w przeludnionym i wlokącym się w nieludzki sposób transporcie była niewygodna i uciążliwa. W towarowych wagonach bez jakichkolwiek warunków sanitarnych jechali mocno stłoczeni ludzie wraz z całym dobytkiem. Wszelkie potrzeby fizjologiczne zafatwiała się na postojach. Wtedy też zaopatrywano się w świeżą wodę i żywność. Kiedy jednak pociąg nie zatrzymywał się przez dłuższy czas na stacjach z wagonów unosił się nie do zniesienia zapach kału i moczu pomieszany z potem ludzi i zwierząt. W transporcie tym jechała znaczna ilość małych dzieci, wojennych kalek oraz niedołączonych starszusków. Prawie na każdym większym postoju ktoś z transportu pozostawał lub zaginął, bowiem zdarzały się wypadki, że zapowiadano kilkugodzinny postój a faktycznie transport wyruszył w dalszą drogę w kilkanaście minut po uzupełnieniu wody i węgla. Przypominam sobie, że kilka razy transport zatrzymywał się w polach z powodu braku węgla. W takim

przypadku pasażerowie pomagali maszyniście w zbieraniu drzewa na opał, aby w ten sposób dojechać do najbliższej stacji. (...) Pociąg ten przejeżdżał przez różne miasta i wsie Ziemi Odzyskanych i każdy na dowolnej stacji mógł opuścić go i zająć dowolny pusto stojący dom mieszkalny. Przypominam sobie, że od Wrocławia liczba pasażerów, jak również długość pociągu, stopniowo malała.

Trwająca wiele tygodni podróż była dla mnie, 6-letniego dziecka, wielką przygodą i zarazem szokiem. Wszystko co widziałem wywarło na mnie duże wrażenie. Przez otwarte drzwi wagonów widziałem rozbity i zniszczony tabor kolejowy, w rowach przy torach leżał porzucony dobytek prawdopodobnie uciekających przed działaniami wojennymi ludzi, oraz niezliczona ilość rozpadających się na świeżym powietrzu ciał ludzkich. Wszelkie dworce przepelnione były transportami wojsk polskich i radzieckich. Po wielu tygodniach podróży transport, którym jechaliśmy, zatrzymał się w Lubaniu Śląskim, gdzie powiedziano nam, że jest to stacja docelowa. (cdn.)

Oprac. Justyna Kalinowska, kl.IIBLO

SZKOŁA W PISARZOWICACH 1945 - 1951

/1/

Kronikę niniejszą rozpoczął pisać pierwszy nauczyciel polski tutejszej szkoły Obywatel **Michał Wańczyk** przybyły z Centralnej Polski z powiatu hrubieszowskiego dnia 12 sierpnia 1945 roku.

Budynek szkoły mieści się pośrodku wsi i obejmuje trzy budynki własne: 1. budynek główny, jednopiętrowy, murowany, masywny zbudowany według nowoczesnych wymogów, posiadający trzy klasy (sale) szkolne, duże i słoneczne. Nadto kancelarię kierownika szkoły, dwa korytarze, rozbieralnię i łaźnię, kuchnię szkolną i dwa gabinety. 2. Obok szkoły mieszczą się murowane ustępy i budynek gospodarczy z przeznaczeniem na komórki nauczycielskie. 3. Od frontu teren szkoły wypełnia stary jednopiętrowy dom murowany, kryty papą w którym mieszczą się pokoje nauczycielskie.

Budynek ten to stara szkoła zbudowana około końca wieku osiemnastego, służyła ona celom szkolnym do roku 1934.

Budynek główny wybudowano kosztem subwencji państwowej w 1934r., do roku 1945 służył Niemcom i nikt do tego czasu nie słyszał w nim słowa polskiego.

Teren szkoły odgraniczony rowami i częściowo żywopłotem dotyka od strony północno-zachodniej gruntów kościelnych zaś od strony wschodniej i południowej gospodarstw prywatnych. Za szkołą mieści się boisko do gier i zabaw, oraz studnia. Frontowe okna rozwiązują piękny widok Grzebienia Kamieniogórskiego i szerokiej doliny ciągnącej się do pobliskich gór. Północ natomiast uzyskała rozwiązanie przez wystawienie korytarzy, których okna wychodzą przez duży ogród na ulicę.

Położenie szkoły bardzo dogodne dla całej gromady upiększa wieś Pisarzów od strony toru kolejowego Kam-Góra-Jelenia Góra.

Okolice Pisarzowa należy do piękniejszych zakątków powiatu kamieniogórskiego, bywa, często odwiedzana przez „wycieczkowców”, zdążających do najwyższego wzniesienia w powiecie do góry „Szarlach”, z widokiem na Kamieniogórę, Wałbrzych, Lubawkę

i Krzyżatkę. Odcinki więcej niedostępne pokrywają lasy świerkowe, a niżej bukowe.

Obok szkoły mieści się bardzo stary kościółek z przerobioną wieżą. Sylwetka starego kościoła znajduje się na korytarzu. Gotyckie zakończenie wieży kościelnej zupełnie nie licuje z architekturą całości. Wnętrze kościoła nieco przygnębiające, uwagi godny jest tryptyk nad głównym ołtarzem o znaczeniu zabytkowym i charakterystyczną zakrystią. Zewnętrzna strona wschodnia posiada dwie duże tablice marmurowe z rzeźbami założycieli.

Za torem kolejowym widoczny duży obiekt rolny, majątek-dwór z pałacem. W tym dworze, to jest w trzecim z rzędu domie mieszkał pisarz-rządca Bolka I, który posiadał tu gospodarstwo rolnohodowlane. Klimat ówczesnego Pisarzowa uważano za najcieplejszy w powiecie kamieniogórskim, ponieważ tu dojrzewał owies. Za pałacem mieści się duży park i ogród warzywny. W tym pałacu ekspedycja naukowa polska znalazła stary polski rękopis pochodzący z XIV w. Niedaleko dworu znajduje się stacja kolejowa i poczta.

Przez wieś Pisarzów prowadzi droga do Kamieniogóry, Ronowa i Raszowa. Pięć kilometrów na wschód od wsi leży miasto powiatowe Kamieniogóra z rozwiniętym tam przemysłem tkackim, na zachód zaś prowadzi droga do Jeleniej-Góry.

Szkoła polska zaczęła pracę normalnie dnia 1.IX.1945 z obsadą dwóch nauczycieli Ob. Ob. Wańczyka Michała i Górki Zofii, przy liczbie początkowej 17 dzieci. Ludność tutejsza przybyła ze wszystkich stron Polski, a w większości z okolic Nowego Sącza, zrazu miała potrzebę kształcenia młodzieży, w niespełna miesiąc pracy szkolnej, liczba dzieci powiększyła się prawie trzykrotnie. W miesiącu wrześniu 1945 r. szkoła przeżyła bolesny cios-umiera na tyfus płamisty Ob. Górka Zofia. W osobie jej traci szkoła polską dobrą Polkę, gorliwą pracownicę i koleżankę.

Miejsce opuszczonego etatu zajmuje Ciombor Franciszka, młoda nauczycielka mająca za sobą jeden miesiąc praktyki. W miesiąc

później szkoła zyskuje jeszcze jeden etat, który obejmuje Ob. Dutka Michał.

Kierownikiem szkoły mianowany został Ob. Wańczyk Michał, który organizuje szkołę tutejszą przy dwóch nauczycielach z liczbą dzieci 92. Od tego czasu zaczyna się żmudna codzienna praca w szkole nad likwidacją skutków wojny tak w wychowaniu młodzieży jak również w nauce. Większość dzieci ukończyła zaledwie pierwszą lub drugą klasę w czasie okupacji hitlerowskiej i to jeszcze z dużymi i poważnymi brakami-klasa siódma, zorganizowana początkowo liczyła 2 uczniów. Kierownictwo szkoły po tygodniowym

przeszkoleniu skierowało tych uczniów do gimnazjum w Kamiennej Górze.

Stan klas do roku 1945 przedstawiał się i zamykał liczbą VI, z których najliczniejszą klasą była klasa III i IV.

W tym okresie odczuwa się poważny brak książki polskiej, podręcznika i programu dostosowanego do poziomu zaniedbanego dziecka. Szkoła zdobywa z trudem dostateczną ilość podręczników do języka polskiego i rachunków. (cdn.)

UWAGA! Zachowano oryginalną pisownię.

Oprac. Krystyna Kubicka, kl. Ib LO

Odkrycie nowych masowych grobów w Kamieniomórze

O powołanie Komisji Wojewódzkiej dla zbadania zbrodni niemieckich

Spóeczeństwo dólnośląskie jest alarmowane co pewien czas doniesieniami prasy o odkryciu coraz to nowych grobów pomordowanych cudzoziemców, ofiar bestialstwa niemieckiego w ostatnim okresie.

Wiele grobów odnaleziono w okolicach obozu Gross-Rosen w powiecie Jawor. Ostatnio odkryto wiele masowych grobów w powiecie kamieniomóskim, przez który przeciągały transporty więźniów, ewakuowanych z różnych obozów.

Spóeczeństwo dólnośląskie oczekuje powołania specjalnej Komisji Wojewódzkiej, która ustaliłaby dokładnie ilość grobów oraz ilość pomordowanych ofiar w różnych miejscowościach na Dolnym Śląsku.

Dostarczyłoby to nowych dowodów bestialstwa niemieckiego.

Pisaliśmy już kilkakrotnie o odkryciu zbiorowych grobów pomordowanych ofiar niemieckich na Dolnym Śląsku.

W powiecie Kamienna Góra w pobliżu miejscowości Szynrych (Schömberg) odkryto grób 200 Polaków. W Lesznicy (Haselbach) jeden z rolników w czasie orki natrafił na pojedynczy grób, w którym znajdowało się 14 zwłok. Dalszych poszukiwań w okolicy nie podejmowano.

Ofiary zbrodni

W końcu kwietnia mieszkańcy miasta Kamienna Góra zostali poruszeni pogłoskami, jakoby na cmentarzu żydowskim odkryto masowy grób pomordowanych za czasów panowania reżimu hitlerowskiego, więźniów obozu Gruessau pod Kamienną Górą.

Ludność Kamiennej Góry zmusiła Niemców do odkopywania grobów zbiorowych. Odnaleziono ponad 200 zwłok w pasiakach więziennych, Polaków oraz Belgów, Francuzów i Rosjan.

Podsluchana rozmowa

Groby odkryto w sposób przypadkowy.

Pomiędzy dwoma Niemcami w mieście wybuchła sprzeczka, której przysłuchiwał się Polak znający dobrze język niemiecki. Sprzeczka dotyczyła wzajemnego zachowania się Niemców w okresie hitlerowskim i doprowadziła do odkrycia potwornej zbrodni. Zaprowadzeni na cmentarz żydowski, Niemcy wskazali miejsce gdzie odnaleziono pomordowane ofiary.

W toku dochodzeń stwierdzono, że na terenie Kamiennej Góry znaj-

dował się do tej pory dawny komendant obozu Gruessau — członek formacji SS, ukrywany przez współrodaków. Niemcowi temu nie będzie można jednak wytoczyć procesu, w którym uwidoczniłoby całe jego okrucieństwo i który mógłby doprowadzić do wykrycia jego współników, ponieważ zginął on przedwcześnie.

Na cmentarzu

Na krańcach miasta koło Rzeźni Miejskiej odczuwa się niemiłą woń. Przechodzimy ewangelicką część cmentarza. Obok na cmentarzu żydowskim widać pod murem szeroki pas świeżo zrównanej ziemi, wymieszanej z wapnem.

Opodal stoją konewki z wodą, służące do obmywania wydobytych ciał. Po przeciwległej stronie, pod murem brunatnie świeżo usypane płaskie, prostokątne mogiły. Na północnej stronie cmentarza znajduje się zbiorowy grób prawie stu niezidentyfikowanych osób.

Obok stoją jasne paki trumien, przygotowanych przez władze radzieckie dla swoich rodaków, których jest dużo pośród ofiar. Właśnie przybywa delegacja radziecka, która zajmie się zwłokami pomordowanych Rosjan.

O szybkie wysiedlenie Niemców

Ludność powiatu kamieniomóskiego jest do głębi wzburzona coraz to nowymi dowodami niemieckiego bestialstwa.

Należałoby dążyć do możliwie najszybszego rozładowania nastrojów przez możliwie szybkie repatriowanie znajdujących się jeszcze w Kamiennej Górze Niemców. Dotychczasowe tempo pracy w tej dziedzinie nie może zadowolić ludności Dolnego Śląska, która nie chce mieszkać wspólnie z mordercami swoich współbraci.

Tur.

Źródło: nr 112 z 15.05.1946 r., s. 4. „Pionier”

REDAKCJA: mgr Jan Lubieniecki - opiekun i redaktor prowadzący, Leszek Kozielec i Karol Żuradzki z kl. II g LO - skład komputerowy.