

Krótki rys działalności konspiracyjnych związków zawodowych w warszawskich tramwajach i autobusach w latach 1939 – 1944

Przed pierwszym września 1939 roku w przedsiębiorstwie Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy pracowało łącznie 8 205 osób. Niemal 90 procent zatrudnionych należało do 12 związków zawodowych o różnych nurtach politycznych, począwszy od skrajnie prawicowych poprzez centrowe aż po skrajnie lewicowe. Większość z nich była zawieszona w strukturach 4 największych central związkowych: Związku Związków Zawodowych (ZZZ)¹ – na bazie organizacji prostanacyjnych, Klasowych Związków Zawodowych (KZZ)² – na bazie organizacji lewicowych, Chrześcijańskiego Zjednoczenia Zawodowego (ChZZ)³ i Zjednoczenie Zawodowe Polski⁴ – skupiające środowiska centrolewicowe i narodowe.

W latach 1935-39 niektóre ze związków stworzyły jednolitofrontową Radę Związkową w przedsiębiorstwie. Najbardziej aktywnym w Radzie był radykalnie lewicowy VI Oddział Tramwaje i Autobusy Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce, do którego należało prawie 4 tysiące osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Głównie pracowników fizycznych (pracownicy torów, sieci, konduktorzy, motorniczy). Pomimo, czasami dość istotnych



Aleksander Kaczyński

różnic politycznych, poglądów związki zawodowe oprócz podstawowej działalności, tj. obrony warunków pracy i płacy, prowadziły wspólnie szeroką działalność w zakresie oświaty, kultury, sportu i wszelkiego rodzaju akcji pomocowych (Kasa Zapomogowo-pożyczkowa, zapomogi szkolne, zdrowotne, itd.).

Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy przed 1939 rokiem były nie tylko największym zakładem pracy w stolicy, ale i zaliczały się do najbardziej upolitycznionego środowiska zawodowego w mieście. Środowiska z ogromnymi tradycjami związkowymi sięgającymi swymi korzeniami roku 1887, kiedy to wybuchł pierwszy strajk pracowników komunikacji miejskiej - strajk pracowników tramwajów konnych⁵. Środowiska o zdecydowanym nurcie lewicowym związanego od początku z SDPiL i PPS-em, a w latach okresu międzywojennego z partiami lewicowymi. Choć nie mała rolę w tym środowisku odgrywały również związki zawodowe związane z prawicą. Często w roli „łamistrajków” współpracujących z policją, dyrekcją.

¹ ZZZ bazował na nurtach centrowych prostanacyjnych. Należał do niego Związek Zawodowy Pracowników Miejskich, który skupiał w swych szeregach pracowników umysłowych Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy z którego w 1931 roku wyłonił się Związek Zawodowy Pracowników Umysłowych Tramwajów. Z centralą ZZZ dość aktywnie współpracował Związek Rezerwistów, który miał w Tramwajach swoje Koło. Działali w nim byli żołnierze legionów Piłsudskiego, których głównym zadaniem było sprzyjanie sanacji, rozbijanie od wewnątrz struktur KZZ. Z poręczeń członkowie Koła na ogół zajmowali wyższe stanowiska urzędnicze w Tramwajach

² KZZ wywodził się z nurtu PPS. Należał do niego Związek Zawodowy Tramwajarzy w Warszawie, przekształcony w 1919 w Związek Zawodowy Pracowników Tramwajowych w Polsce (ZZPT), który skupił związki tramwajowe z Łodzi, Lwowa, Krakowa i Warszawy

³ Chzz bazował na nurtach związanych z naukami kościoła i chrześcijańską demokracją i bazował na ścisłej współpracy z instytucjami kościelnymi. W Tramwajach i Autobusach m. st. Warszawy działał Związek Zawodowy Pracowników Tramwajów Miejskich ChZZ

⁴ ZPP bazowała na nurtach związanych z ideami narodowościowymi. Współpracowała m. in. z Narodową Partią Robotniczą, Narodowym Stronnictwem Pracy, Partią narodowych Socjalistów, Ruch Narodowo- Radykalny „Falanga” czy nawet Chrześcijańską Demokracją

⁵ Pierwszym był strajk tramwajarzy Belgijskiego Towarzystwa Tramwajów Konnych 18 maja 1887, w którym pracownicy Towarzystwa sprzeciwili się pogorszeniu warunków pracy i płacy. Po 4 dniach strajku na tle ekonomicznym, dyrekcja Towarzystwa cofnęła swe poprzednie decyzje i zgodziła się na dodatkowe ulgi dla pracowników. Wśród ulg była zgoda na powołanie tzw. kasy zapomogowej i refundacja za bilety dla pracowników.

Wybuch II wojny światowej przerwał statutową działalność związków zawodowych w Tramwajach i Autobusach m. st. Warszawy.

Część związkowców została powołana do wojska, a część w ramach obrony Warszawy we wrześniu 1939 była współorganizatorami Ochotniczych Batalionów Obrony Warszawy, tworząc kilka kompani złożonych wyłącznie z tramwajarzy. Jedną z pierwszych kompani, była kompania AS utworzona przy zajezdni i warsztatach tramwajowych na Woli 11 września 1939 roku dowodzona przez Aleksandra Kaczyńskiego⁶ konduktora tramwajowego.



Antoni Pawłowski lata 30-te XX wieku

Jeden z ochotników tamtych batalionów Piotr Gajewski⁷ – warszawski tramwajarz i działacz Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej wspominał: „*zapis do szeregów robotniczej formacji był bardzo prosty : przy bramach stały stoły, tam wyznaczeni ludzie zapisywali, komendant placu natomiast formował kompanię, wyznaczając dowódców plutonów, których zatwierdzał kapitan Kenig (...) Przy sformowanych kompaniach wyznaczono zaufanych ludzi, ich zadaniem było czuwanie nad morale żołnierzy. Spełniali oni funkcję oficerów politycznych. Ochotników przyjmowano indywidualnie, nie grupowo*”

W dniu 12 września generał Czuma dowodzący obroną Warszawy przemianował Batalion na Ochotniczą Robotniczą Brygadę Obrony Warszawy (ORBOW). Kompanie ORBOW od chwili sformowania brały aktywny udział w różnych pracach na rzecz oblężonego przez hitlerowskiego najeźdźcę miasta. Przede wszystkim oddziały ochotników miały ogromny udział w budowaniu umocnień dookoła i wewnątrz stolicy. Ochotnicy

⁶ Aleksander Kaczyński (1896–1950), syn Bronisława Kaczyńskiego. W 1922 r. rozpoczął pracę jako konduktor w tramwajach warszawskich. Tu rozwinął działalność społeczną i polityczną przede wszystkim w Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce. W całym okresie międzywojennym współorganizował strajki ekonomiczne i polityczne i uczestniczył w nich. Aktywnie uczestniczył w działalności partyjnej, zabierając głos podczas obrad okręgowych konferencji PPS (styczeń i wrzesień 1934 r.) oraz w czasie Rady Delegatów Robotniczych Warszawy w lutym 1935 r. Po tej naradzie wszedł w skład jednolitifrontowej Rady Związkowej, która działała wśród tramwajarzy w latach 1935–1936. We wrześniu 1935 r. został sekretarzem Zarządu Oddziału VI Tramwaje i Autobusy Warszawskie Związku Tramwajarzy, z siedzibą przy ul. Wareckiej 7, wchodzącego w skład Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce. Za działalność polityczną i organizację strajków został w 1936 r. zwolniony z pracy, ale pod presją żądań współtowarzyszy dyrekcja Miejskich Tramwajów w Warszawie zatrudniła go ponownie. Źródło: Bolesław Grześ – Związki Zawodowe Pracowników Komunalnych, Samorządowych i zawodów pokrewnych 1906 – 2010, wyd. Towarzystwo Wydawnicze i Literackie Sp. z o.o. Warszawa 2010, ISBN 83-86610-22-0

⁷ Piotr Gajewski (ur. 29 czerwca 1902 w Warszawie, zm. 24 marca 1975 tamże) - polityk socjalistyczny, działacz związkowy Od 1920 w PPS, 1923-1925 odbywał służbę wojskową w Dęblinie, później był zegarmistrzem, a potem kontrolerem biletów tramwajowych. W 1925 wstąpił do Organizacji Młodzieżowej – Towarzystwo Uniwersytetu Robotniczego, przewodniczący kół "Jerozolima" i "Śródmieście". Od 1929 działacz Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce, 1934-1939 przewodniczący VI Warszawskiego Oddziału Tramwajarzy ZPK i IUP, od 1936 skarbnik w ich Zarządzie Głównym (ZG), od 1938 wiceprzewodniczący ZG. II 1936 - IX 1939 członek Warszawskiego Okręgowego Komitetu Robotniczego (WOKR) PPS. W sierpniu 1936 został wybrany delegatem na Międzynarodowy Kongres Pokoju w Brukseli, jednak tak jak reszta polskiej delegacji nie uzyskał pozwolenia na wyjazd. Od 1934 członek Rady Nadzorczej Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej (WSM), 1941-1944 członek jej zarządu. IX 1939 organizował robotnicze oddziały obrony Warszawy, 1939/1940 współorganizator grupy socjalistycznej "Chłop i Robotnik", a 1940-1941 "Barykady Wolności". Od 1 IX 1941 członek Komitetu Centralnego Polskich Socjalistów (organizacja konspiracyjna PPS), od marca do września 1943 przewodniczący Komitetu Centralnego Robotniczej Partii Polskich Socjalistów (RPPS), członek Rady Pomocy Żydom. Po rozłamie w RPPS wiosną 1944 członek skrzydła nazwanego później PPS-Lewicą i popierającego Centralny Komitet Ludowy (Centralizacja Stronnictw Demokratycznych, Socjalistycznych i Syndykalistycznych – porozumienie polityczne powstałe 25 lutego 1944, skupiające ugrupowania lewicowe: Robotniczą Partię Polskich Socjalistów, Polskie Stronnictwo Demokratyczne, Polska Ludowa Akcja Niepodległościowa, Związek Syndykalistów Polskich oraz Syndykalistyczną Organizację „Wolność” i Bund). Od 1944 kapitan Komendy Głównej Polskiej Armii Ludowej (Polska Armia Ludowa (PAL) – lewicowa konspiracyjna organizacja zbrojna z okresu II wojny światowej działająca w latach 1943–1945. Polska Armia Ludowa liczyła kilka tysięcy żołnierzy).

kopali rowy przeciwlotnicze, przeciwczołgowe, strzeleckie. Budowali obronne barykady oraz przygotowywali stanowiska ogniowe dla dział. Ponadto po nalotach i bombardowaniach hitlerowskich ochotnicy nieśli pomoc cywilom. Usuwali zniszczenia i ratowali resztki mienia przed ogniem. Ochotnicy ściśle współpracowali bez jakichkolwiek zadrażeń z wojskiem. Byli dla niego ogromną pomocą. Na jego polecenie wykonywali liczne zadania o charakterze dywersyjno – wywiadowczym. Dwudziestego piątego września 1939 r. Ochotnicza Robotnicza Brygada Obrony Warszawy została przeformowana w 13 Dywizję Piechoty i następnie skierowana na Żoliborz na pierwszą linię frontu. Odtworzona na bazie ORBOW 13 Dywizja Piechoty istniała trzy dni. Dwudziestego ósmego września 1939 r. wycieńczona i wykrwawiona Warszawa skapitulowała. Na wieść o kapitulacji w 13 Dywizji Piechoty wybuchł bunt. Ochotnicy, którzy poszli do brygady – socjaliści, komuniści, radykalni ludowcy chcieli się nadal bić z faszystami. W ogóle nie myśleli o kapitulacji. Rozkaz złożenia broni – tej broni, o której tak marzyli i którą mieli przez kilka dni w rękach i rozejścia się do domów ochotnicy potraktowali jako zdradę⁸.

Po wkroczeniu Niemców do Warszawy w jednym z pierwszych rozporządzeń wojskowego komendanta miasta Dowódcy 8-ej Armii generała-porucznika von Cochenhausen'a, zdelegalizowano jakąkolwiek działalność związków zawodowych i partii politycznych.

W dniu 27 września 1939 po kapitulacji Warszawy, warszawski okręgowy komitet robotniczy PPS ogłosił fikcyjną uchwałę o zaprzestaniu działania PPS w Warszawie. W odezwie-apelu do ludności Warszawy wezwano do rozważ, zachowania spokoju i opanowania odruchów rozpacz i zemsty. W odezwie zamieszczono dodatkowo komunikat o treści:

„Zawiadamiamy wszystkich członków i sympatyków, że z rozkazu gen. Rómmla zostały rozwiązane wszelkie organizacje polityczne i pokrewne stowarzyszenia, wobec czego działalność organizacji P.P.S. w Warszawie oraz Robotniczego Komitetu Pomocy Społecznej zostaje z dniem dzisiejszym zawieszona”.

Decyzja ta została przyjęta do wiadomości 2 października 1939, przez obecnych w Warszawie członków Centralnego Komitetu Wykonawczego (Kazimierz Pużak, Zygmunt Zaremba, Mieczysław Niedziałkowski). Uchwała ta miała stworzyć sugestię o zaprzestaniu działalności aby ograniczyć spodziewane represje niemieckie. Jak wspominał Zygmunt Zaremba: „Legenda o zaniechaniu działalności miała być podtrzymywana zarówno wobec Gestapo, jak i osób, które z tych czy innych powodów nie budziły całkowitego zaufania”.

Jednocześnie upoważniono obecnego Tadeusza Szturm de Sztrema, do utrzymywania kontaktów z organizacją wojskową „Służba Zwycięstwu Polski” (SZP)⁹

Tuż po kapitulacji Warszawy w początkach października 1939 na bazie oddziałów LOPP¹⁰, które istniały przed 1 września 1939 m. in. w Warsztatach tramwajowych na Woli, Centralnych Warsztatach Samochodów Miejskich (CWSM) przy Włociańskiej podjęto próbę zorganizowania pierwszych komórek konspiracyjnych do przeprowadzania małych akcji sabotażowo-dywersyjnych.

⁸ Ryszard Rauba – W służbie dla Polski i dla klasy robotniczej czyli Ochotnicza Robotnicza Brygada Obrony Warszawy we wrześniu 1939 – kwiecień 2012, źródło: portal <http://www.1917.net.pl/node/9460>

⁹ Służba Zwycięstwu Polski (SZP) - polska organizacja konspiracyjna podczas II wojny światowej, Powołana 27 września 1939 (jeszcze podczas oblężenia Warszawy) na rozkaz dowódcy obrony Warszawy generała Juliusza Rómmla. Dowódcą SZP został generał Michał Tokarzewski-Karaszewicz. SZP podporządkowała się Rządowi RP na uchodźstwie. Tokarzewski zwrócił się o poparcie do przedstawicieli przedwrześniowej opozycji (PSL, PPS, SN i SP) i takowe uzyskał. Celem takiego działania było odcięcie rodzącej się konspiracyjnej organizacji wojskowej od sanacji, którą społeczeństwo winiło za klęskę wrześniową, a tym samym pozyskanie poparcia u nowych władz emigracyjnych^[2]. Uważana jednak przez gen. Władysława Sikorskiego za zbyt zbliżoną do obozu sanacyjnego została rozkazem Naczelnego Wodza rozwiązana i zastąpiona z dniem 13 listopada 1939 przez Związek Walki Zbrojnej (ZWZ). Była pierwszą organizacją zbrojną Polskiego Państwa Podziemnego

¹⁰ LOPP – Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej – oddziały paramilitarne, które obok prowadzenia działalności na rzecz rozwoju lotnictwa w pewnym zakresie spełniały również zadania oddziałów obrony cywilnej na wypadek pożarów, klęsk żywiołowych. Pod koniec lat 30-tych kładziono największy nacisk na wyszkolenie w zakresie niesienia pomocy sanitarnej, gaszenia pożarów. Itd.

Organizacją pierwszej siatki zajęli się działacze VI Oddziału Tramwaje i Autobusy Związku Pracowników Komunalnych i Instytucji Użyteczności Publicznej w Polsce, wśród nich wspomniany Aleksander Kaczyński, Henryk Barański, Jan Martyn.

Mimo, że pracownicy należeli do różnych organizacji związkowych o różnych poglądach politycznych rozumieli się doskonale i zgodnie ze sobą współpracowali.

Dowódcami pierwszych komórek konspiracyjnych zostawali na ogół dawni majstrowie lub pracownicy nadzoru, dyspozytorzy, kontrolerzy. Trudno ustalić ile osób działało w tej pierwszej strukturze konspiracyjnej w Tramwajach i Autobusach, ale

z kilku przekazów ustnych wiadomym jest, że już w listopadzie 1939 powstała pierwsza najprężniejsza komórka w CWSM pod komendą obermajstra Antoniego Pawłowskiego. Co prawda nie był on związkowcem, bo zabraniały mu udzielania się w związkach wewnętrzne przepisy Dyrekcji Tramwajów

i Autobusów dla kadry kierowniczej, ale dość mocno sympatyzował ze związkami i dość często pomagał związkowcom. Ponadto miał odpowiednie przeszkolenie wojskowe i prowadził przed wojną zakładową drużynę LOPP. W pierwszym okresie komórka zajmowała się głównie małym sabotażem polegającym m. in. na ukrywaniu dokumentacji technicznej wytworzonej w CWSM, jak również przeciąganiem w nieskończoność napraw niemieckich samochodów, które trafiły na krótkie remonty. Ukrywano również niektóre elementy wyposażenia warsztatowego, które uniemożliwiały normalne funkcjonowanie warsztatów (głównie elementy wyposażenia elektrycznego). Rozbudowywano siatkę łączności i kolportowano pierwsze podziemne wydawnictwa.

W pierwszych miesiącach kierownictwo komórki rozbudowywało swoje struktury i nawiązało kontakt z konspiracyjnymi KOP¹¹, PPS-WRN¹² i NOW¹³, które budowały przyszły ZWZ¹⁴. W początkach 1940 roku w Tramwajach powstała konspiracyjna organizacja bojowa KOP skupiająca tramwajarzy.

Niemal równolegle powstawała komórka konspiracyjna organizacji bojowej KOP w warsztatach na Woli, którą organizował Stefan Mikołajewski¹⁵. Dość szybko w struktury komórki wciągnął kierowców, konduktorów i instruktorów i rozpoczął akcję małego sabotażu.

W relacji Stefana Mikołajewskiego spisanej na okoliczność jego działalności na rzecz pomocy dla ludności żydowskiej w Warszawie w pierwszych miesiącach okupacji niemieckiej¹⁶ można przeczytać:

¹¹ Komenda Obrońców Polski (KOP) inaczej „Korpus Obrońców Polski”, „Obrońcy Polski”, „Organizacja Obrońców Polski”, „Komitet Obywatelsko-Patriotyczny” – polska organizacja konspiracyjna działająca w latach 1939-1943. W dniu 1 października 1939 roku gen. bryg. Wilhelm Orlik-Rückemann, ostatni dowódca Korpusu Ochrony Pogranicza, rozwiązując podległe sobie oddziały wydał rozkaz przejścia do konspiracji i utworzenia organizacji „Komenda Obrońców Polski”. Organizacja została utworzona w Lublinie z inicjatywy oficera KOP, majora Bolesława Studzińskiego, który został jej pierwszym komendantem. KOP podzielona była na cztery inspektoraty (w tym jeden ziem wcielonych do Rzeszy), które z kolei dzieliły się na okręgi i obwody. Posiadała pion wojskowy, w skład którego wchodziły terenowe oddziały bojowe, prowadziła działalność sabotażową i dywersyjną oraz wywiadowczą. Wydawała kilka pism, między innymi "Polska żyje", jedno z pierwszych konspiracyjnych pism w Polsce.

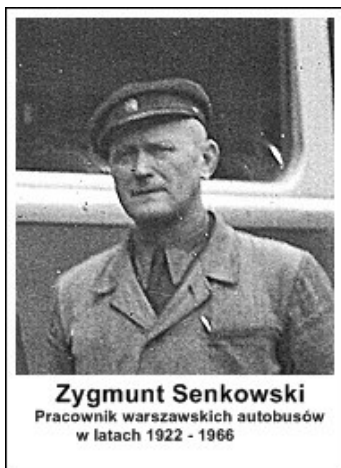
¹² PPS-WRN PPS była jedyną lewicową partią działającą od początku w konspiracji. Jej kierownictwo we wrześniu 1939 r. podjęło decyzję o zawieszeniu partii, a w jej miejsce powołano organizację [Wolność Równość Niepodległość](#), która reprezentowała prawe skrzydło partii. Powołano do życia własne oddziały paramilitarne o nazwie [Gwardie Ludowe](#). Lewica dawnego PPS pozostawiona poza PPS-WRN stworzyła we wrześniu 1940 organizację [Polscy Socjaliści](#)

¹³ NOW – Narodowa Organizacja Wojskowa jako zbrojne ramie konspiracyjnego Stronnictwa Narodowego

¹⁴ ZWZ – Związek Walki Zbrojnej przekształcony w 1942 roku w AK

¹⁵ Stefan Mikołajewski oficer rezerwy został zmobilizowany w sierpniu 1939 roku i oddelegowany do Sztabu Obrony Warszawy w charakterze oficera do spraw transportu i łączności. Swą służbę pełnił w Sztabie Komisarza Cywilnego Warszawy – Prezydenta, majora Stefana Starzyńskiego. Po upadku Warszawy konspiruje swą wojskową przynależność i zostaje zatrudniony jako kierownik stacji samochodowej na Woli. Do jego zadań należała opieka nad pozostałym taborem autobusowym i samochodami ciężarowymi jak również opieka nad rodzinami rezerwistów pracowników autobusów.

¹⁶ Relacja 302 – Żydowski Instytut Historyczny spisana w 1965 roku



„ Pod koniec listopada 1939 roku otrzymałem polecenie od Niemieckiego Zarządu Miasta przygotowania kilkunastu autobusów do drogi, które miały pojechać do Lublina. Poleciałem swoim podkomendnym, aby przygotowali jak najmniej autobusów, a te które pojadą mają być

tak przygotowane, aby nie osiągnęły celu. Przygotowano 7 autobusów – 3 marki „Somua” i 4 marki „Chevrolet”. W obsadzie kierowców byli: Kaźmierczak, Kołakowski, Romanowski, Bogus, Jakubowski, Czubowski i jeszcze jeden, którego nazwiska nie zapamiętałem. W ekipie technicznej byli m. in. Zygmunt Senkowski¹⁷, Władysław Studziński i in. Cztery autobusy marki „Chevrolet” dojechały do Lublina i otrzymały funkcję przewożenia rannych z niemieckich polowych szpitali

do szpitali warszawskich. W trzech „Somuach” jadących do Lublina

pocięto gumy a że kierowcy

nie zabrali zapasów , więc autobusy pozostawiono pod Garwolinem. Po powrocie w raporcie napisałem, że pocięcie gum nastąpiło w wyniku nieoczyszczonej drogi po działaniach wojennych w postaci szkła, elementów metalowych, które załączyłem do raportu, a które przywieźli kierowcy „Chevroletów”. Kilka dni później ściągnęliśmy wozy z pod Garwolina.

W grupie konspiracyjnej na terenie „Woli” działali dość licznie związkowcy, a wśród nich wymieniony wcześniej Zygmunt Senkowski, Władysław Studziński, Józef Jakubowski, Jan Jasiński, Stefan Sint, Jan Krzak, Jakub Brochocki. W grupie w okresie po 1941 roku działali również pracownicy biura: Stanisław Prokopcow, Władysław Berkowski, Tadeusz Żeromski, Kazimierz Więckowski, Rosiecki, Gnoiński, Dąbrowski, Budzyński. Wielu z nich w późniejszym czasie zostało aresztowanych przez Gestapo lub poległo w czasie powstania warszawskiego.

Walka o poprawę warunków socjalnych

W ramach swojej działalności obie komórki KOP (Wola i CWSM) wraz z tworzącymi się konspiracyjnymi związkami zawodowymi zajmowała się również zadaniami z tzw. samoobrony ekonomicznej, gdyż zmniejszone zarobki pracowników i ogromnej drożyzny artykułów pierwszej potrzeby wydatnie pogorszyły warunki życia.

Jesienią 1939 r. Niemcy zażądali możliwie szybkiej naprawy uszkodzeń z czasu obrony stolicy Polski, a także normalnej i prawidłowej pracy przedsiębiorstwa, zwiększenia szybkości jazdy i specjalnych względów dla niemieckich pasażerów, co wyraziło się w przeznaczeniu dla nich odrębnych wagonów oznaczonych napisem „Nur für Deutsche” (Tylko dla Niemców). Polska dyrekcja, kierując się dobrem mieszkańców Warszawy, starała się likwidować skutki działań wojennych, w tym także uruchomić własną elektrownię oraz podstacje i inne obiekty, ale także oszczędzać tabor, co kolidowało z niemieckim żądaniem zwiększania prędkości przejazdów. Sytuację komunikacji miejskiej w Warszawie pogarszał fakt, że władze okupacyjne zlikwidowały 3 listopada 1939 r. ruch autobusowy dla obsługi mieszkańców miasta. Uszczuplona w wyniku wrześniowych działań wojennych załoga była zmuszona zwiększyć tempo pracy, a tramwajarze uczestniczyli także w akcji porządkowania miasta, przepracowując ok. 100 tys. dniówek roboczych.

¹⁷ Zygmunt Senkowski pracował w warszawskich autobusach od 1922 roku, do których trafił jako kombatant wojny polsko-bolszewickiej w 1920 roku w stopniu st. sierżanta artylerii. Początkowo pracował, jako monter samochodu, a od 1936 roku jako kierowca – instruktor. W czasie okupacji był jednym z nielicznych kierowców instruktorów, którzy jeździli autobusem w Warszawie. Był to Bussing na Holzgas na trasie Dw. Główny – lotnisko Okęcie. W latach 1944 – 51 był kierownikiem Garażu na Inżynierskiej, a później st. mistrzem na Inflanckiej, Łazienkowskiej. Pracował do końca grudnia 1966 roku. Jako kierownik i starszy majster wyszkolił wiele pokoleń młodych kierowców i mechaników w MPA i MZK. Kontynuatorem tradycji warszawskich kierowców autobusów był również jego syn Jerzy Sękowski – wieloletni pracownik MZK i MZA od 1953 roku.

W grudniu 1939 roku generalny gubernator Generalnej Guberni (GG) Hans Frank wydał rozporządzenie o powołaniu Banku Emisyjnego¹⁸ mającego za zadanie druk polskiego złotego, który miał m. in. ograniczyć ogromną spekulację bonami Kas Kredytowych i wpłynąć również na ograniczenie inflacji i wycofanie z rynku polskich przedwojennych pieniędzy. Pod koniec grudnia 1939 roku zaczęła się wymiana na nowe polskie złote niemal od pierwszego dnia nazywane „krakowskimi” albo „młynarkami¹⁹”. Jednak oczywiście z limitami różnymi dla Niemców, Polaków, Żydów²⁰ i przedsiębiorstw. Szczególnie dotkliwie odczuły to przedsiębiorstwa, w tym bodajże najbardziej wszystkie miejskie, gdyż poprzez wymianę ich zasoby kasowe uszczupliły się o prawie 40 procent. W styczniu 1940 roku w Tramwajach warszawskich zarysowała się realna groźba braku zabezpieczenia dostatecznej ilości pieniędzy na wypłaty dla pracowników.

W styczniu 1940 roku w celu walki z inflacją spowodowaną licznymi niedoborami towaru na rynku nakazano ludności wpłacenie do depozytu bankowego banknotów o nominale 100 i 500 zł, co istotnie zmniejszyło siłę nabywczą ludności²¹.

Również na początku 1940 roku władze Generalnej Guberni (tworu administracyjnego utworzonego przez Hitlera 12 X 1939 roku, obejmującego obszary centralnej Polski, a podzielonego na dystrykty: warszawski, radomski, lubelski, krakowski i od 1941 roku lwowski) obniżyły o 20 procent świadczenia socjalne z tytułu ubezpieczeń społecznych dla Polaków, tj. zasiłki chorobowe, połogowe, zakres pomocy lekarskiej, stomatologicznej i dostęp do leków. Część Polaków pozbawiono rent i emerytur, a w znacznej części pozostałych zmniejszono ich wysokość. Sytuacja materialna Polaków w połowie 1940 roku była już niemal krytyczna. Do ogólnej biedy społeczeństwa dość szybko dołączyli warszawscy tramwajarze, którzy jako jedna z lepiej zarabiających przed 1 września grup pracowniczych wyzbywali się swoich oszczędności, głównie na zakup żywnościowych towarów pierwszej potrzeby.

Mimo wszelkich trudności przedsiębiorstwo już od stycznia 1940 r. zaczęło spłacać zadłużenie powstałe w poprzednich miesiącach. Niestety, wobec zaistniałych m. in. powyżej faktów nie mogła nastąpić poprawa sytuacji finansowej i materialnej ofiarnej załogi, na takie posunięcia bowiem nie pozwalały również niemieckie władze nadzorcze nad Zarządem Miejskim m.st. Warszawy. Sytuacja ekonomiczna załogi pogarszała się z każdym dniem (drożyzna, szczególnie żywności, obniżenie płac polskich pracowników umysłowych, zagrożenie obniżenia wynagrodzeń pracowników fizycznych).

Drożyzna i brak na rynku artykułów pierwszej potrzeby zmusiły nielegalne organizacje robotnicze i pracowników samorządowych do podjęcia działań o charakterze samoobronnym. Wówczas najważniejszym celem konspiracyjnych związków zawodowych było zapobiec dalszemu obniżaniu stopy życiowej, głównie poprzez rozszerzenie akcji dożywiania pracowników i ich rodzin. Działalność dożywiania związku zawodowe prowadziły jeszcze przed wojną. Taką działalność prowadził m. in. za pomocą stołówek pracowniczych²² Związek Zawodowy Pracowników

¹⁸ Bank Emisyjny w Polsce powołał 15 grudnia 1939 roku. Był instytucją emisyjną z siedzibą w Krakowie. Zależny był on od banku Rzeszy i został zobowiązany do obsługi pieniężnej władz okupacyjnych, w tym również niemieckiego wojska stacjonującego w Polsce oraz kas publicznych Generalnego Gubernatorstwa zarówno w obrocie gotówkowym i bezgotówkowym.

¹⁹ „Młynarki” nazwa pochodziła od nazwiska Prezesa Banku Emisyjnego – Feliksa Młynarskiego

²⁰ Jeszcze w październiku 1939 niemieckie władze okupacyjne wydały nakaz, który zabraniał posiadania przez Żydów większej gotówki jak 2 tysiące złotych. Utargi ze sklepów powyżej 2 tysięcy musieli wpłacać codziennie do Banku – źródło: http://warsawgetto.org/index.php?mod=view_record&tid=zdarzenia&rid=4007599185012629880

²¹ Bartosz Dziewanowski-Stefańczyk, Wojciech Kawat – Polski Pieniądz przez wieki nr 14 „marki, ruble, młynarki” wkładka do Magazynu Historycznego „Mówią Wieki” 2011 rok

²² Stołówki pracownicze w Tramwajach powstały pod koniec lat 20-tych, podczas kryzysu ekonomicznego. Prowadziły one za niewielką odpłatnością działalność gastronomiczną poprzez oferowanie po niskich cenach obiadów. Uzyskanie niskich cen było możliwe m. in. dzięki własnym ogródkom działkowym dostarczających warzyw i własnej hodowli świń. Ziemiaki, kasze, mąkę często uzyskiwano dzięki różnym dotacjom z budżetu miasta. Koszt obiadu złożonego z 2 dań nie przekraczał 1 – 1,5 przedwojennego złotego. Podobny obiad w tanich jadłodaniach na mieście kosztował w granicach 3-4 zł.

Umysłowych Tramwajów i Autobusów m. st. W-wy przed 1 września 1939 roku w budynku Dyrekcji przy Młynarskiej 2, a VI Oddział i Związek Zawodowy Tramwajarzy w Zajezdni i Warsztatach na Woli. Jednak we wrześniu 1939 roku obie stołówki zostały zamknięte.

Późną jesienią 1939 roku z inicjatywy już konspiracyjnych związków do rozmów z dyrekcją w sprawie ponownego otwarcia stołówek, jako jeden z delegatów załogi, został wybrany Józef Jakubowski – konduktor Stacji „Wola”, przedwojenny aktywista PPS i Związku Zawodowego Tramwajarzy. Znany ze swojej związkowej stanowczości wielu tramwajarzom.

W wyniku rozmów z ówczesnym dyrektorem Juliuszem Niepokojczyckim przesłano do niemieckiego nadzoru nad przedsiębiorstwem list, w którym wyjaśniono potrzebę ponownego otwarcia dawnych stołówek tłumacząc, że niskie dochody pracowników, wysokie ceny żywności osłabiają kondycję fizyczną pracowników, co skutkuje większą zachorowalnością i mniejszą wydajnością pracy. Niemiecki nadzór zezwolił na ponowne otwarcie stołówek, które podstawowe zaopatrzenie kuchni w warzywa czerpały z własnych upraw.

Oczywiście za zgodą niemieckiego nadzoru krył się ich własny interes w postaci rekwirowania co lepszych warzyw z inspektów, które były na terenie własnego tramwajowego gospodarstwa ogrodniczego, prowadzonego jeszcze przed 1939 rokiem.

W pierwszych założeniach funkcjonowania stołówek brano pod uwagę dożywianie tych najbardziej potrzebujących, tj. pracowników ruchu i rodziny po pracownikach, którzy zginęli w kampanii wrześniowej 1939 roku. Jednak, dość szybko akcja planowana na dożywianie ok. 2-3 tysięcy osób ukazała, że właściwie trzeba dożywiać ponad 8 tysięcy osób. To wymagało zorganizowania całego systemu aprowizacji i pozyskiwania ponad kartkowych przydziałów ziemniaków, mąki, warzyw i najbardziej trudnego do zdobycia – mięsa i tłuszczów.

Jako, że za zgodą władz niemieckich stołówki zostały oficjalnie wpisane w miejski system aprowizacji i dzięki temu mogły otrzymywać dodatkowe przydziały żywności z tzw. miejskiej puli, to były one niewystarczające i nie pokrywające potrzeb żywnościowych. Niedobory uzupełniali niemal wszyscy pracownicy, którzy mieli własne ogródki działkowe i dostarczali nadwyżki warzyw. Dość często dostarczali króliki, szczególnie na dożywianie chorych osób. Kury, jajka były prawdziwym rarytasem i w dodatku podlegały obowiązkowi dostarczania do niemieckich skupów (zbiornic jaj). Hodowanie kur na działkach wiązało się z ryzykiem utraty kur, jak również represjami ze strony władz niemieckich w postaci nałożenia na właściciela dość wysokich kar pieniężnych. Jednak wielu tramwajarzy, którzy mieli rodziny w podwarszawskich wsiach czasami dowozili do zakładowych stołówek jajka i czasami kury. Często uszczuplając swoje rodzinne zaopatrzenie w żywność.

Jerzy Fudakowski w swoim opracowaniu z kwietnia 1946 „Dzieje Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie podczas wojny i okupacji w latach 1939 – 1945”²³ opisuje działalność aprowizacyjną w czasie okupacji w MZK:

„Dożywianiu służyły 4 kuchnie, a mianowicie: 1. stołówka warsztatowa na Woli na około 1200 osób, 2. kuchnia w gmachu przy Marszałkowskiej 134 na ok. 300 osób (łącznie z Niemcami), 3. kuchnia ogólna na Woli na około 5000 osób oraz czwarta kuchnia w CWSM przy ulicy Włociańskiej 52 na około 200 osób. Za niewielką dopłatą wydawano rano z kuchen nr 1 i 2 małowartościową „kawę”²⁴ (bez cukru i bez chleba), a w południe ze wszystkich kuchen słabo okraszoną zupę²⁵ (również bez

²³ Zasoby Archiwum m. st. Warszawy i Archiwum Zakładowe MZA Sp. z o. o.

²⁴ „Kawa” - w okresie okupacji była tylko z nazwy. Naturalna, czarna właściwie była niedostępna. Również kawa zbożowa była dość często pozbawiona wszystkich dodatków, między innymi cykorii jako jednego z podstawowych składników. Burak cukrowy często zamieniano burakiem pastewnym a zamiast cykorii dodawano inne składniki. Np. drobno zmielone skorupki żołądź. Niemcy mówili, że jest to lepsze od cykorii bo ma właściwości poprawiające ukrwienie i wzmacniające (kawę z żołądź daje się rekonwalescentom, słabym bladym). Z czasem kawa zbożowa coraz bardziej stawała się właściwie kawą w 100 procentach z żołądź. Jedyne kolor miał coś wspólnego z kawą. Nawet dodatek cukru i mleka nie poprawiał jej walorów smakowych. Generalnie miała mdławy, mydlany smak z pływającymi na wierzchu „oczkami” tłuszczu, który pozostawał po paleniu łupin żołądź najczęściej w rzepakowym lub lnianym słabo ratyfikowanym oleju.

²⁵ „zupa” – była właściwie z nazwy. Najczęściej był to wywar z kości, o ile te były do zdobycia. Zamiast mięsa wieprzowego czy wołowego często stosowano mięso królików, drobiu i innych zwierząt rzeźnych, ale i to był rarytas. Najczęściej stosowano margaryny i ceres (oczyszczony olej rzepakowy w formie stałej czasami z dodatkiem tłuszczu owczych lub kozich). Podstawą takich zup były warzywa. Dla poprawienia smaku i tzw. jadalności dolewano dość sporo koncentratów typu Maggi.

chleba). Do terenów Praga, Mokotów, Muranów, Rakowiec i do brygad pracujących na ulicach dowożono tę żywność tramwajami z kuchni nr 3 na Woli. Po za tym rozdawano od czasu do czasu, bardzo nieregularnie, za małą opłatą nikłe „deputaty”; po ¼ kg mąki (przeważnie żytniej), ¼ kg marmelady, ¼ kg kaszy, 8 dekagramów cukru lub 50 pastylek sacharyny, kilka cukierków, 2 dekagramy margaryny, 5 dekagramów „namiastki kawy”²⁶, 1 jajko, 2 kostki „Maggi”²⁷.

Parę razy w ciągu całej okupacji rozdano po 100 kg ziemniaków i ¼ litra wódki.

Na początku okupacji obiecywano po 150 kilogramów węgla i 1m³ szczap dla każdego pracownika na rok, w istocie zaś i tego nie wydawano. Później, gdy trudności z dostawą węgla się zwiększyły, a drzewa też było brak, dawano karpinę²⁸, którą jednak ze względu na trudności z rąbaniem, tylko nieliczni pracownicy odbierali. Do rozprowadzania tych deputatów służyło 8 punktów rozdzielczych. Pracownikom uznanym za ciężko pracujących (spawaczom, lakiernikom itp.) dawano nominalnie dodatkowe przydziały. W rzeczywistości było to nieco więcej chleba oraz odciągane skwaśniałe mleko lub temu podobne produkty o nikłej wartości odżywczej. O każdy drobiazg trzeba było z nadzorem niemieckim uporczywie walczyć, nie schodząc z gruntu legalnego.

W wolne dni i podczas urlopu pracownicy wyjeżdżali na wieś po zakupy. Niektóre Wydziały, np. Wydział Ruchu, zorganizowały wspólne zakupy, wysyłając drużyny samochodami na prowincję.”

Ze względu na ograniczenia wojenne, już od 1940 r. hitlerowcy wprowadzili normy zużycia opału.

I tak w domach zamieszkałych przez Niemców temperatura w zimie miała oscylować wokół 18°C. Dla polskich domów przewidziano normę, zgodnie z którą temperatura w pokojach powinna zabezpieczać... wodę przed zamarzaniem w rurach kanalizacyjnych. Takie warunki oczywiście zagrażały życiu i zdrowiu osób starszych, dzieci i chorych.

W styczniu 1940 roku ze składek tramwajarzy udało się zakupić ok. 1000 m³ drewna opałowego dla najbardziej potrzebujących rodzin tramwajarzy. Oficjalnie w dokumentach zakupu, które trzeba było przedstawić niemieckim władzom kolejowym przy odbiorze wagonów widniał zapis – iż są to podkłady tramwajowe na potrzeby przedsiębiorstwa. Po dostawie drewna na dworzec towarowy, tzw. wozacy tramwajowi rozwieźli drewno do poszczególnych domów tramwajarzy wg listy sporządzonej przez komórkę aprowizacyjną. Akcję powtarzano przy kolejnych zimach.

Niebagatelną rolę w pomocy aprowizacyjnej, szczególnie rodzinom aresztowanych związkowców, tramwajarzy odgrywała w czasie okupacji zakonspirowany przedwojenny Robotniczy Komitet Pomocy Społecznej (RPKS), któremu w latach 1939 – 1944 przewodniczył Aleksander Jarosz. W Komitecie czynnie pracowali m. in. Wincenty Brodecki²⁹, Józef Podkański³⁰, Czesław Kaczor, Benedykt Jadczyk³¹, Antoni Orzechowski. Komitet współpracował z Obywatelskim i Stołecznym

²⁶ „namiastka kawy” – najczęściej zmielony korzeń cykorii, palonych ziaren żyta i pszenicy z dodatkiem do 5 procent naturalnej kawy.

²⁷

Maggi - silnie aromatyczna przyprawa w płynie, zbliżona w swoim smaku, konsystencji i ogólnym wyglądzie do sosu sojowego, wykorzystywana jako dodatek aromatyzujący do zup, mięs, sosów, itp. Nazwa pochodzi od nazwiska założyciela wytwórni i pomysłodawcy wyrobu - Juliusa Maggi, który w Szwajcarii w 1886 roku wprowadził na rynek Maggi-Würze. ("Przyprawę Maggi") oraz pierwsze zupy w proszku. Podstawą oryginalnych szwajcarskich przypraw był aromatyczny wyciąg z zieleńca lubczyku ogrodowego¹¹. Obecnie określenie "maggi" obejmuje wszelkiego rodzaju przyprawy w płynie, mające zastępować skondensowany bulion, niezależnie od firmy producenta. Dodawana do zup, potraw jednogarnkowych.

²⁸ Karpina – drewno części podziemnej drzewa wraz z pniakiem pozostałym po ścięciu

²⁹ Wincenty Brodecki (1884 – 1967), pierwszy kierownik Zajezdni R-3 „Mokotów” nadzorujący również jej budowę w latach 1950 – 56.

³⁰ Józef Podkański – działacz PPS-u, związkowiec, motorniczy w Stacji „Mokotów”, zamordowany przez Niemców w 1943 roku za pomoc Żydom. Za Dworcem Gdańskim w Warszawie, w ogródku działkowym Józefa Podkańskiego, znajdował się wąż do kanału, który stał się jedną z ważnych dróg wyprowadzania zamkniętych w getcie, a właściciel ogródka był głównym regulatorem łączności między uwięzionymi za murami a pozostałą częścią miasta.

³¹ Benedykt Jadczyk (1902 – 1944) – działacz PPS-u, związkowiec, konduktor Stacji „Muranów” aresztowany za działalność konspiracyjną. Zastrzelony podczas próby ucieczki z transportu do Oświęcimia na początku 1944 roku

Komitetem Pomocy Społecznej. Jedną z form pomocy było dostarczanie do Obywatelskiego i Stołecznego Komitetu, które działały legalnie i były dotowane przez Niemców w tzw. formie rzeczowej (żywność, odzież) zeznań-wywiadów o trudnej sytuacji materialnej rodzin tramwajarzy. Często występujące w nich rodziny były rodzinami fikcyjnymi. Uzyskiwano w ten sposób dodatkowe przydziały żywności dla faktycznie potrzebujących.

Dzięki dużej ofiarności tramwajarzy wiele ich mieszkań służyło jak swoistego rodzaju skrzynki łączności i przerzutów czy schronienia dla ludzi konspiracji czy często przypadkowych, a potrzebujących pomocy ludzi, którymi interesowało się Gestapo.

Tramwajarze posiadali jako nieliczni nocne przepustki na teren całego miasta. Podlegali również, przynajmniej w pierwszych latach okupacji, mniej szczegółowym rewizjom. To pozwalało wielu z nich kolportować ulotki, przewozić broń czy ludzi. Zawsze były to akcje zorganizowane przy współpracy z organizacjami, z którymi przed wojną nie współpracowali z powodu różnic politycznych warszawscy związkowcy tramwajowi. Wiele z tych akcji znalazło się w licznej literaturze na temat okupacji w Warszawie, jednak zdecydowana większość relacji ustnych czeka jeszcze na swoich autorów i opracowania historiograficzne.

Inne działania tramwajowych związkowców podczas okupacji

Jedną form niesienia pomocy tramwajarzom, jak również ludności Warszawy podczas okupacji była działalność w sferze duchowej, która była nie mniej istotna jak ta materialna. Umęczeni, terroryzowani mieszkańcy miasta tę pomoc szczególnie uznawali za cenną, gdyż dawała na chwilę wytchnienie od dnia codziennego, przypominała okres przedwojenny, a jej świadczenie również w większości przypadków było zakonspirowane i wiązało się niejednokrotnie z aresztowaniami, wywozem do obozów koncentracyjnych czy śmiercią.

Była nią kultura i oświata.

Do 1 września związki zawodowe działające w Tramwajach prowadziły szeroką działalność kulturalno-oświatową na rzecz pracowników i ich rodzin, jak również i mieszkańców Warszawy.

Pod ich patronatem działały różne zespoły artystyczne (orkiestra dęta, chór „Surma”, grupa teatralna, itd.) Część była nawet dotowana przez ówczesną Dyрекcję, jednak były to zawsze zespoły związkowe. Wybuch II wojny światowej, ich działalność również sprowadził do podziemia. W zakonspirowanych mieszkaniach odbywały się próby i opracowywano nowe programy.

Jedną z najbardziej znanych warszawiakom podczas okupacji działalność prowadził chór „Surma”

„W czasie okupacji chór „Surma” śpiewał konspiracyjnie, organizował imprezy teatralne – wspomina Wacław Lachman (jeden z pierwszych dyrygentów chóru). – Schodziła się na nie, nie tylko ludność Woli, ale również innych dzielnic Warszawy.

Wacław Lachman kierował również w czasie okupacji innym znakomitym zespołem, chórem „Harfa”. Członkowie obu zespołów koncertowali w kościołach św. Krzyża na Krakowskim Przedmieściu i św. Zbawiciela na Placu Zbawiciela.

Oto co pisze na ten temat Tadeusz Borkowski, były Prezes Mazowieckiego Związku Śpiewaczego.

Mimo wyraźnych zakazów i gróźb ze strony okupanta postanowiono nie przerywać działalności artystycznej. Śpiewacy zbierali się w każdą niedzielę o umówionej godzinie w jednej ze świątyń warszawskich, aby tam, bez żadnej zapowiedzi i rozgłosu, wykonać kilka pieśni chóralnych przynoszących dużą ulgę i radość duchową licznym bezimiennym słuchaczom. Była to jedna z form ukrytej konspiracyjnej pracy śpiewaczej.

Pierwszy taki niedzielny koncert odbył się przy końcu października 1939 i był wytrwale powtarzany przez kolejne niedziele niemal do wybuchu Powstania.

Mimo cichej, konspiracyjnej działalności owe koncerty niedzielne nabrały dużego rozgłosu.

Z różnych dzielnic Warszawy, a nawet miejscowości podwarszawskich napływały prośby o koncert w miejscowych świątyniach³².

W czasie okupacji koncertowała również orkiestra tramwajowa w warszawskich parkach. W programie koncertów były utwory marszowe, które szczególnie lubili słuchać niemieccy żołnierze.

Dla wielu z nich były to niemieckie marsze, a dla Polaków były polskimi marszami, napisanymi przez polskich kompozytorów. W połowie 1942 roku zakazano występów orkiestrze, gdy do władz

³² Włodzimierz Winek „90 lat chóru „Surma” w Warszawie, Warszawa 2011 ISBN-978-83-927604-1-2

niemieckich wpłynął donos informujący o wykonywanym repertuarze. Mimo zakazów członkowie orkiestry zbierali się w małych grupach i ćwiczyli dalej. Czasami dawali kameralne koncerty w prywatnych mieszkaniach.

Szeroką pracę oświatową zarówno konspiracyjne związki zawodowe, jak i konspiracyjne partie polityczne prowadziły przez wydawanie własnych konspiracyjnych gazetek, które były wydawane niejednokrotnie w nakładach 2-3 tysiące. Wydawano również książki. Jednak najbardziej popularną formą oświaty były domowe spotkania w grupach po 5-6 osób z prelegentami informującymi o bieżących sprawach, wyjaśniającymi czasami nawet pewne zawiłości polityczne. Późną wiosną, latem czy jesienią popularne były tzw. majówki i wyjazdy za miasto, gdzie zbierały się liczniejsze grupy słuchaczy. Często podczas takich majówek, gdzieś z dala od czujnego oka władz niemieckich były wystawiane krótkie formy teatralne. Czytano zakazane książki.

Również w czasie okupacji działały związkowe kluby sportowe.

Założony w 1923 roku przez Związek Zawodowy Tramwajarzy Robotniczo – Tramwajowy Klub Sportowy „Sarmata” i jego sekcja piłki nożnej w czasie okupacji wielokrotnie brała udział w konspiracyjnych Mistrzostwach Stolicy, które odbywały się na boisku m. in. przy ulicy Podskarbińskiej, Opaczewskiej, Okopowej, a po 1943 roku w podwarszawskich miejscowościach, ze względu na liczne łapanki organizowane zarówno na piłkarzy, których wielu działało w bojowych organizacjach wojskowych, jak również kibiców.

Działał również lub RKS „Marymont”, który w konspiracyjnej lidze zawsze był w czołówce tabeli. Miał nawet szansę na zdobycie tytułu Mistrza Warszawy w 1943 roku.

Niemal każdy mecz wiązał się z ryzykiem nie tylko dla piłkarzy, ale również i kibiców.

Mieczysław Szykowiak opisujący dzieje warszawskiego sportu w czasie okupacji na łamach Tygodnika „Stolica” pisał:

„Podczas meczu Wir – Mirków w Konstancinie, gdzie w pobliżu mieszkał gubernator dystryktu warszawskiego Fiszer, hitlerowcy urządzili łapankę na widzów i piłkarzy. Do uciekających strzelano. Zabito kilka osób. Piłkarze uciekali w kostiumach bez ubrań. Nie był to jedyny przypadek.

W czasie powstania w getto działacze sportowi obu klubów pomagały bojownikom żydowskim przesyłając im broń, lekarstwa, żywność. W końcowej walce w getcie przyjmowali do swoich mieszkań wielu Żydów uciekających kanałami z getta³³”.

Współpraca RPKS z Radą Pomocy Żydom - Żegota

RPKS współpracował również Radą Pomocy Żydom - Żegota³⁴ i ta działalność ma szczególny wymiar, który winien doczekać się dużego opracowania, szczególnie ze względu na ogromny wkład warszawskich tramwajarzy, związkowców w niesienie pomocy Żydom w czasie okupacji.

Jedną form z pomocy było dostarczanie fałszywych dokumentów.

W Tramwajach działała własna zakładowa drukarnia. Dobrze wyposażona w nowoczesne maszyny drukarskie. Drukarnia ze względu na swa nowoczesność i duże moce produkcyjne drukowała nie tylko druki, bilety itd., na własne potrzeby, ale również drukowała zlecenia z Zarządu Miasta. Wśród nich oficjalne, niemieckie druki urzędowe, kenkarty, itd., otrzymując na zlecenia odpowiedni papier.

³³ Tygodnik „Stolica” nr 4/1960 roku w zbiorach Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej – Mieczysław Szymkowiak „Warszawski Sport w podziemiu – Za cenę życia, str. 19-20

³⁴ Rada Pomocy Żydom przy Delegacie Rządu RP na Kraj – polska humanitarna organizacja podziemna działająca w latach 1942-1945, jako organ polskiego rządu na uchodźstwie, której zadaniem było organizowanie pomocy dla Żydów w gettach oraz poza nimi. Rada działała pod konspiracyjnym kryptonimem Żegota. Jej pierwszym Przewodniczącym od 1942 roku był znany polityk PPS-u – Julian Grobelny.

Niemcy dość skrupulatnie rozliczali dostarczony papier i nadzorowali podczas druku, szczególnie dokumentów tożsamości, tramwajowych drukarzy, ale zawsze udało się „zaoszczędzić” kilka kilogramów papieru z każdego „ekstra zamówienia” Zarządu Miasta. W wolnych od nadzoru niemieckiego chwilach, drukarze drukowali kenkarty, ausweisy i różnego rodzaju zaświadczenia. Wiele z nich trafiło do Rady Pomocy Żydom, w które najczęściej były zaopatrywane żydowskie dzieci ratowane przed zagładą w warszawskim gettcie.

Inną formą pomocy, która często rozpoczynała swój bieg jako spontaniczna akcja pojedynczych tramwajarzy, a później już we współpracy z organizacjami konspiracyjnymi był bezpośredni udział w ratowaniu życia Żydom czy poprzez dostarczanie żywności do getta czy wywożenie pod ławkami tramwajów żydowskich niemowląt.

Warto zacytować zaledwie kilka z ponad 400 zeznań świadków pomocy Żydom przez warszawskich tramwajarzy zgromadzonych w Żydowskim Instytucie Historycznym w Warszawie.

„W czasie okupacji Tadeusz Buza pracował, jak wielu innych kierowców MZK, jako konduktor w tramwajach, które kursowały m.in. przez getto.

Po powrocie z niewoli, Tadeusz Buza został zmobilizowany do wojska jako kierowca autobusu nr 31. Po utworzeniu getta Tadeusz Buza często pracował na linii tramwajowej, która przejeżdżała przez getto.

Lewicowy tramwajarz Antek, jeżdżący na trasie W-wa – Praga, często kontaktował się z Tadeuszem Buzą i mając do niego zaufanie polecił mu zorganizować zaufaną brygadę, gdyż będą jakieś polecenia do wykonania.

Będąc konduktorem Tadeusz Buza wstąpił do organizacji Podziemnej w Tramwajach. W późniejszych latach współpracował ze sztabem Śródmieście.

Tadeusz Buza utworzył brygadę, którą oprócz niego stanowiło dwóch konduktorów i motorniczy – Edward Gosiewski i Stanisław Wostowski. Wszyscy oddani byli sprawie ruchu rewolucyjnego.

Pewnego razu Antek przedstawił Tadeuszowi Buzie jakiegoś człowieka. Okazało się, że był on Żydem, który na Dworcu Wschodnim wraz z innymi ludźmi ładował do tramwaju pod ławki różne worki, następnie tworzone duży tłok, wsiadało dużo ludzi, a przed wjazdem do getta na ogół tłok ten się zmniejszał. W getcie zaś uciekano się do rozmaitych trików podczas wyładowywania worków.

Żydzi przemycali towar w tramwajach pod ławkami. Na granicy getta do tramwaju wsiadał zwykle granatowy policjant i niemiecki żandarm. Często byli oni już przekupieni i wtedy wyładowanie tramwaju odbywało się w umówionym z góry miejscu. Gdy nie byli oni urobieni, to na jakiejś ulicy podczas jazdy wyrzucano przeważnie przez okno, czasem z pomostu nie obsadzonego przez żandarma lub policjanta, z prawej strony worek jako przynętę. Następnie czekano na reakcje konwojentów – gdy kazali zatrzymać wagon i rzucali się w kierunku worka, w tym czasie wyrzucano worki z lewej strony, gdzie łapali je umówieni wcześniej ludzie i momentalnie ukrywali.

Motorniczy w tramwajach współpracowali z Żydami i Polakami przemycającymi towary do getta. Worki z towarem pakowane były pod ławki poza gettem, a w getcie najczęściej wyrzucane w określonym miejscu. Motorniczy znał cały plan, musiał uważać na znaki dawane mu z poszczególnych bram, względnie niektórych okien mieszkalnych lub wystawowych. Zależnie od sytuacji zatrzymywał on tramwaj raptownie (czasem po to, by konwojenci się przewrócili) albo przedłużał moment zatrzymania, łagodnie zwalniając. Przejazdy przez getto załadowanym towarami tramwajem odbywały się czasem w dwóch lub trzech kursach dziennie, czasem raz lub dwa razy w tygodniu.

Konduktor Jan Bala, pracownik zajezdni Praga, został zatrzymany podczas wyładunku towarów z tramwaju w getcie i wysłany do Oświęcimia, gdzie zginął.

Żona Jana Bala, Janina przyniosła któregoś dnia Tadeuszowi Buzie gryps (maleńką karteczkę) otrzymaną z Oświęcimia, w którym Jan pisał, że jest bardzo przygnębiony i brakuje mu żony, która na pewno podniosłaby go na duchu.

Tadeuszowi Buzie było bardzo przykro z powodu złapania Jana Bali, ponieważ sam powierzył go jednej brygadzie jako pewnego człowieka.

Grupa około 30 kierowców wraz z autobusami miejskimi została przekazana przez Miejskie Zakłady Komunikacji (MZK) do dyspozycji władz niemieckich w pałacu Brühla, przy ul. Wierzbowej. W grupie tej znalazł się Tadeusz Buza.

Przed pałacem Brühla, przy ul. Wierzbowej, na placu ustawiono około 30 kierowców w szeregu obok ustawionych również w szeregu autobusów. Jakiś esesowiec wyższej rangi, z trupa główką na czapce,

wyłosił do nich przemówienie w języku niemieckim, które było natychmiast tłumaczone na polski. Powiedział w nim, że będą oni wcieleni do służby pomocniczej Wehrmachtu i będą pracować dla Czerwonego Krzyża. Jeśli, któryś z nich się nie podda ich dyscyplinie, będzie zniszczony do szczeru wraz ze swoją rodziną.

Przed pałacem Brühla, przy ul. Wierzbowej, na placu około 30 kierowców, wśród nich Tadeusz Buza, dowiedzieli się, że będą wcieleni do służby pomocniczej Wehrmachtu. Płacić będzie im dalej MZK – około 250 zł miesięcznie (była to stawka przedwojenna), a w drodze będą otrzymywać wikt żołnierski. Zebranych przed pałacem Brühla, przy ul. Wierzbowej, na placu kierowców po wygłoszeniu przemówienia wypuszczono grupami na miasto i do domów, by załatwili oni wszystkie swoje sprawy. Tadeusz Buza po wyjściu z pałacu Brühla, przy ul. Wierzbowej, spotkał się z Antkiem i opowiedział mu o całym zajściu. Przy następnym spotkaniu Antek powiedział mu, że jest bardzo zadowolony, że Tadeusz załąpał się do tej grupy, a ci którzy ich typowali w dyrekcji MPK wiedzieli co robią. Tadeusz Buza otrzymał zadanie z organizacji Podziemnej w Tramwajach, by obserwować cel faktyczny transportu autobusów w kierunku granicy rosyjskiej.

Kierowcy włączeni z rozkazu okupanta do kolumny samochodowej Niemieckiego Czerwonego Krzyża pobierali towar w Warszawie. Często w getcie warszawskim, m.in. z warsztatów przy ul. Dzielnej 10 takie jak: ciepłe mundury, rękawice i czapki oraz bandaże, bieliznę i koce z pralni chemicznej w getcie.

W drodze do Lwowa kierowcy w kolumnie samochodowej Niemieckiego Czerwonego Krzyża stacjonowali w Rynku, gdzie czekali na rozkaz. Potem jechali dalej na Brody i Radziwiłłów.

W Brodach i Radziwiłłowie kolumny samochodowe Niemieckiego Czerwonego Krzyża składały bagaże i zabierali łeż rannych i odmrożonych żołnierzy niemieckich, wioząc ich do Lwowa, Przemyśla, a nawet do Warszawy. Wracali eskortowani przez żołnierzy w brązowych mundurach z hakenkreuzami.

Kierowcy włączeni z rozkazu okupanta do kolumny samochodowej Niemieckiego Czerwonego Krzyża, otrzymali wozy z Zajezdni na Woli. Po trzech dniach około 30 kierowców, wcielonych siłą do służby pomocniczej Wehrmachtu, wyruszyli w kierunku Lubelszczyzny. Kolumna składała się z 10-20 autobusów.

Transport autobusów z Warszawy w kierunku Lubelszczyzny wioził lazarety polowe i pomocniczy sprzęt wojskowy tj. namioty, osłony przeciwlotnicze, nie było sprzętu bojowego.

Wybrani kierowcy autobusów, wcieleni siłą do służby pomocniczej Wehrmachtu, jechali kilka dni, zatrzymując się w poszczególnych wioskach, zagajnikach, gdzie część rzeczy z autobusów zdejmowano.

Kierowcy należący do Podziemia, którzy brali wozy z Zajezdni na Woli, otrzymali „cynk” od kapitana „Kańskiego” – przewiezienia przy pierwszej możliwości transportu ludzi z podziemia getta lwowskiego do getta warszawskiego.

Niektóre autobusy, jadące w kierunku granicy rosyjskiej, psuły się i zostawały przy drodze.

Tłumaczono się tym, że wozy są przydatne do ruchu w mieście i dlatego się psują. Tadeusz Buza uważa jednak, że prawdopodobnie poszczególni kierowcy dokonywali sabotażu.

Po krótkim czasie, z powodu psucia się autobusów, Niemcy wycofali całą grupę kierowców, zebranych przed pałacem Brühla, przy ul. Wierzbowej, z transportu i dali polecenie warsztatom w Warszawie, by przygotować wozy do terenu poza miastem.

Część kierowców, którzy wrócili z transportu w kierunku Rosji, zwolniono ze służby w Wehrmachcie i powrócili do pracy jako konduktorzy lub motorniczy. Tadeusza Buzę pozostawiono wraz z jeszcze kilkoma w rezerwie.

Kilkoro kierowcom dano do prowadzenia autobusy marki Chevrolet i skierowano do dyspozycji Niemców. Potem włączono ich do grupy Czerwonego Krzyża. Wśród tych kierowców znajdował się Tadeusz Buza, który również na dachu swego autobusu miał umieszczony Czerwony Krzyż.

Tadeusz Buza był jednym z kierowców włączonych do grupy Czerwonego Krzyża, który przewoził z transportów kolejowych łeż rannych Niemców do lazaretów. Z Dworca Wschodniego wioził ich do lazaretu przy moście Kierbedzia.

Po zajęciu Lwowa przez Niemców około 10 autobusów zmobilizowano w nocy, wypełniono ludźmi w czarnych ubraniach – służba administracyjna niemiecka i wysłano do Lwowa.

Po zajęciu Lwowa Tadeusz Buza był jednym z kierowców wiozących służbę administracyjną niemiecką do Lwowa. W Lwowie stanęli na rynku przy ul. 3 Maja, gdzie czekali na dalsze rozkazy, posypiając w autobusach. Potem rozprawdzali administrację niemiecką po mieście.

Po zajęciu Lwowa W Lwowie rozpoczęła się praca rejonowa kierowców sprowadzonych z Warszawy. Stołowali się oni w hotelu „Georg”, w którym kierownikiem był Polak – Ryszard „Żerz”. Nawiązywał on często rozmowę z Tadeuszem Buzą, aby się czegoś dowiedzieć.

Stołując się w hotelu „Georg” Tadeusz Buza nawiązał kontakt z Leonem Schachterem (później Władysław Łopuszański) – młodym architektem z getta we Lwowie.

Tadeusz Buza pomagał Schachterowi (później Łopuszański) w zdobywaniu broni dla getta. Zamawiał on ludzi z getta do mycia i sprzątnięcia autobusów. Ludzie ci pod kierunkiem Schachtera zabierali z autobusu broń źle pilnowaną lub pozostawioną przez rannych żołnierzy niemieckich.

Kierownik restauracji w hotelu „Georg”, Ryszard „Żerz” uczył się u Schachtera (później Łopuszański) angielskiego i wyrobił mu Ausweis – prawo poruszania się po mieście.

Pewnego razu do domu Tadeusza Buzy w Warszawie, na ul. Stalowej 28, przyszedł pan z kartką od Ryszarda „Żerz”, kierownika hotelu „Georg” w Lwowie. Prosił on w niej, aby zaopiekować się doręczycielem kartki. Był to Leon Schachter (Władysław Łopuszański), który został postrzelony w rękę (prawdopodobnie na robocie podziemnej).

Rannym Żydem, Leonem Schachterem (Władysław Łopuszański), ukrywającym się na ul. Stalowej 28 w domu Tadeusza Buzy, zajmowały się dwie łączniczki – żołnierze AK – Alicja, Barbara Skolimowska (pseudonim „Bara”) i Aurelia Jasińska (obecnie Pietrzak) ze zgrupowania „Piorun”.

Alicję Barbarę Skolimowską (obecnie Buza) Tadeusz Buza poznał, gdy odbywała ona wraz z innymi uczennicami Szkoły Handlowej im. Kordeckiego, pracę przymusową w warsztatach odzieżowych „Paul Mann” przy ul. Dzielnej na terenie getta. Tadeusz pobierał tam, jako kierowca włączony z rozkazu okupanta do kolumny samochodowej Niemieckiego Czerwonego Krzyża, ciepłe umundurowanie dla Niemców.

Alicja, Barbara Skolimowska (pseudonim „Bara”) przekazywała za pośrednictwem kierowców z MZK tajne informacje z getta – szyfrem cyfrowym i alfabetycznym. Pomagała jej w tym druga łączniczka - Aurelia Jasińska.

Tadeusz Buza mieszkał sam i gdy Ryszard „Żerz”, kierownika hotelu „Georg” w Lwowie, poprosił o zaopiekowanie się Leonem Schachterem (Władysław Łopuszański), pozostał on u niego.

Gdy Tadeusz Buza wyjeżdżał z Warszawy, wyprowadzał przedtem Leona Schachtera (Władysław Łopuszański), w stroju tramwajarza i z legitymacją, na ul. Elektoralną 45, gdzie jego znajomi prowadzili sklep. Łopuszański ukrywał się w zapiecku sklepu, gdy było niebezpiecznie.

Leon Schachter (Władysław Łopuszański), znajomy Tadeusza Buzy, który mieszkał u niego, miał kontakty z gettem i stamtąd otrzymywał adresy do Żydów lwowskich. Tadeusz zaś przewoził listy do Lwowa, Radziwiłłowa, Brodach, Zdołbunowa. Przywoził także z tych miast członków rodzin do getta w Warszawie.

W Radziwiłłowie, na granicy Brodów, pracowała grupa rzemieślników w ogrodzonej części miasta. Zajeżdżano tam autobusami i Żydzi ładowali i wyładowywali towary. Pewnego razu zwrócił się do Tadeusza Buzy jakiś młody, przystojny człowiek w butach z cholewami i zagadnął, czy nie można byłoby w jakiś sposób wydostać się stamtąd autobusami. Odpowiedział mu, że trzeba bić na to, żeby dano ludzi do oczyszczenia zasypanej śniegiem szosy, gdyż jest ciężki przejazd.

Z Radziwiłłowa dwa autobusy zabrały grupę około 40 młodych ludzi na szosę. Niemiecki konwojent kazał im czyścić ze śniegu drogę z Radziwiłłowa do Brodów. Po skończonej pracy, Tadeusz Buza wraz z drugim kierowcą zabrali tę grupę Żydów z szosy i zamiast zawieść ich do getta, wysadzili 18 – 20 km poza Brodami. Konwojent niemiecki był porządnym człowiekiem, wrogiem hitleryzmu i nie zareagował na to.

Konwojent niemiecki, z którym jeździł Tadeusz Buza, był porządnym człowiekiem, wrogiem hitleryzmu, przez co był wykorzystywany przez Polaków do rozmaitych akcji – nawet do przewożenia broni dla podziemia.

Leon Schachter (Władysław Łopuszański) po ucieczce z getta stanisławowskiego, ukrywał się pod nazwiskiem Władysław Łopuszański we Lwowie.

Leon Schachter (Władysław Łopuszański) został zdemaskowany we Lwowie. Udało mu się stamtąd szczęśliwie uciec w 1943 roku do Warszawy, gdzie przybywszy bez środków do życia, znalazł schronienie w mieszkaniu Tadeusza Buzy.

Tadeusz Buza ukrywał w swoim mieszkaniu przez ponad miesiąc Leona Schachtera (Władysław Łopuszański), dając mu wyżywienie i opiekę. Pomógł mu również w uzyskaniu autentycznej karty rozpoznawczej (kenkarta).

Gdy po kilku tygodniach sąsiedzi Tadeusza Buzy zaczęli podejrzewać, że mieszkający z nim Leon Schachter (Władysław Łopuszański) jest Żydem, Tadeusz pomógł mu znaleźć pokój w innej części miasta oraz zajęcia, a potem niejednokrotnie udzielał mu pomocy aż do końca okupacji.

Tadeusz Buza otrzymał od „Kańskiego” rozkaz zabrania kilku wartościowych ludzi z getta warszawskiego, którzy byli chorzy. Udał się on tam w charakterze pracownika naprawy torów. Jadąc przez Okopową tramwajem, wziął w nocy 6 ludzi z torów przy ul. Gęsiej (lub ul. Nalewki – autor dokładnie nie pamięta). Byli wśród nich dwaj Polacy i czterej Żydzi. Nikt ich nie zatrzymał gdy przejeżdżali przez bramę getta na ul. Okopowej. Tadeusz przywiózł ich w umówiony punkt przy ul. Młynarskiej, skąd odebrał ich jakiś tramwajarz. Nad ranem Tadeusz dowiedział się, że łączniczki – Skolimowska i Jasińska – umieściły ludzi w mieszkaniu jego ojca, Stanisława Buzy, na kolonii Ugory na Nowym Bródnie (obecny adres – ul. Artyleryjska nr 11).

W mieszkaniach przy ul. Stalowej 28, ul. Artyleryjskiej 11 i Elektoralej 45 Alicja Skolimowska przy udziale Aurelii Jasińskiej i z pomocą Stanisława Buzy przechowywała po upadku powstania w getcie Żydów, przedostających się kanałami na „aryjską stronę”.

Żydzi po upadku powstania w getcie przedostawali się kanałami na stronę aryjską. Wychodzili włazami przy ul. Okopowej i ul. Pawiej.

Tadeusz Buza był jednym z uczestników akcji przejmowania Żydów z getta, wychodzących włazami z kanałów przy ul. Okopowej i ul. Pawiej. Dowódcą zgrupowania był tramwajarz „Ślepy – elek”.

Alicja Skolimowska i Stanisław Buza ukrywali aż do powstania warszawskiego dwóch Żydów.

W czasie powstania warszawskiego Alicja Skolimowska została ranna w głowę odłamkiem bomby i straciła wzrok.

Tadeusz Buza (ur. 1911 r.) - Podczas okupacji mieszkał w Warszawie, przy ul. Stalowej 28. Pracował jako konduktor tramwajowy, i przejeżdżając tramwajem przez teren dostarczał tam żywność. W 1943 r. ukrył w swoim domu Leona Schachtera, który uciekł z getta stanisławowskiego. Z obawy przed wydaniem przez sąsiadów, Tadeusz Buza przeniósł ukrywającego się Leona do swoich znajomych przy ul. Elektoralej 45, gdzie nadal mu udzielał pomocy.

Po wojnie został wyróżniony medalem Sprawiedliwy Wśród Narodów Świata³⁵.

Józef Alojzy Ślązak (1901 – 1944) mąż Agnieszki mieszkał w czasie wojny na Bródnie, miał 6 dzieci. Małżeństwo Agnieszki i Józefa Ślázaków mieszkało w Warszawie przy ul. Wincentego 47 (Targówek) i miało sześcioro dzieci. Oboje pochodzili z rodzin o tradycjach socjalistycznych. W czasie okupacji Józef pracował jako konduktor (niejednokrotnie przejeżdżał tramwajem przez getto), a Agnieszka, z domu Starzyńska, zajmowała się domem.

W 1942 r. Agnieszka Ślázak przyniosła z getta zawinięte niczym tobolek półtoraroczne dziecko – Gizę Alterwajn. Niewiele wiadomo o kontekście tej sprawy – matka świadka nigdy o tym nie opowiadała. Znajomy lekarz pomógł wyleczyć dziecko, a najstarsza córka Danuta, dzięki kontaktom konspiracyjnym, załatwiła dla niej metrykę na nazwisko Stefania Szymkowiak. W oczach członków rodziny (z wyjątkiem najstarszej córki) i sąsiadów miała uchodzić za kuzynkę. Rodzice dziewczynki przed wojną mieli sklep przy ul. Marszałkowskiej. Oboje zginęli – matka w obozie w Treblince, a ojciec zmarł podobno niedługo po wyzwoleniu obozu w Auschwitz.

Po niedługim czasie dozorczyńni domu nazwiskiem Wiatrak doniosła o przebywaniu w mieszkaniu niezameldowanego, prawdopodobnie żydowskiego, dziecka. Szczęśliwie udało się sprawę wyciszyć przy pomocy znajomego policjanta „granatowego” z pobliskiego posterunku, choć nie obyło się bez wizyty Agnieszki Ślázak na komisariacie.

³⁵ Źródło Tadeusz; Leon Buza; Schachter "Relacja 301- 6001, Archiwum ŻIH; autor: Buza Tadeusz, Schachter Leon; tytuł: Zeznania ocalałych Żydów. Złożona przez Tadeusza Bużę w ŻIH w 1965 roku, spisana i zweryfikowana przez ówczesnego kierownika Archiwum ŻIH, Tatianę Bernstein – 5 strony opisane literą Z - zeznanie; oświadczenia Leona Schachtera – 1 strona opisana literą O - oświadczenie oraz relacji Tadeusza Buzy, ur. 21 lipca 1911 roku w Warszawie, członka ZBOWiD (legitymacja nr 017497) spisanej przez dr Rutę Sakowską dnia 20 grudnia 1975 roku – 3 strony opisane literą R – relacja. Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, sygn. 4.

„Dla nas wszystkich Stefcia była najmłodszym dzieckiem i myśmy traktowali ją jak, no jak siostrę” – wspomina po latach Danuta Gałkova, najstarsza córka państwa Ślżzaków. Pytana o motywację rodziców, którzy zdecydowali się przyjąć żydowskie dziecko, pani Danuta stwierdza: „Moi rodzice byli bardzo wrażliwi na nieszczęście ludzkie”.

Józef Ślżzak w dniach Powstania Warszawskiego został deportowany do obozu koncentracyjnego we Flossenburgu, gdzie pod koniec 1944 r. zmarł. Danuta Ślżzak (po wojnie Gałkova) była członkiem ZWZ-AK, brała udział w Powstaniu, pracowała w służbie sanitarnej na Starym Mieście, przed kapitulacją dzielnicy awansowała do stopnia podporucznika. Przez wiele dni ukrywała się z rannymi powstańcami w ruinach. Została odznaczona m.in. orderem Virtuti Militari V klasy i medalem Florence Nightingale

Giza Alterwajn, traktowana jak własne dziecko, pozostawała z członkami rodziny do 1945 r., kiedy to Agnieszka Ślżzak odnalazła jej kuzynów. Stefcia wyjechała z kuzynami najpierw do Łodzi, a później do rodziny w Urugwaju, gdzie zamieszkała na stałe. Kontakt uległ zerwaniu. Przez wiele lat okupacyjni opiekunowie nie wiedzieli nic o losach dziecka. Dopiero w 2009 r. do domu Danuty Gałkowej zadzwoniła pani Giza, a niedługo potem przyleciała z rodziną do Polski. 1 czerwca 2010 r. Danucie Gałkowej oraz pośmiertnie jej rodzicom Agnieszce i Józefowi Ślżzakom został przyznany tytuł „Sprawiedliwy wśród Narodów Świata”.

<http://www.sprawiedliwi.org.pl/pl/family/564,rodzina-slżzakow/>

Udział związkowców w konspiracyjnych organizacjach bojowych

Mimo wielu trudności sytuacja przedsiębiorstwa i pracowników z miesiąca ulegała pewnej „stabilizacji” i „normalności”. Tramwajarze poczuli, że stanowią jedną, nierozzerwalną całość, która da sobie radę. Prowadzona przez konspiracyjne związki zawodowe szeroka akcja informacyjna poprzez różnego rodzaju ulotki, gazetki dawała nadzieję i wiarę w lepsze jutro

Władze niemieckie zdawały sobie doskonale sprawę, że warszawscy tramwajarze to bardzo niepewny i wrogi wobec nich element. Stopniowo obsadzały ważniejsze stanowiska w dyrekcji, w warsztatach i remizach tramwajowych Niemcami i Volksdeutschami, nierzadko konfidentami pozyskanymi z polskich pracowników tramwajowych.

Gestapo często gościło na Młynarskiej 2, gdzie mieściły się biura, warsztaty. Efektem takich wizyt były indywidualne, a często masowe aresztowania pracowników, wśród nich często przedwojennych związkowców, którzy rzekomo mieli wskazywać kolegów z tramwajowej organizacji bojowej KOP, o której Niemcy wiedzieli coraz więcej a jej działalność coraz częściej była wiązana z licznymi awariami, uszkodzeniami taboru.

Pierwsze większe aresztowania wśród pracowników przedsiębiorstwa miały miejsce 1 lipca 1940 roku. Według z góry sporządzonej listy gestapo aresztowało 25 mężczyzn. Zarzucano im wrogą działalność antyniemiecką, drukowanie i kolportaż nielegalnej prasy. Wśród zatrzymanych znajdowali się członkowie - działacze Robotniczego Klubu Sportowego „Skra” i „Marymont” związkowcy i działacze przedwojennego PPS-u. Była to typowa niemiecka „czystka” na podstawie donosów konfidentów z najbliższego otoczenia aresztowanych.

Po krótkim pobycie na Pawiaku 14 sierpnia wszyscy aresztowani zostali przewiezieni do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Wśród aresztowanych byli m. in. : Jan Łubkowski (konduktor, lat 39), Stefan Misiowiec (inżynier, prac, Fabryki „Gerlach”, działacz sportowy, lat 28), Jan Sobieraj (konduktor, lat 28), Lucjan Sobieraj (konduktor, lat 25). Ostatni dwaj aktywni sportowcy, bracia zakładający wiosną 1940 konspiracyjny zespół piłki nożnej w RKS „Marymont”.

To pierwsze tak poważne aresztowanie działaczy związkowych zapoczątkowało następne jeszcze w tym samym 1940 roku, kiedy to władze niemieckie postanowiły ostatecznie rozprawić się nie tylko z konspiracyjnymi związkami zawodowymi, ale również rozbić struktury organizacji bojowej KOP w Tramwajach. Właściwie nie było tygodnia, aby kogoś z pracowników nie aresztowano.

Coraz częściej uderzano celnie osłabiając struktury konspiracyjne a jednocześnie zastrzano warunki pracy i zmniejszano zarobki.

Mimo strachu przed okupantem, jego represjami w postaci aresztowań tramwajarze postanowili zaprotestować przeciwko pogarszającym się warunkom życia i zażądać podniesienia płac, polepszenia aprowizacji i zapatrzenia. Od listopada coraz częściej o strajku mówili pracownicy Warsztatów Głównych na Młynarskiej, aż do 13 grudnia 1940, gdy słowa postanowili zamienić w czyn.

„Dnia 13 grudnia 1940 roku około godziny 10-ej rano z inicjatywy delegatów załogi, przedwojennych związkowców: Bronisława Jaroty³⁶, Karola Bema³⁷, Eugeniusza Niewiadomskiego³⁸ i Romana Sopolewskiego³⁹ pracownicy Warsztatów Głównych przy Młynarskiej zebrali się w liczbie przeszło 400 osób w pasażu między lakiernią a ślusarnią. Naczelnik Wydziału Warsztatów i Zajezdni inż. Eichelberger zawiadomił o tym niezwłocznie dyrektora Niepokojczyckiego, który postanowił z zaingerowaniem czekać na nieobecnego dyrektora Syneka. Ten powrócił około godziny 10.30 od Junga, lecz zajął się w swym gabinecie trzema Niemcami, którzy na niego czekali. Te okoliczności wpłynęły na to, że nie zdążył zawiadomić centralnych władz niemieckich o tym, co się stało. Niestety, o swojej powinności donoszenia władzom niemieckim nie zapomnieli konfidenti volksdeutsche Karol Kreczmar i Franciszek Myszkowski, którzy telefonicznie zawiadomili nadburmistrza Ernsta Dürrfeld⁴⁰ i Teodora Jung⁴¹ - zaufanego nadburmistrza. Około godziny 11.30 zajeżdżał na Młynarską szereg samochodów z gestapo w liczbie około 100 ludzi uzbrojonych w automaty, którzy obstawili całe warsztaty i gmach Dyrekcji. Z nimi zjawili się Jung i Dürrfeld, kierownik przedsiębiorstw miejskich z ramienia „Stadthauptmanna”. Jeden z oficerów Gestapo udał się do robotników warsztatowych i zapowiedział im przez tłumacza, że jeśli nie przystąpią do pracy w ciągu 10 minut, co dziesiąty będzie rozstrzelany. Czterech delegatów robotników aresztowano na miejscu. Tymczasem w gabinecie dyrektora Syneka Niemcy kazali dyrektorowi Niepokojczyckiemu i dyrektorowi Syneka stanąć twarzą do ściany z podniesionymi rękoma. Zaś sprowadzonym inż. Tadeuszowi Kozłowskiemu – Inspektorowi Głównemu i inż. Ignacemu Rostkowi – Naczelnikowi Wydziału Ruchu oświadczyli w obecności zwołanego personelu kierowniczego, że oni dwaj będą osobiście wraz z rodzinami odpowiadać za pracę przedsiębiorstwa. Po tym zabrali w Aleję Szucha Dyrektora Niepokojczyckiego i Dyrektora Syneka, czterech delegatów robotników i Rudolfa Serafinowicza – kierownika Działu Inwentarza, który był w

³⁶ Bronisław Jarota – członek frakcji rewolucyjnej PPS, zginął w Oświęcimiu

³⁷ Karol Bem - - członek PPS-, zginął w Dachau

³⁸ Eugeniusz Niewiadomski - członek Frakcji Rewolucyjnej PPS, był więziony w Oświęcimiu, Dachau i Buchenwaldzie, wrócił do Polski w 1945 roku,

³⁹ Roman Sobolewski – członek PPS, był więziony w Oświęcimiu i Dachau, wrócił do Polski w 1945 roku.

⁴⁰ Ernst Dürrfeld. Urodził się 19.10.1898 r. w mieście Heiligenwald (Saara) w rodzinie górniczej. Brał czynny udział na froncie I wojny światowej, z której powrócił jako inwalida. Od kwietnia 1923 do września 1925 r. pracował jako finansista w Reichsbank w Saarbrücken. W 1929 r. objął stanowisko lidera NSDAP w Kaiserslautern. Od 1 Stycznia 1930 r. był liderem partii nazistowskiej w Radzie Miasta tego miasta. Od 1 kwietnia 1933 r. Dürrfeld został zastępcą burmistrza m. Kaiserslautern, a już w listopadzie wybrano go do Reichstagu. W maju 1935 r. powierzono mu stanowisko burmistrza Saarbrücken jednak po dwóch latach — 2 września 1937 r. — stracił tę „posadę” (podano, że zdecydował o tym m.in. brak doświadczenia administracyjnego).

Z opisu J. Fudakowskiego dowiadujemy się m.in. że Dürrfeld był człowiekiem o tępym wyrazie twarzy, opasty, przymuszający się do jowialności, a w gruncie rzeczy trywialny, o widnokregu ograniczonym, nie sięgającym poza „ideologię” hitlerowską. Jak mówili Niemcy, był on jednym z pierwszych popleczników Hitlera, który go za to uczynił członkiem „Reichstagu” i nadburmistrzem miasta Saarbrücken, tam podobno powinęła mu się noga przy rozrachunkach finansowych, skutkiem czego musiał to stanowisko opuścić (...). Mówił on żargonem ludowym tak jaskrawym, że sami Niemcy go nie rozumieli, jednak w przemówieniach oficjalnych starał się mówić językiem literackim, co mu sprawiało widoczne trudności. Był narkomanem, łatwo wpadał w furję, w której uspakając umiała go jedynie sekretarka, p. Sułkowska, z pochodzenia Wiedenska, zamężna z Polakiem i od szeregu lat mieszkająca w Warszawie. Do p. Sułkowskiej zwracali się ci, którym chodziło o interwencję Dürrfelda w sprawie bliskich osób zaaresztowanych, ona takie sprawy przedstawiała Dürrfeldowi, który zwykle obiecywał pomoc, w istocie jednak nikomu jej nie dawał, nie chcąc się narażać swym władzom interweniowaniem w tak „delikatnych” sprawach. Dla rozrywki Dürrfeld własnoręcznie ścigał z przeciążonych tramwajów wieszających się od zewnątrz ludzi, bił ich, kopał, zabierał im czapki, podczas łapanek gonił samochodem uciekających po ulicach i strzelał na lewo i prawo z rewolweru, w ciągu usuwania Żydów z mieszkań, położonych poza gettem, jeździł tam ze swoimi zaufanymi (między którymi bywał też „generalny dyrektor” Alertz), strzelał do żydów zza murów i ładował na samochody wybrane meble, antyki, dywany, obrazy itp. (...)

⁴¹ Teodor Jung. Pochodził on z podwarszawskiego Żyrardowa; u progu okupacji podpisał volkslistę. Początkowo był księgowym w Elektrowni Miejskiej, a później, z ramienia niemieckich władz pełnił funkcję dyrektora Gazowni Miejskiej. Dyrektorem przestał być w połowie grudnia 1940 roku.

warsztatach obecny w sprawach służbowych, a podczas przemówienia oficera Gestapo do robotników zapalił papierosa, za co go na miejscu pobili. Po przesłuchaniach uwięziono wszystkich na Pawiaku. Na początku stycznia 1941 roku wszystkich przewieziono do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Dyrektor Niepokojczycki umarł w lutym 1941 roku w Oświęcimiu, dyrektor Syneka był tam i w innych obozach trzymany do 1945 roku. Został oswobodzony w okresie klęski Niemców lecz męki obozowe zaciążyły na jego zdrowiu i po powrocie do kraju zmarł w 1945 roku. Rudolf Serafinowicz był przez Niemców trzymany w więzieniu na Pawiaku a potem w Oświęcimiu, skąd go wypuszczono w końcu marca 1941 roku. Zginął w Powstaniu Warszawskim 4 sierpnia 1944 roku na Starym Mieście⁴².

W wyniku doniesień konfidentów Gestapo w dwa dni później aresztowało kilku pracowników CWSM na Włociańskiej, a wśród nich szefa komórki KOP Antoniego Pawłowskiego. On również trafił po przesłuchaniach do obozu w Oświęcimiu, z którego już nie powrócił.

W wyniku denuncjacji konfidentów w akcji przeprowadzonej przez gestapo w nocy z 12 na 13 stycznia 1941 roku w godzinach od 2 w nocy do 5 nad ranem aresztowano od 200 do 500 osób w Warszawie⁴³. Między nimi znajdowało się około 50 tramwajarzy, aresztowanych pod zarzutem kolportażu prasy podziemnej oraz uprawiania sabotażu w ruchu tramwajów, tolerowanego przez służbę nadzorczą. Było to kolejne uderzenie w działaczy związkowych i byłych działaczy PPS-u Lewicy oraz członków organizacji bojowej KOP i sympatyków Ruchu Oporu. Po wyczerpujących przesłuchaniach i maltretowaniu na Pawiaku 31 stycznia niemal wszystkich wywieziono do obozu w Oświęcimiu.

Wśród aresztowanych znajdowali się:

Stanisław Barciński – lakiernik warsztatów na Woli, członek PPS i KOP, zginął w Oświęcimiu,

Antoni Chrobociński – ekspedytor, działacz KOP. Był jednym z głównych kolporterów prasy podziemnej na terenie Tramwajów. Codziennie kontaktował się z Tadeuszem Znykiem i Henrykiem Cimochowiczem pracownikami Gazowni Miejskiej, członkami KOP, od których otrzymywał „Wiadomości polskie” i „Polska żyje”. Wywieziony do Oświęcimia i już nie powrócił,

Stanisław Furmański – członek PPS, zamordowany w Oświęcimiu,

Henryk Gędzirowski – lat 25,

Tadeusz Gędzirowski – lat 17, brat Henryka, uczeń tajnych kompletów gimnazjum im gen. Sowińskiego przy Młynarskiej 2 (do września 1939 szkoła zawodowa Tramwajów i Autobusów m. st. W-wy). Obydwaj aresztowani przez Gestapo w zamian za nieobecność ojca Zdzisława inspektora Tramwajów. W dniu 5 kwietnia 1941 roku wywiezieni do Oświęcimia, następnie Neuengamme i Dachau. Wojnę przeżył i powrócił do kraju Tadeusz,

Mieczysław Iwanowski – inżynier, zastępca naczelnika Wydziału Ruchu, po trzech tygodniach zwolniony z Pawiaka,

Józef Jakubowski – konduktor Stacji „Wola”, członek PPS, związkowiec,

Stanisław Lichniak – urzędni tramwajowym członek PPS i KOP. Zamordowany w Oświęcimiu,

Aleksander Lutze-Birk - Naczelnik Centralnych Warsztatów Samochodowych Miejskich, po kilku miesiącach zwolniony z Pawiaka,

Jan Opasiak – konduktor, zmarł śmiercią głodową jako zakładnik po ucieczce więźniów z Obozu

⁴² Jerzy Fudakowski - „Dzieje Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie podczas wojny i okupacji w latach 1939 – 1945” kwiecień 1946 zasoby Archiwum m. st. W-wy i Archiwum MZA Sp. z o. o.

⁴³ Rozbieżność ilości wynika z danych z różnych źródeł; Fudakowski mówi o liczbie 500 osób, natomiast Leon Wanat w swym artykule „Bohaterscy Tramwajarze Warszawscy” zamieszczonym w numerze 20/1965 str.6-7 napisanym na podstawie relacji kontrolera MZK Wincentego Zyskowskiego. B więźnia Pawiaka i obozu w Gross-Rozen wspomina o 200 osobach

w Oświęcimiu,

Józef Podnieśniński – motorniczy, członek PPS-u, związkowiec, członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP, zamordowany w Oświęcimiu,

Stefan Plar – urzędnik Wydziału Ruchu, związkowiec, członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP, zamordowany w Oświęcimiu,

Ignacy Rostek – inżynier, Naczelnik Działu Ruchu, zamordowany w Oświęcimiu zastrzykiem z fenolu,

Józef Rutka – woźny Dyrekcji Tramwajów, członek PPS-u, związkowiec, członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP, zamordowany w Oświęcimiu,

Jan Sobieraj – konduktor Stacji „Wola” członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP,

Józef Szymański – Naczelnik Stacji „Mokotów”, zatrzymany z ulotkami, przewieziony do Oświęcimia, powrócił do Warszawy, ale z wycieńczenia zmarł jeszcze w 1945 roku,

Władysław Szymański – robotnik torowy, aresztowany w mieszkaniu, wywieziony na Pawiak, zaginął bez wieści,

Czesław Warchoń – malarz, brygadzysta, działacz PPS, związkowiec. Podczas aresztowania Gestapo zastrzeliło na jego oczach żonę, która stanęła w jego obronie. Wywieziony do Oświęcimia. Powrócił w 1945 roku,

Zygmunt Wiewiórski – urzędnik tramwajowy w Wydziale Ruchu, oficer rezerwy, członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP, zamordowany w Oświęcimiu,

Leszek Więckowski – inżynier, kierownik jednego z działów. Wywieziony do Oświęcimia. Powrócił w 1945 roku,

Jan Warpachowski – majster warsztatów drogowych, związkowiec, członek organizacji bojowej tramwajarzy KOP.

Józef Zajac – dozorca terenu „Wola”, po półrocznym pobycie na Pawiaku odzyskał wolność,

Eugeniusz Załoga – konduktor, zaginął po aresztowaniu.

Wielu nazwisk pozostałych, wówczas aresztowanych tramwajarzy, nie udało się dotychczas ustalić.

Mimo, tak poważnego uderzenia władz niemieckich w struktury konspiracyjnych organizacji bojowych i związkowych nie zaprzestały one dalszej działalności. Wręcz odwrotnie, działania organizacji nasiliły się, wyciągnięto wnioski i „uszczelniono” kontakty konspiracyjne.

W ramach „uszczelniania” wykryto konfidentów, którzy byli odpowiedzialni za aresztowania w grudniu 1940 i styczniu 1941 roku. Wśród nich niejako Bolesława Macioszczyka ukraińskiego nacjonalisty wysiedlonego z poznańskiego w czasie okupacji do Generalnej Guberni – kierownika ruchu na Stacji „Wola”, który uzyskał pracę w Tramwajach na podstawie fałszywych poręczeń z poznańskiego Oddziału Związku Rezerwistów. Znanego z wyludzania łapówek za rzekome zwolnienie aresztowanych

z Pawiaka. Jego rozległe kontakty i znajomości zainteresowały służby wywiadowcze ZWZ.

Jednak brakowało dowodów. Zarządzono dokładną obserwację jego działalności i jego kontaktów z pracownikami podejrzewanymi o współpracę z Gestapo.

Niestety, nie podjęto żadnych działań demaskujących działalność Macioszczyka, który w wyniku swoich donosów doprowadził do kolejnego aresztowania tramwajarzy w dniu 30 sierpnia 1941 roku. Tym razem grupy 32 konduktorów. Wszystkim zatrzymanym zarzucano sabotaż gospodarczy i kolportaż gazet. Wszyscy zatrzymani zostali przewiezieni na Pawiak a w dniu 16 października wysłani do obozu w Oświęcimiu. Wśród nich byli:

Bała,

Bielicki,

Budzyński,

Dyjeciński Wacław,

Garbacki Stefan,

Grochowski Jan,

Imieliński Mieczysław,

Jakubowski Władysław,

Lisowski,

Markwart,

Michalik,

Niepsuj,

Piekłowicz Stanisław,

Rajchert,

Rogowienko Mikołaj,

Szlachetko Piotr,

Ziejewski

Po wojnie z grupy 32 konduktorów z obozu powrócił jedynie Stefan Garbacki.

Jednak po tym aresztowaniu służby wywiadowcze ZWZ miały wystarczające dowody i w wyniku przeprowadzonej przez nie prowokacji doprowadzono do aresztowania Macioszczyka przez Gestapo. Niemcy odkryli, że Macioszczyk przechowuje w swoim mieszkaniu towary zarekwirowane w pociągach tramwajowych przechodzących tranzytem przez dzielnicę żydowską. Odkryli, że również brał pieniądze za przyjmowanie ludzi do przedsiębiorstwa, a od rodzin zaaresztowanych za obietnicę zwolnienia ich wziął z kasy kilkadziesiąt zegarków służbowych w swoje władanie.

Popełnił również szereg innych temu podobnych nadużyć.

Po krótkim pobycie na Pawiaku został wywieziony do Oświęcimia, gdzie został zlikwidowany przez współwięźniów – warszawskich tramwajarzy.

Również w tym samym okresie wykryto i zlikwidowano Wacława P., urzędnika Wydziału Ruchu który bywał zwykle aresztowany z każdą grupą tramwajarzy i przed każdym wywiezieniem tramwajarzy do obozów koncentracyjnych był zwalniany z Pawiaka do domu, co manifestował wobec współwięźniów, odmawiając na klęczkach „Zdrowaś Mario”, dziękując Bogu za zwolnienie.

Został zlikwidowany przez ruch oporu w Łukowie.

Utrata przez Niemców pewnej części siatki konfidentów w Tramwajach, które stanowiły „cierń

w oku” władz okupacyjnych z powodu stale narastającego się oporu tramwajarzy, które coraz bardziej odbijały się na funkcjonowaniu miasta doprowadziła do kolejnych akcji odwetowych nie tylko w samym przedsiębiorstwie, ale i wśród mieszkańców Warszawy.

Akcja ZWZ i mieszkańców Warszawy – „Sabotaż tramwajarzy”

Jesienią 1941 roku rozpoczęła się w okupowanej Warszawie spontaniczna akcja mieszkańców nazywana „Sabotażem tramwajarzy”, polegająca na tym, że warszawiacy zdając sobie sprawę z głodowych pensji wypłacanych tramwajarzom, chcąc im przyjść z pomocą, często po wykupieniu biletów nie przyjmowali od konduktorów reszty, nie odbierali biletów, najczęściej jednak, i to robili niemal wszyscy – wysiadając z tramwaju zwracali bilet konduktorowi, który mógł go sprzedać ponownie innemu pasażerowi.

Wobec gwałtownego spadku wpływów ze sprzedaży biletów tramwajowych, niemiecki dyrektor wszystkich przedsiębiorstw miejskich Dürferld wysłał na miasto w grudniu 1941 roku swoich agentów, którzy sporządzili szereg raportów. Brzmiały one mniej więcej tak:

„Stwierdzam, że konduktor nr „xx” w tramwaju linii „Y” w godzinach porannych nie wydał pasażerom 7 biletów a przyjął od nich należności, a od 43 wysiadających pasażerów przyjął wykorzystane bilety, które ponownie sprzedał.”

Raport był na ogół podpisany kryptonimem „03”, „05” lub „013”, co oznaczało numer służbowy kontrolera miejskiego nie tramwajowego.

Dyrekcja Tramwajów skierowała do Biura Dyscyplinarnego Polskiego Zarządu Miasta, celem pociągnięcia do odpowiedzialności konduktorów, których nazwiska i adresy zostały podane do wiadomości Biura. Dyrektorem Biura Dyscyplinarnego był adwokat Edmund Biejat, rzecznikami dyscyplinarnymi adwokaci – Olgierd Missuna i Wacław Szyszkowski oraz prawnicy Jerzy Bielski i Łucjusz Domański. Biuro Dyscyplinarne doskonale zdawało sobie sprawę z tego, że zakończenie postępowania dyscyplinarnego i skierowanie sprawy do Komisji Dyscyplinarnej było równoznaczne z usunięciem z pracy kilkudziesięciu tramwajarzy i zamknięciem ich w obozach koncentracyjnych, z drugiej zaś strony chodziło rzecznikom o ujawnienie nazwisk agentów ukrywających się wcześniej wspomnianymi kryptonimami.

W tym stanie rzeczy dyrektor Biura Dyscyplinarnego wystąpił do Dyrekcji Tramwajów z pismem, w którym prosił o ujawnienie nazwisk i adresów autorów raportów kryjących się pod cyfrowymi kryptonimami, celem przesłuchania ich w charakterze świadków. Pismo było wysłane w połowie grudnia 1941, a w pierwszych dniach stycznia przyszła odpowiedź odmowna żądająca rozpoznania spraw dyscyplinarnych na podstawie dostarczonych raportów bez ujawniania ich nazwisk.

Adwokat M. Skoczyński był w styczniu 1942 roku na urlopie, pozostali rzecznicy po uzgodnieniu tego z dyrektorem Biura, wszystkie sprawy umorzyli z powodu braku dostatecznych dowodów.

Zdawało się, że sprawa się na tym zakończy, jednak Dürfeld wystąpił do niemieckiego nadburmistrza Leist'a i spowodował, że orzeczeniem dyscyplinarnym niemieckiego Stadthauptmana wszyscy rzecznicy dyscyplinarni na czele z dyrektorem Biura (z wyjątkiem przebywającego na urlopie) zostali skazani na umieszczenie w obozie karnym w Treblince na okres 3 miesiące. Skazanie to nastąpiło zaocznie bez wysłuchania jakichkolwiek wyjaśnień.

W nocy z 19 na 20 stycznia 1942 roku nastąpiły pierwsze aresztowania. Na Pawiak przewieziono ok. 200 osób, w tym ok. 20 tramwajarzy tym m. in. ze Stacji „Mokotów”.

Wśród nich byli związkowcy, członkowie KOP ze Stacji „Mokotów” - Jan Raczyński – motorniczcy i konduktor Matynkowski. W kwietniu po licznych przesłuchaniach zostali wywiezieni do obozu w Oświęcimiu, gdzie ślad po nich zaginął, podobnie jak o grupie pozostałych, zatrzymanych wówczas tramwajarzach.

W nocy z 28 lutego na 1 marca adwokatów z Biura, jednak nie Adwokat O. Missuna tej nocy był Warszawą i więcej do domu nie ukrywał się do chwili wyzwolenia wsi. Adwokat E. Biejat symulował wyrostka robaczkowego i został przewieziony do szpitala gdzie mu kizkę) zoperowano. Aresztowania



aresztowano wszystkich, poza wrócił na jednej z atak

(zdrową uniknął

również J. Bielski, bowiem omyłkowo aresztowano innego Jerzego Bielskiego. Do Treblinki zostali wywiezieni: W. Szyszkowski, L. Domański⁴⁴.

Warto w tym miejscu zacytować opis inż. Jerzego Fudakowskiego, dość dokładnie opisującego akcje sabotażu tramwajowego:

„Nieprawidłowości przy sprzedawaniu biletów przez konduktorów

Od roku 1942 nie tylko pochłaniała uwagę Dyrekcji MZK, lecz pasjonowała wszystkich mieszkańców Warszawy sprawa nieprawidłowości przy sprzedawaniu biletów przez konduktorów. Między publicznością warszawską, zżytą ze swoimi tramwajami od 35 lat, rozpowszechniało się pojęcie, że Niemcy zabierają cały zysk z przedsiębiorstwa, a zarazem interesowała się losom tramwajarzy. W szczególności zaś tych, z którymi miała kontakt codzienny, tj. konduktorów i motorowych.

Słychać było nieraz w wagonach wywiady przeprowadzane przez

pasażerów na temat zarobków służby ruchu, a ponieważ ludzie ci nędznie wyglądali, nie mieli zimowej odzieży, ciepłych rękawiczek ani obuwia – publiczność litowała się nad nimi.

Zaczęto konduktorom dawać napiwki: za abonament kosztujący 2,50 płacono 3 zł, a kto żądał reszty był na głos kompromitowany przez współpasażerów. Koło Nowego Roku występowali w wagonach poszczególni pasażerowie z inicjatywą by zorganizować zbiórkę na rzecz konduktora i motorowego. Publiczność chętnie brała udział w tej akcji.

Z biegiem czasu utarły się różne „kombinacje biletowe”, przy których publiczność była w kompletnej harmonii z konduktorami i które były tolerowane przez kierownictwo podziemia, a mianowicie;

1. konduktor pobierał opłatę, lecz biletu nie wydawał, biorąc na siebie ryzyko, że kontroler nadejdzie,
2. konduktor wydawał płaćcemu bilet używany, pasażerowie przed wysiadaniem oddawali bilety konduktorowi wrzucając torby lub składając w miejscu,
3. dziurkując swoją cechę ostatni abonamentowego, którego 12-ważności jeszcze nie upłynęła, prosił pasażera o oddanie mu przed opuszczeniem wagonu i odsprzedawał innym, aż do ważności,
4. konduktor sprzedający bilet oznaczał go godziną ważności przesuniętą na przód zasłaniając się brakiem zegarka. Konduktor wagonu, do którego się pasażer przesiadł prosił o oddanie biletu przed opuszczeniem wagonu i odsprzedawał go jeszcze na tej samej trasie i w tym samym kierunku jazdy przed upłynięciem godziny ważności.



je do otwartej widocznym

przejazd biletu dniowy termin konduktor tego biletu potem go terminu

przesiadkowy

Za przewóz bagażów o wymiarach przekraczających dozwoloną normę, worków z żywnością lub węglem itp. rzeczami, konduktorzy pobierali dowolna opłatę, a publiczność chętnie i bez szemrania płaciła.

Odwieczając się publiczności, konduktorzy od studentów i osób wydających się mniej zamożnymi lub wzbudzających w inny sposób ich sympatię, opłaty za przejazd nie pobierali lub jeżeli napotykali swoją cechę na bilecie abonamentowym przejazdu nie dziurkowali.

Skutek tych nieprawidłowości, które osiągnęły największe natężenie w ciągu lata 1942 był ten, że wpływy przedsiębiorstwa zaczęły się gwałtownie kurczyć. Zaniepokojeni tym i oburzeni Niemcy wprowadzili zaostrzoną kontrolę. Pojawili się kontrolerzy jawni i tajni, między, którymi były też kobiety. Na konduktorów posypały się lawiny raportów, często mylnych na zasadzie, których bywali oni bez możliwości apelacji, bezlitośnie traktowani.

O ile nie oddawano ludzi wprost w ręce gestapo, zwalniano ich i meldowano o tym Urzędowi Pracy, który ich skierowywał do innych robót, przeważnie fizycznych, nieodpowiadających kwalifikacjom i

⁴⁴ Tygodnik „Stolica” nr 28 (1127) z 15 lipca 1969 roku, str. 4-5

przekraczających ich siły. W razie uchylenia się od tego, Urząd Pracy meldował o nich policji, która ich aresztowała i wysyłała do obozów karnych.

Wielu, więc z pomiędzy nich ukrywało się. Ogólną liczbę ofiar tego systemu trudno jest z całą pewnością ustalić. W przybliżeniu było za nieprawidłowości biletowe zameldowanych do Urzędu Pracy około 450 osób. Skierowanych do obozów karnych około 250 osób. Czyli ponad 600 konduktorów w ciągu roku (lato 42-43).

W ciągu ostatniego roku przed powstaniem kurs ten nieco zelżał. Za wykroczenia biletowe zwalniano konduktorów rzadziej. Natomiast wysyłano ich do ciężkich robót na terenie MZK. Np. rąbania drewna, noszenia węgla, piasku. Konduktorki do przebierania kartofli. Po pewnym czasie ludzie ci mogli starać się ponownie o przyjęcie na konduktorów. Ogół pracowników nie zdawał sobie z początku sprawy z tego czy represje te były wynikiem zarządzeń niemieckich i winili polski personel kierowniczy. Dopiero z biegiem czasu zrozumieli oni istotny stan rzeczy.

Dyrektor Kozłowski starał się, by raczej obrano zasadę polepszenia warunków bytu pracowników, a sprawy nadużyć biletowych kierowano, jak dawniej, do Biura Dyscyplinarnego Zarządu Miejskiego, w którym wszelkie wykroczenia bywały sumiennie rozpatrywane i badane. Niemcy jednak uważali procedurę tę za zbyt długą i ignorowali Biuro Dyscyplinarne, nieodpowiadające ich intencjom. Woleli iść po linii dowolnych decyzji i terroru.

Poważnym ciosem w struktury konspiracyjne KOP w Tramwajach było niemal całkowite rozbitcie siatki w jednym z największych ośrodków pracy konspiracyjnej w Warsztatach Drogowych.

Jerzy Fudakowski w swym raporcie „Dzieje Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Warszawie podczas wojny i okupacji w latach 1939 – 1945” zamieścił dość dokładny opis aresztowania grupy 18 osób w dniu 22 lipca 1942 roku:

„Jednym z najbardziej czynnych ośrodków podziemnej walki z wrogiem był na terenie przedsiębiorstwa – Wydział Drogowo-Budowlany.

Pierwsze prace konspiracyjne datują się już od 1940 roku. Prowadzili je pracownicy umysłowi i fizyczni, złączeni jak nigdy dotąd, wspólnotą uczuć i zdecydowaną na wszystko wolą walki.

Prace szły w dwóch kierunkach – ściśle wojskowym, w kontakcie z istniejącymi wojskowymi organizacjami podziemnymi oraz cywilnym, mającym głównie na celu zabezpieczenie majątku przedsiębiorstwa i uprawianie sabotażu, który paraliżował lub co najmniej utrudniał realizację zamierzeń niemieckiego nadzoru. Miało to bardzo doniosłe znaczenie, jeżeli weźmie się pod uwagę, że z majątku tramwajowego Niemcy czerpali materiały i urządzenia dla zaspokojenia swoich potrzeb wojennych. Ukrywanie tych materiałów lub unieruchomienie maszyn było najczęściej stosowanym sposobem walki na tym odcinku.

Robota konspiracyjna pociągała w Wydziale Drogowo-Budowlanym mnóstwo ofiar za sobą.

W 1941 roku wywieziono technika Ireneusza Millera i ekspedytora Sekcji Ogrodniczej E. Lichniaka do Oświęcimia, gdzie następnie zostali zamordowani. W 1942 roku Warsztatach Drogowych miały miejsce masowe aresztowania. Wywieziono wtedy do Oświęcimia starszego majstra Jana Werpachowskiego, pomocnika majstra Józefa Lewickiego oraz 14 rzemieślników: Figła Władysława, Rybaka Józefa, Bielińskiego Stanisława, Głuszaka Franciszka, Pałubę Józefa, Dobrzyńskiego Daniela, Gago Antoniego, Sadowskiego Jakuba, Bułakowskiego Jana, Piotrowskiego Edwarda, Florczaka Mariana, Koneckiego Mariana, Zwierzchowskiego Jana, Staroszczyka Stanisława.

Z wymienionych powróciło tylko trzech M. Konecki, S. Staroszczyk i J. Zwierzchowski.

Aresztowano też wtedy zastępcę naczelnika Wydziału inż. Adolfa Vertun, którego na szczęście udało się po pewnym czasie uwolnić z Pawiaka.”

Mówiąc o aresztowaniach za konspiracyjną działalność wojskową i związkową warszawskich tramwajarzy warto wspomnieć także o tych, którzy zostali aresztowani w wyniku pojedynczych donosów konfidentów Gestapo czy dochodzeń po dużych aresztowaniach.

Pierwszym aresztowanym tramwajarzem był kierowca – instruktor Edward Burkacki w dniu 17 października 1939, za zakopanie broni i amunicji po kampanii wrześniowej i obronie Warszawy. Członek Robotniczych Brygad Obrony Warszawy. Aresztowanie nie było dziełem przypadku, a donosu. Zginął w Oświęcimiu.

Władysław Bachramowicz – zastępca kierownika Działu Apropowizacji, oficer rezerwy, aresztowany w czasie pracy na początku 1943 roku za działalność konspiracyjną w nadwiślańskiej grupie wojskowej. W dniu 12 maja został wywieziony do Oświęcimia, skąd powrócił w 1945 roku,

Mieczysław Boreta – aresztowany 18 stycznia 1943 roku wraz żoną Krystyną. W dniu 15 marca trafił do obozu w Ravensbruck,

Józef Burczyński – lakiernik Warsztatów Głównych na Woli, aktywny członek PPS-u, związkowiec. Aresztowany w 1942 roku. Na Pawiaku był zatrudniony jako stolarz i przebywał w nim aż do ewakuacji więzienia 30 lipca 1944 roku. Po ewakuacji został przewieziony do obozu w Gross – Rosen,

Jan Dąbrowski – konduktor, a właściwie muzyk, który podczas okupacji zatrudnił się w Tramwajach, żołnierz AK, pseudonim „Kot” aresztowany przez gestapo 9 marca 1944 roku podczas pełnienia służby w tramwaju. Rozstrzelany z grupą mieszkańców na terenach getta 4 lub 5 kwietnia 1944 roku,

Józef Delekta – motorowy Stacji „Wola”, działacz podziemia, aresztowany we własnym mieszkaniu. Zginął w Oświęcimiu,

Stefan Góra – konduktor, żołnierz AK, który w czasie akcji pod Garwolinem został ciężko ranny. Z więziennego szpitala w dniu 30 lipca 1944 roku został przewieziony do obozu w Gross- Rosen, gdzie zginął.

W pierwszej dekadzie grudnia 1942 roku został aresztowany Naczelnik Wydziału Ruchu (po inżynierze Rostku), dr prawa Stefan Haupe – działacz PPS, generalny Sekretarz Związków Zawodowych Pracowników Komunalnych. Aresztowano go za działalność polityczną i sabotażową w Tramwajach. W czasie rewizji w jego gabinecie gestapo znalazło blisko 1 800 raportów sporządzonych na konduktorów przez niemieckich kontrolerów, których w czasie okupacji nie było więcej jak dwudziestu. Raporty te były z reguły niezafatwione i w stosunku do tramwajarzy nie wyciągnięto żadnych konsekwencji służbowych. Na tej też podstawie nastąpiły później większe aresztowania konduktorów. W dniu 17 stycznia 1943 trafił do obozu na Majdanku, a potem innych. Powrócił do Warszawy w 1945 roku.

W listopadzie 1943 roku został aresztowany doktor medycyny Stefan Iwanowski, znany i ceniony lekarz tramwajowy. Został rozstrzelany w egzekucji ulicznej w dniu 31 grudnia 1943 w ramach niemieckiej akcji odwetowej.

Wielu tramwajarzy trafiło do więzienia na Pawiaku, a następnie trafili do obozu:

Józef Noji⁴⁵ – w okresie międzywojennym od 1937 roku pracował



4.
Z

w Warszawie jako motorniczy tramwaju. W 1939 roku przygotowywał się do igrzysk olimpijskich roku 1940 ścigając w krajowych i międzynarodowych zawodach z czołówką europejskich biegaczy oraz ze swoim największym rywalem w Polsce Januszem Kusocińskim. Był wówczas jednym z najbardziej utalentowanych polskich



się

strz Polski w biegach długodystansowych na c...
szwawskich klubów sportowych Legii i Syreny Warszawa

Józef Noji - sportowiec, warszawski tramwajarz

długodystansowców i upatrywano w nim następcę Kusocińskiego. Do wybuchu wojny 10-krotnie reprezentował barwy narodowe w meczach międzypaństwowych. Jego karierę sportową przerwał wybuch II wojny światowej. Nie został zmobilizowany w czasie kampanii wrześniowej. Po jej zakończeniu zgłosił się do pracy w Warszawie w warsztatach tramwajowych. Ze względu na swoje osiągnięcia sportowe zwrócił uwagę Niemców. Dwukrotnie zaproponowali mu podpisanie niemieckiej listy narodowościowej tzw. volkslisty oferując dobrze płatne stanowisko i związane z tym przywileje. Józef Noji dwukrotnie odmówił tym propozycjom. Na przełomie lat 1939-1940 włączył się w działalność struktur konspiracyjnych polskiego podziemia niepodległościowego. Został aresztowany przez Gestapo

18 września 1940 i umieszczony w niemieckim więzieniu na ul. Pawiej. Po blisko rocznym pobycie na Pawiaku 23 lipca 1941 roku został wywieziony do niemieckiego obozu koncentracyjnego Auschwitz. W transporcie liczącym 350 innych więźniów znajdowało się również wielu przedstawicieli polskiej inteligencji jak były wiceminister skarbu Roman Rybarski, rektor Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego - Witold Staniszkis, polityk PPS Adam Kuryłowicz, publicysta Piotr Kownacki

W obozie Noji otrzymał numer 18 535 i skierowany został

do pracy w obozowej stolarni. W lutym 1943 roku za próbę przemycenia grypsu został wtrącony do bunkra w bloku 11 zwanym blokiem śmierci, gdzie napisał ostatni list do żony. Następnego dnia 15 lutego 1943 roku o godzinie 13.55 został zaprowadzony pod tzw. "ścianę śmierci" i zastrzelony strzałem w tył głowy. Ocalały z Auschwitz więzień nr 21 953 - Leonidas Koreń, który był świadkiem wydarzenia zeznał, że tego dnia do bezbronnych więźniów strzelała trójka SS-manów: SS-Hauptscharführer Gerhard Palitzsch, SS-Unterscharführer Heinrich Schoppe oraz SS-Lagerführer Friedrich Stiwitz. Józef Noji pośmiertnie został odznaczony przez komendę główną Armii Krajowej dnia 16 czerwca 1944 Krzyżem Walecznych oraz 20 listopada 1944 roku przez Prezydenta RP na uchodźstwie Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami,

Wacław Polewicz – motorowy ze Stacji „Muranów”, członek ZWZ, aresztowany 15 lipca 1941. Zwolniony z Pawiaka 13 lutego 1942 roku,

Mieczysław Radwański – instruktor Wydziału Ruchu, członek ZWZ, aresztowany 15 lipca 1941, zwolniony z Wacławem Polewiczem 13 lutego 1942 roku,

Władysław Suchodolski – fryzjer w Tramwajach, aresztowany 15 czerwca 1940. Przebywał na Pawiaku do momentu ewakuacji więzienia. Trafiał następnie do Gross – Rosen, gdzie zginął,

Wincenty Zyskowski – kontroler Działu Ruchu, członek PPS- u, aresztowany w nocy z 17 na 18 października z całą rodziną żoną Ludwiką Maria i jej rodzicami Rozalią i Stanisławem Pakułą. Żona z matką została wywieziona do Ravesbruck 15 marca 1944 roku. Teścia Stanisława rozstrzelano na terenach Getta w początkach 1944 roku. Wincentego wysłano do obozu w Gross – Rosen. W 1945 roku powrócił do Warszawy,

Henryk Osiński – kierowca autobusów miejskich, związkowiec działacz KPP i PPR, więzień Pawiaka, powieszony z grupą 50 współwięźniów w dniu 16 października 1942 roku w ramach niemieckiej akcji odwetowej,

Piotr Sipak - motorniczy stacji tramwajowej Wola, lewicowy działacz w okresie międzywojennym i konspirator, w okresie okupacji, zginął wśród 50 powieszonych, a według innej wersji został rozstrzelany w okolicy Magdalenki koło Warszawy,

Jan Fabiańczuk - motorniczy tramwajowy stacji Wola, lewicowy działacz związkowy „Ostrowskiego”, uczestnik wielu akcji strajkowych, od 1942 r. członek PPR i żołnierz GL, aresztowany 17 kwietnia 1943 r. i rozstrzelany przez hitlerowców,

Edmund Majewski, pracownik warszawskich Tramwajów i Autobusów, działacz lewicy związkowej szczególnie na odcinku oświatowym, uczestnik strajków, agitator propagandowy, od 1942 r. członek PPR, aresztowany w 1944 r. został rozstrzelany przez hitlerowców,

Wacław Skwarczyński – mechanik ze Stacji „Praga”, związkowiec, działacz KOP i ZWZ, który przechowywał w swoim mieszkaniu broń. Powieszony z grupą 50 współwięźniów w dniu 16 października 1942 roku w ramach niemieckiej akcji odwetowej,

Józef Szymański - mechanik ze Stacji „Praga”, związkowiec, działacz KOP i ZWZ, u którego znajdowała się drukarnia „Trybuny Wolności”⁴⁶. Powieszony z grupą 50 współwięźniów w dniu 16 października 1942 roku w ramach niemieckiej akcji odwetowej,

Izydor Koszykowski pseud. Czarny - konduktor - działacz komunistyczny i związkowy.

W 1927 został konduktorem w warszawskim MZK; w tym samym czasie wstąpił do KPP. Kolportował wydawnictwa partyjne i zorganizował w swoim mieszkaniu marksistowską biblioteczkę. W 1929 był współzałożycielem kierowanego przez KPP Związku Zawodowego Tramwajarzy m. st. Warszawy.

W 1931 uczestniczył w strajku warszawskich tramwajarzy. Podczas okupacji związał się z organizacją Rewolucyjne Rady Robotniczo-Chłopskie "Młot i Sierp". W 1942 współorganizował komórkę PPR. Zajmował się kolportażem ulotek i gromadzeniem broni. W jego mieszkaniu odbywały się zebrania konspiracyjnych grup PPR. 21 czerwca 1942 w wyniku zdrady został aresztowany przez gestapo i osadzony na Pawiaku, skąd po torturach wraz z grupą innych więźniów wywieziono go na Wydmę Łuże i tam rozstrzelano (15 października 1942). W dniu 11 października 1946 uchwałą KRN został pośmiertnie odznaczony Orderem Krzyża Grunwaldu III klasy. W 1947 nazwano jego imieniem zajezdnię tramwajową przy ul. Kawęczyńskiej, a po 1989 roku usunięto z murów Zajezdni pamiątkową tablicę chcąc jednocześnie wymazać historie jej pierwszego powojennego patrona. Izydor Koszykowski był również autorem swojej autobiografii „Dziedzic ulicy”, wydrukowanej w 1932 w kilku numerach tygodnika "Jutro Rzeczypospolitej" (wyd. książkowe w 1949 roku pod zmienionym tytułem "Dziecko ulicy").

Związkowcy w Powstaniu Warszawskim

Mówiąc o działalności konspiracyjnych związków zawodowych i współpracujących z nimi konspiracyjnych organizacji bojowych, należy wspomnieć o ich niebagatelnym udziale w największym zrywie niepodległościowym w czasach okupacji – Powstaniu Warszawskim.



Ulica Wolska w pierwszych dniach Powstania - sierpień 1944

Plik Barykada Woli1944.jpg znajduje się w Wikimedia Commons – repozytorium wolnych zasobów

Pierwsze poważniejsze przygotowania do Powstania rozpoczęły się w lutym 1944 roku polegające

m. in. na przydzieleniu pracowników do poszczególnych służb i oddziałów bojowych.

Wielu związanych było z organizacjami bojowymi działającymi w strukturach ZWZ na terenie przedsiębiorstwa, inni związani byli z komórkami Armii Krajowej czy Armii Ludowej działającymi

w Warszawie i okręgu warszawskim. Oddziały bojowe przechodziły szkolenia w podwarszawskich lasach.

go Polskiej Partii Robotniczej, wydawany początkowo jako cję B. Bieruta. Wznowiony w Lublinie (wrzesień 1944), 48-1957 pismo Komitetu Centralnego PZPR.

Inne oddziały, które miały pełnić tzw. służbę pomocniczą (łączność, pomoc medyczna, porządek publiczny, itd.) przechodziły szkolenia w prywatnych mieszkaniach tramwajarzy.

Część członków komórek konspiracyjnych przygotowywała zapasy żywności, paliwa i była przydzielona do zabezpieczenia mienia tramwajowego.

Według relacji odpowiedzialnych za przygotowania komórek konspiracyjnych w Tramwajach, wszystkie oddziały, służby pomocnicze osiągnęły pełną zdolność bojową w początkach lipca 1944 roku.

W dniu wybuchu Powstania część tramwajarzy głosiło się do swoich oddziałów na mieście a część utworzyło swoje oddziały. Najbardziej znanymi, które zapisały się chlubną kartą w historii Powstania były oddziały, kompanie utworzone przez związkowców przy konspiracyjnych organizacjach w nurcie lewicowym – głównie PPS, ale również PPR.

Do takich należała m. in. 2 kompania III Batalionu Organizacji Wojskowej PPS (w czasie Powstania 323 pluton), składająca się głównie z pracowników Wydziału Budowlano – Drogowego Tramwajów. Do wybuchu Powstania pluton 2 kompanii współdziałał w plutonie Kedywu⁴⁷ AK Wola organizując dywersję. Dowódcą kompanii był tramwajarz, związkowiec Jan Ostrowski ps. „Hart”⁴⁸.

Batalion w dniu 1 sierpnia liczył ponad 420 osób.

Przy Batalionie działała 3 kompania Milicji PPS (ok. 250 osób) którą dowodził por. Henryk Kański, a jednym z plutonów kompanii dowodził konduktor Stanisław Łukaszewski⁴⁹

W dniu 28 lipca 1944, po ogłoszeniu pogotowia w oddziałach AK, rozpoczęto przerzut broni kompanii III Batalionu BOW PPS w miejsce przewidzianej koncentracji - z ulicy Młynarskiej 48 i Wolskiej 136 na miejsce zbiórek w domach przy ulicach Ludwiki i Krochmalnej, oraz na róg ulic Karolkowej i Wolskiej. Akcją organizowali: kpt. Karol Kryński "Waga", st. ogn. Jan Ostrowski "Hart" st. sierż. Władysław Czerwiński "Stefan". W trakcie przewozu broni na ul. Wolskiej, przy ul. Karolkowej przechwycono dodatkowo wóz taborów węgierskich z 3 cekaemami, karabinami i amunicją. Zawartość złożono na podwórzu przy ul. Płockiej 33.

Na dzień 1 sierpnia ustalono miejsce zgrupowania Batalionu - Kościół oo. Redemptorystów przy ulicy Karolkowej 49. Przybyło ok. 400 żołnierzy i milicjantów, posiadających 26 karabinów, 52 pistolety i 1 ckm oraz 120 butelek z benzyną. Ryszard Maciąg w swoich ustaleniach określa liczbę żołnierzy batalionu na ok. 400-420, w tym 200 żołnierzy pierwszego rzutu.

O zmroku 1 sierpnia 1944 roku rozpoczęto budowę barykady na narożniku ulic Leszno i Górczewskiej. Rozpoczęto również budowę barykady na ul. Wolskiej. Podoficerowie kompanii Milicji PPS Henryk Słabuszewski i Józef Tulikowski wyprowadzili przeznaczone na budowę barykady wozy tramwajowe obciążone piaskiem i złomem i obsadzili zajezdnię. Milicja PPS zajęła pozycję w remizie Zajezdni i na południowej stronie ulicy Wolskiej, zaś batalion OW PPS - odcinek

⁴⁷ Kedyw (Kierownictwo Dywersji Komendy Głównej Armii Krajowej) – wydzielony pion organizacyjny Armii Krajowej

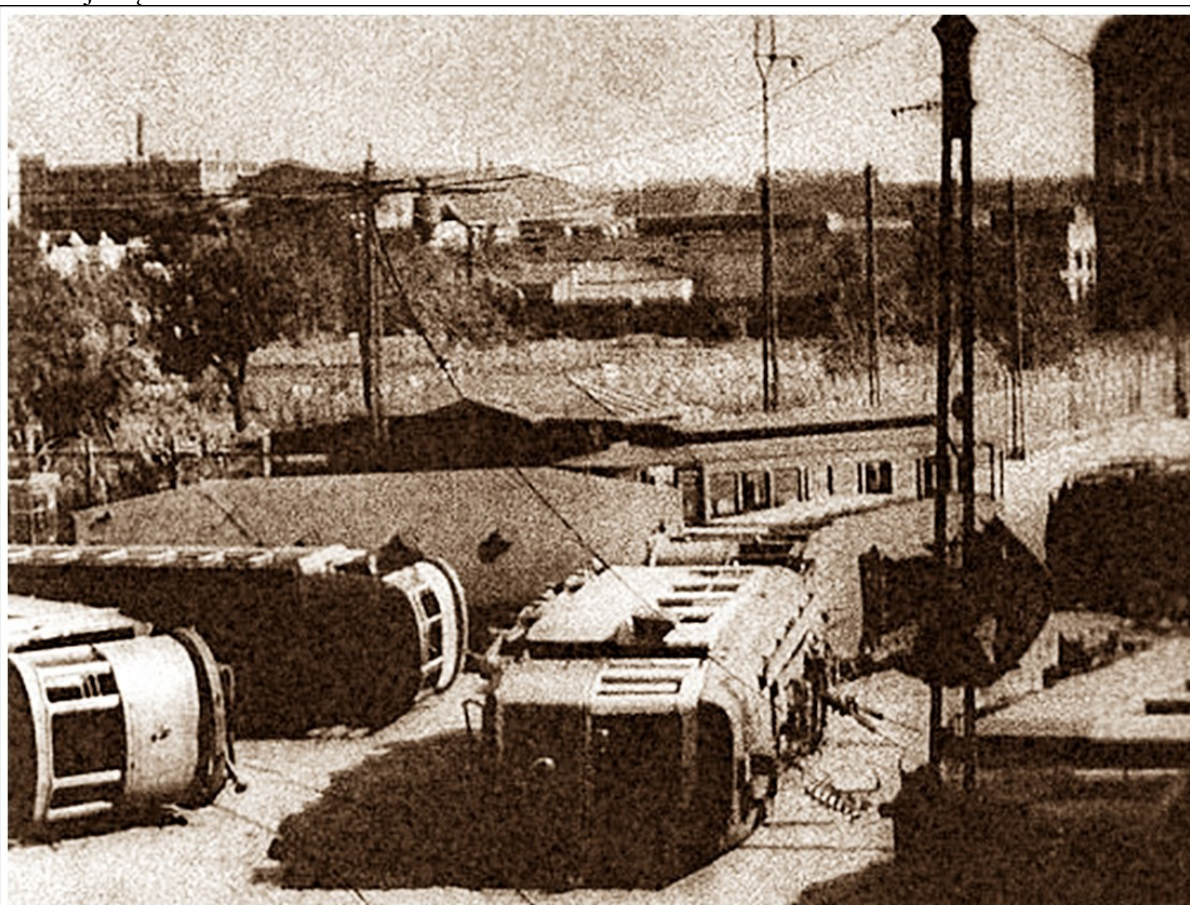
⁴⁸ Jan Ostrowski (1910 – 1944) - Elektryk. Wieloletni pracownik, na stanowisku majstra, w Głównych Warsztatach Tramwajów Miejskich na Woli. Według innej wersji pracownik Wydziału Budowlano-Drogowego Tramwajów Miejskich. Od 1939 członek Gwardii Ludowej WRN. W stopniu starszego ogniomistrza artylerii dowodził kadrową 2 kompanią, a po przekształceniu 323 plutonem Armii krajowej w III batalionie Gwardii Ludowej WRN. W 1943 organizator zamachu na Alfreda Dehnela, niemieckiego naczelnika Warsztatów tramwajowych Wola. Na czele swojego plutonu walczył na Woli, następnie w ramach kompanii wolskiej dowodził plutonem na Muranowie w zgrupowaniu "Leśnik". Ciężko ranny 10 sierpnia w boju na ulicy Inflanckiej. Zmarł siedem dni później w szpitalu.

Odniesiony pośmiertnie 16 sierpnia Krzyżem Walecznych. Odniesiony pośmiertnie rozkazem dowódcy AK nr 424 z 18 września 1944 Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari „za dzielność, inicjatywę i dobry przykład dla podwładnych”. Order został zweryfikowany pozytywnie uchwałą Kapituły Orderu Wojennego Virtuti Militari z dnia 13 października 2011. Prawdopodobnie pośmiertnie awansowany do stopnia podporucznika

⁴⁹ Stanisław Łukaszewski był synem pracownika tramwajów miejskich w Warszawie, który w drugiej połowie lat 30. ubiegłego wieku działał w klasowym związku, w jego VI Oddziale Tramwaje i Autobusy. Syn Stanisław rozpoczął pracę w tramwajach warszawskich na stanowisku konduktora w 1936 r. i do wybuchu II wojny światowej był delegatem związkowym, członkiem PPS oraz instruktorem szkolenia bojowego w Organizacji Wojskowej tej partii. Bronił stolicy w Batalionach Robotniczych we wrześniu 1939 r. W latach okupacji ukończył szkolenie w konspiracyjnej podchorążówce, a w powstaniu warszawskim dowodził kompanią Milicji PPS, której żołnierzami byli pracownicy Zakładów Oczyszczania Miasta, wodociągów i innych środowisk pracowniczych, a dominowali w niej tramwajarze. Za postawę w walce z hitlerowcami został odznaczony Krzyżem Walecznych i awansowany do stopnia porucznika

ul. Młynarskiej pomiędzy ulicami Wolską a Górczewską. Według relacji żołnierzy OW PPS oddział AL został podporządkowany batalionowi OW PPS, choć historyk Antoni Przygoński podważał te relacje.

O rana 2 sierpnia, oddział batalionu w składzie 60 żołnierzy oraz pluton AL broniły barykady na ul. Wolskiej i Młynarskiej, przed natarciem niemieckich czołgów. Sytuację uratowało przeciwuderzenie oddziałów z batalionu "Czata" i batalionu "Pięść". Niemcy rozbili prowizoryczną barykadę przy ul. Młynarskiej, ale ogień z Młyna Michlera i okolicznych domów (AL, OW PPS, pluton 300) zmusił Niemców do odwrotu. W wyniku walk zginęło ok. 30 Niemców. Ok. godz. 16.00 nastąpiło przeciwuderzenie oddziałów III rejonu i zgrupowania Radosław, w rejonie ul. Górczewskiej. W natarciu brali udział żołnierze Batalionu Czata i batalionu OW PPS pod dowództwem por. Henryka Sawickiego "Rafała". W batalionie Czata zginęło 6 żołnierzy, zaś 18 było rannych. W oddziałach batalionu OW PPS było 4 zabitych i 11 rannych. Pomimo strat, Niemcy zostali zmuszeni do odwrotu. Obrońcy barykady uzyskali dzięki temu starciu dodatkowe uzbrojenie porzucone przez wroga. Tego samego dnia oddziały batalionu zdobyły na ulicy Kalinki granatnik oraz kilka karabinów. Według innej wersji broń tę zdobyto w nocy z 1 na 2 sierpnia we wspólnym ataku OW PPS i AL na zajezdnię tramwajową.



Wozy tramwajowe tworzące część barykady wolskiej na rogu Wolskiej i Młynarskiej

Plik Zajezdnia Wola.jpg znajduje się w [Wikimedia Commons](#) – repozytorium wolnych zasobów

Ok. 11.00 oddziały batalionu Dirlwängera wtargnęły na teren Gimnazjum Miejskiego im. Sowińskiego przy ul. Kalinki i ok. 12.00 wkroczyły na teren zajezdni tramwajowej broniącej przez Milicję PPS i OW PPS atakując barykadę z południowej strony. Jednocześnie rozstrzelali 36 żołnierzy PPS wziętych do niewoli. Ciężko ranny został sierż. pchor. Bolesław Zmorzyński "Wicher" (zamordowano go w szpitalu 7 sierpnia). Ok. godz. 14. 00 (według innych wersji o 15.00) barykada padła. Kpt. "Hał" wydał rozkaz aby ranni i nieuzbrojeni wycofali się na Wronią. Batalion OW PPS wraz z Milicją PPS został odrzucony w kierunku Śródmieścia. Tego dnia według relacji zebranych przez Antoniego Przygońskiego zginęło 47 żołnierzy batalionu, a 18 było rannych, zaś według relacji zebranych przez Lesława Bartelskiego w oddziale PPS zginęło 11 żołnierzy, zaś 18 było rannych.

Po przebiciu się czołgów, obrońcy z OW PPS i oddziału AL powrócili na swoje stanowiska, obsadzając ponownie barykadę w walce trwającej do zmroku. Jako jednych z najbardziej wyróżniających się żołnierzy broniących barykadę por. Wacław Stykowski "Hal" wskazywał st. sierż. "Mirka" (Lecha Matawowskiego) z AL i sierż. pchor. "Wichra" (Bolesław Zmorzyński) z OW PPS. 3 sierpnia o godz. 8.00, żołnierze batalionu wraz z innymi obrońcami barykady (m.in. oddział AL pod dowództwem st. sierż. Lecha Matawowskiego "Mirka") oraz plutonem chor. Władysława Kulaska "Jaśmina" (1 kompania II Rejonu por. Wacława Stykowskiego "Hala") odparli atak pancerny. Przed czołgami pędzono cywilów jako zasłonę przed ogniem powstańców. Jednocześnie piechota niemiecka podpalała domy na ul. Wolskiej. Po odparciu ataku, celem wzmocnienia barykady, skierowano tam pluton ppor. Tadeusza Chorążyka "Czarnego" z Batalionu Parasol.



Barykada Batalionu na Woli

W nocy z 3 na 4 sierpnia odbudowano barykadę z głębokim rowem przeciwczołgowym. Pozycja od razu została zajęta przez żołnierzy batalionu OW PPS, którzy zajęli również budynki poza nią po południowej stronie ulicy Wolskiej (zabudowania szpitala św. Stanisława traktowane były jako obszar zdemilitaryzowany pod flagą Czerwonego Krzyża).

O godzinie 17.00 Batalion zajął fabrykę marmolady "Woka" na rogu ulic Górczewskiej i Leszno, zaś kompania Milicji zajęła bez walki remizę Zakładów Tramwajowych. Według innych wersji remiza została zdobyta dopiero w nocy przez Milicję PPS oraz oddział ppor. Zbigniewa Paszkowskiego "Stach" Armii Ludowej.

W dniu 5 sierpnia o świcie oddziały OW PPS trzymały nadal barykadę na Wolskiej. Południowe ubezpieczenie całej linii obronnej od cmentarza powązkowskiego do szpitala św. Stanisława na Wolskiej, stanowiła Milicja PPS. Początkowe natarcie zgrupowania Reinefartha ok. 7.00 zostało odparte, żołnierze plutonu AL zniszczyli czołg. Ok. godz. 8.00 pluton OW PPS zajmujący pozycje w Fabryce Franaszka przed barykadą i przy zabudowaniach szpitala św. Stanisława przepuścił Niemców, a następnie otworzył skuteczny ogień, zmuszając ich do wycofania. Według Lesława Bartelskiego barykady broniło wówczas ok. 200 żołnierzy (z tego 100 z OW PPS, oddział Czwartaków, pluton "Czarnego" z Batalionu Parasol), posiadając 3 ckm 1 granatnik, 62 kb 16 pm i 260 granatów.

Niestety 6 sierpnia 1944 pod naporem sił niemieckich powstańcy wycofywali się w kierunku Śródmieścia i Starego Miasta. Pluton 323 brał później udział w walkach na Starym Mieście.

Resume

To tylko kilka z wybranych wątków z ogromnej działalności tramwajowych związków zawodowych podczas okupacji w Warszawie i okolicy.

Wiele z nich czeka na szczegółowe i żmudne badania.

W powyższym opracowaniu pominięto całą działalność polityczną związków ich pracę światopoglądową i oświatową, a była ona także dość istotna, szczególnie w okresie okupacji, gdy społeczeństwo było „atakowane” przez różne formacje polityczne często sprzecznymi z faktami historycznymi interpretacjami zdarzeń dnia codziennego. Również działania okupanta prowadziły do całkowitej destabilizacji społeczeństwa.

Podtrzymanie wiary, codzienna praca, często z narażeniem życia, że kiedyś skończy się okupacja, było jednym z ważniejszych działań związków zawodowych i nie powinno być pomijane w szeregu opracowań na temat okupacji nie tylko w Warszawie, ale i w Polsce.

Opr. Włodzimierz Winek
Warszawa, czerwiec 2014.