

SABOTAŻ W OLKUSZU PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ

(fragmenty wspomnień¹)

Lech Łukasz Klewżyc

[...] Pewnego dnia w drugiej połowie sierpnia 1940 r. koledzy zawołali mnie² (wówczas dziesięcioletniego chłopca) i mojego brata – Zachariasza Klewżyc³ (wtedy ośmioletniego), abyśmy wybiegli z domu na podwórko. Po wybiegnięciu powiedzie-

¹ Publikujemy wybrane fragmenty wspomnień Lecha Łukasza Klewżyc na temat jego dzieciństwa w czasie II wojny światowej. Wybór fragmentów, skróty, tytuł tekstu oraz brzmienie przypisów pochodzą od redakcji „Sowińca” (oprac. Marek Mariusz Tytko). Redakcja dysponuje też świadectwem innej żyjącej osoby – Jana Białka (ur. 1929, syna Józefa Białka, kolejarza), który w formie ustnej relacji potwierdził wydarzenia opisane we wspomnieniach autora, przy czym wskazał na rok 1942 lub 1943 jako na czas przyjazdu czołgów na rampę oraz na liczbę trzech zdezelowanych czołgów. Potwierdził także, że tylko jeden czołg był całkowicie niezdatny do użytku z powodu wykręconych zegarów i wyjętych kabli. Dodał też, że w miejsce wyjmowanego smaru wsypywali drobne kamyczki i piasek, aby zatarły się osie wagonów. Fakt sabotażu na niemieckich czołgach był znany po II wojnie światowej, ale tylko z drugiej ręki, także Marianowi Bobrzeckiemu, siostrzeńcowi Lecha Ł. Klewżyc, co potwierdził w rozmowie z redakcją „Sowińca”. Wspomnienia publikujemy według wersji maszynopisu przysłanego przez autora do Fundacji Centrum Dokumentacji Czynu Niepodległościowego.

² Lech Łukasz Klewżyc (ur. 5 II 1930 w Olkuszu), syn Nikodema Klewżyc (ur. 1884) i Niny Stanisławy z d. Sapota (1897-1972), ekonomista, specjalista ekonomiki przemysłu, absolwent Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie, dr nauk ekonomicznych, pracownik m.in. Huty im. Lenina w Krakowie (1955-1965), Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie (1969-1971) i Instytutu Ekonomiki Przemysłu Chemicznego – Oddział w Krakowie (1976-1990), członek Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, członek PZPR (od lat 70. do 14 grudnia 1981 r.). We wrześniu 1980 r. współzałożyciel koła niezależnego związku zawodowego „Solidarność”. Jak twierdzi, od 18 września 1980 r. do 16 grudnia 1980 r. jako wolontariusz prowadził tymczasowo biuro Zarządu Regionu niezależnych związków zawodowych w Krakowie przy ul. Karmelickiej 16 (por. L. Ł. K l e w ż y c, *Początki pracy Zarządu Regionu Małopolska*, „Serwis Informacyjny Solidarność Małopolska” 2009, nr 9-10, s. 16-19; i d e m, *Rejestr Komisji Zakładowych NSZZ „Solidarność” w Krakowie*, „Sowiniec” 2011, nr 38/39, s. 141-147), po wprowadzeniu stanu wojennego złożył legitymację partyjną (por. i d e m, *Mój karnawał „Solidarność”*, „Serwis Informacyjny Solidarność Małopolska” 2009, nr 13-14, s. 17-20; zob. szczególnie: s. 18 i 20). Autor lub współautor wielu publikacji naukowych z zakresu ekonomiki. W czasie II wojny światowej mieszkaniec Olkusza, obecnie mieszkaniec Krakowa.

³ Zachariasz Klewżyc (1932-2005), syn Nikodema Klewżyc i Niny Stanisławy z d. Sapota, brat Lecha Ł. Klewżyc, mgr inż. mechanik, absolwent Politechniki Krakowskiej, pracownik Zakładów Budowy Maszyn i Aparatury w Krakowie, w czasie II wojny światowej mieszkaniec Olkusza.

li nam, że naprzeciwko Fabryki Naczyn Emaliowanych stoją przy rampie na platformach kolejowych cztery nowe żółte czołgi przywiezione do Olkusza przez Niemców. O żółtych czołgach powiadomiliśmy naszego tatę – Nikodema Klewżyc⁴. Tata poszedł z nami oglądać czołgi, potem nie wrócił do domu, lecz powędrował do centrum miasta. Po powrocie tata wezwał mnie i mojego brata – Zachariasza, do sypialni. W tajemnicy przed mamą i siostrami (Wiesławą⁵ i Haliną⁶) powiedział, że ma dla nas obu i dla naszego kolegi – Janka Białka⁷ (wówczas dwunastoletniego), pomysł na ciekawą zabawę. Zabawa miała polegać na tym, że wchodzilibyśmy do czołgu w taki sposób, aby nikt ze starszych ani jakichkolwiek niemiecki żołnierz nas nie zobaczył. Następnie, po wejściu do wnętrza czołgu, mieliśmy zamknąć za sobą właz. Bawiący się tam chłopcy z placu fabrycznego nie powinni byli widzieć, co robimy w środku. W czołgu należało przy świetle latarek powykręcać śrubokrętami zegary i powyrywać spod nich kleszczami druty. Następnie zegary należało przykręcić z powrotem na swoje miejsca, a wszystkie wyrwane druty zabrać ze sobą. Cała akcja miała pozostać w największej tajemnicy. [...]

Pobiegliśmy do komórki i zabraliśmy dwa śrubokręty, obciążki i kleszcze. Wzięliśmy ze sobą dwie przygotowane latarki – dla mnie i dla Zachariasza. Wszystko schowaliśmy w dużej torbie papierowej i po chwili byliśmy już na olkuskiej rampie kolejowej przy czołgach. Dla nas, dzieci, czołgi były przeolbrzymie. Żółty, a raczej piaskowy lakier niedawno na nich wysechł. [...] Chłopcy z placu fabrycznego już się na nich bawili, chodząc po ich pancierzach. Nikt z nich nie odważył się jednak otworzyć włazu i wejść do środka. Jasiu Białek już czekał na nas. Podeszliśmy we trójkę do pierwszego czołgu. Po zamknięciu włazu od wewnątrz zapanowała całkowita ciemność. [...] Po zapaleniu latarek zobaczyliśmy nowe siedzenia i kilkadziesiąt zegarów na dolnej przedniej ścianie. Zachariasz Klewżyc poświecił nam latarkami. W ich świetle nowe zegary pięknie zabłyस्zczały. Były różnej wielkości. Jasiu Białek, jako najstarszy z nas, wskazał palcem na największy z zegarów, na którym znajdowała się jakaś skala. [...] Zaczął go odkręcać. Po chwili zegar był odkręcony. Teraz i ja zabrałem się do odkręcania zegarów. Z dużym wysiłkiem poruszyłem śrubki, potem poszło już gładko. Czas uciekał. Odkręciliśmy chyba z dziesięć zegarów i, oszołomieni sukcesem, zapomnieliśmy o tym, co nam tata powiedział. [...] Podzieliiliśmy zegary na dwie połowy i wynieśliśmy je z czołgu, chowając pod koszulami. [...]

Tuż za budką kolejową czekał na nas tata [Nikodem Klewżyc]. Kiedy zobaczył, że w koszulach niesiemy pełno zegarów, bardzo się zdenerwował. Z wielką irytacją w głosie powiedział nam, że te zegary nie przydadzą się nam do niczego. Zapytał, czy powyrywaliśmy spod zegarów druty. Dopiero w tym momencie uświadomiliśmy sobie, że nie wykonaliśmy polecenia i że nie wyrwaliśmy drutów i nie przykręciliśmy zegarów na swoje miejsca, a zamiast tego – zabraliśmy je do domu. [...] Dopiero teraz zrozumiałem,

⁴ Nikodem Klewżyc (1884-1957), ojciec autora, pracownik poczty, mieszkaniec Olkusza.

⁵ Wiesława Klewżyc (po mężu Zbigniewie – Bobrzecka) (ur. 1924), córka Nikodema Klewżyc i Niny Stanisławy z d. Sapota, siostra Lecha Ł. Klewżyc, w czasie II wojny światowej mieszkanka Olkusza. Przebywając w 1943 r. w Uniejowie, została po złożeniu przysięgi członkinią miechowskiego oddziału Batalionów Chłopskich.

⁶ Halina Klewżyc (po mężu – Podolska-Sobczak) (ur. 1928), córka Nikodema Klewżyc i Niny Stanisławy z d. Sapota, siostra Lecha Ł. Klewżyc, żona Stanisława Podolskiego, ppor. AK, w czasie II wojny światowej mieszkanka Olkusza.

⁷ Jan Białek (ur. 1929), syn Józefa Białka, kolejarza, w czasie II wojny światowej mieszkaniec Olkusza, kolega Lecha Ł. Klewżyc.

że to, co zrobiliśmy, było sabotażem. [...] Wiele lat później dowiedziałem się od mojej siostry Wiesławy Bobrzeckiej z d. Klewżyc, że pułkownik Julian Filipowicz⁸ do przeprowadzenia tego sabotażu przez dzieci namówił naszego tatę Nikodema Klewżycza. [...]

Udaliśmy się z powrotem do czołgu. Weszliśmy do środka i po zamknięciu włączników zaczęliśmy dopasowywać zegary do poszczególnych otworów. Spod każdego zegara powyrywaliśmy druty [...]. Po wyrwaniu drutów Jasiu Białek zaczął przykręcać największy zegar. Nie potrafił jednak przykręcić go śrubokrętem. Ja też nie potrafiłem przykręcić zegara. [...] Wtedy Zachariasz Klewżyc wziął śrubokręt do ręki i spokojnie przykręcił największy zegar. Brał do ręki kolejne zegary i orientował się doskonale, z którego miejsca każdy z nich został odkręcony. Ja i Jasiu Białek nie zapamiętaliśmy tego. Bez naszej pomocy poprzykręcał wszystkie zegary. My świeciliśmy mu latarkami. W końcu zegary znalazły się na miejscach, ale czy na właściwych? Tego nie byliśmy pewni. [...] Druty zwinęliśmy w kłębek.

Zabraliśmy zwinęte druty i poszliśmy do drugiego czołgu. Z drutami w rękę wyszliśmy na zewnątrz. Na drugim czołgu bawili się chłopcy z placu fabrycznego. Byli mali, więc nie mieliśmy trudności z odgonieniem ich od czołgu, we wnętrzu którego zniknęliśmy. Teraz Jasiu Białek i ja już spokojniej odkręcaliśmy zegary, wrywaliśmy druty i przykręcaliśmy je z powrotem po wyrwaniu. [...] Drutów skręconych w kłębek pilnował Zachariasz Klewżyc. Uważaliśmy na to, aby jakiegokolwiek z wyrwanych drutów nie pozostawić w czołgu.

Weszliśmy do trzeciego czołgu. Zaczęło się ściemniać. Koledzy z placu fabrycznego poszli do domów. [...] Kiedy wychodziliśmy z trzeciego czołgu, tata [Nikodem Klewżyc] dawał nam znaki do odwrotu. Zbliżała się godzina policyjna.

Przechodząc przez przejazd kolejowy, w uchylonych drzwiach zobaczyłem światło lampki naftowej. Dróżnikiem siedzącym przy małym stole był ojciec Jasia – Józef Białek. [...] Na drugi dzień z samego rana wybiegliśmy na łąkę zobaczyć, czy czołgi stoją na platformach. Stały, a jakże. Nikt przez noc ich nie ruszył. [...] Zbliżała się godzina druga po południu, kiedy do czołgów samochodem przyjechali niemieccy czołgiści. Weszli do środka. Zaczęło się uruchamianie silników. Czwarty czołg zapalił natychmiast i kłęby czarno-szarego dymu ukazały się za nim. Po chwili zapalił trzeci czołg. [...] Trzeci czołg nie powinien był zapalić, a jednak zapalił. Wyrwaliśmy spod zegarów sporo drutów, ale odkręcając zegary, nie odkręciliśmy ich wszystkich [...]. Spuszczono z platform boczne zabezpieczenia i czwarty czołg, manewrując, zjechał na rampę. Trzeci czołg zaczął jeździć w kółko. [...] Pierwszy i drugi czołg nie zapaliły wcale. Czołgiści wyszli z tych czołgów, oglądali je ze wszystkich stron, potem znowu wchodzili do środka i próbowali uruchomić silniki. Tymczasem czwarty czołg podjechał do przejazdu kolejowego. Trzeci czołg kręcił się nadal w kółko na rampie wyłożonej małą kostką. Wtedy czwarty czołg podjechał tyłem do niego. Nie wiadomo skąd, czołgiści wzięli stalową linkę, za pomocą której przyczepili trzeci czołg do czwartego. Trzeci czołg pojechał na holu za nim w kierunku miasta. Dopiero później zrozumiałem, że żółte czołgi jechały do Klucza na [...] Pustynię Błędownską. [...] Następnie złożyłem tacie [Nikodemowi Klewżycowi] relację z uruchomienia czołgów przez czołgistów. [...]

Czwartego dnia wczesnym rankiem zbudził nas przeraźliwy ryk silnika czołgu.

⁸ Julian Filipowicz (1895-1945), gen. bryg. Wojska Polskiego, szef okręgu krakowskiego Związku Walki Zbrojnej (1939-1941), od września 1941 r. szef okręgu białostockiego ZWZ, z powodu choroby (gruźlica) niedługo potem urlopowany.

[...] Sprawny czołg ciągnął na linie inny, niesprawny, drogą do miasta. Gąsienice niesprawnego czołgu były nieruchome. Holowany czołg wyrzywał kamienie na ówczesnej ulicy Krakowskiej (Krakauerstrasse)⁹, czyniąc wielkie spustoszenie po drodze, tak że kocie łby rozpryskiwały się na boki. Zostawiał za sobą ruinę. [...] Ulica nie nadawała się do użytku. [...] Czołgi stanęły. Czołgiści odpięli linkę i unieruchomiony czołg pozostał na poboczu. [...] Czwarty czołg pojechał na Pustynię Błędownską. Dwa zostały na rampie. Czołgi te stały tak przez cztery lub pięć tygodni. [...]

Z daleka zauważyłem stojący przy Fabryce Naczyń Cynkowych olbrzymi samochód podczołgowy z czymś w rodzaju przyczepy. [...] Za kabiną szofera był kołowrotek z zawiniętą stalową liną i platformą z tyłu. [...] Strasznie głośno zawył motor uruchamiający kołowrót. [...] Zaczęło się powolne wciąganie czołgu na platformę. [...] W końcu, chyba po trzech godzinach, został osadzony na właściwym miejscu. [...] Uruchomili silnik i samochód z czołgiem na platformie powoli zjechał na ulicę [...] w kierunku miasta.

Po tygodniu zbudził nas z samego rana ryk silnika samochodu podczołgowego. [...] Wciąganie stojącego na rampie czołgu było łatwiejsze. Około godziny 11 stojący czołg został wciągnięty na platformę i zaraz potem samochód odjechał. Tydzień później samochód podczołgowy zabrał drugi uszkodzony czołg.

Miesiąc później, kiedy wszyscy zapomnieliśmy już o żółtych czołgach, rozległ się pod moim oknem gwizd Jasia Białka. Krzyknął, że przy rampie stoją cztery żółte czołgi. [...] Podbiegliśmy do rampy. [...] na każdej platformie stało w rogu w pozycji na baczność po czterech SS-manów i pilnowało czołgów. Po godzinie przyjechali samochodem czołgiści, wsiedli do czołgów, uruchomili silniki i powoli zjechali na rampę. Potem czołgi pojechały na Pustynię Błędownską.

Następnego dnia przy pięknej pogodzie słychać było samoloty latające za Pomorzaniem nad Pustynią Błędownską. Od czasu do czasu słychać było odgłosy: pikowanie samolotów, serie puszczone z karabinów maszynowych i wybuchy bomb zrzuconych z samolotów. Ćwiczenia z czołgami trwały dwa tygodnie. Potem wszystko ucichło i wróciło do normy. Było to przed wysłaniem wojsk niemieckich do Afryki. [...]

W maju 1942 r. w Olkuszu nasz tata Nikodem Klewżyc przyniósł do domu cztery stalowe kółka i powiedział, że możemy sobie zrobić z nich wózek do zabawy. Skombinowaliśmy metalowe pręty i zrobiliśmy z nich ośki. Potem z desek zrobiliśmy płaski wózek. Nie był on wysoki, bo koła miały średnicę około 25 cm. [...] Po paru dniach tata wezwał nas do sypialni i powiedział, że koła z naszego wózka trzeba będzie smarować systematycznie, a smar (olej) do smarowania znajduje się w smarowniczkach kół wagonów towarowych, załadowanych garnkami emaliowanymi, które są wytaczane na bocznicę z Fabryki Naczyń Emaliowanych „Westen”. Powiedział nam też, że do wybierania daje nam specjalnie spreparowane łyżeczki, a smaru ze smarownic należy wybierać tyle, ile się tylko da, do samego dna. Smar mieliśmy wlewać do bańki (na mleko), którą tata dla nas przygotował i która stała w komórce. Ucieszeni nową zabawą, pobiegliśmy do komórki po bańkę, a potem już z bańką poszliśmy wybierać smar ze smarowniczek z wagonów stojących na boczniczy kolejowej naprzeciwko naszego domu. [...] Tata zabronił nam wybierania smaru przed wtaczaniem pustych wagonów do fabryki, bo w fabryce robotnik uzupełniłby smar w smarowniczkach. Po przebiegnięciu przez tory kolejowe podeszliśmy do pierwszego, wytoczonego już z fabryki wagonu. Otwieraliśmy

⁹ Mowa o przedwojennej ul. Trzeciego Maja w Olkuszu, którą Niemiec okupanci przemianowali na Krakauerstrasse (obecnie Króla Kazimierza Wielkiego).

z Zachem [Zachariaszem Klewżycem] wieczka smarowniczek i za pomocą zagiętych łyżeczek wybieraliśmy ciemnobrunatny smar aż do samej osi, a nawet nieco poniżej. Wybieraliśmy smar z czterech kół każdego wagonu. Potem pobieглиśmy zanieść bańkę ze smarem do komórki. Nasmarowaliśmy kółka w naszym wózku i bawiliśmy się nim zadowoleni. Wózek ciągnęło się lżej i kółka nie skrzypiały.

Pewnego dnia, kiedy z moim bratem Zachariaszem wybieraliśmy smar, Jasiu Białek podszedł do nas tak cicho, że tego nie zauważyliśmy. Od tego czasu wybierał smar z kół wagonów za pomocą łyżeczki, którą zrobił sobie sam. Nigdy nie zapytał nas, po co nam tyle smaru. Po napełnieniu pierwszej bańki zauważyliśmy, że w komórce stoi obok niej druga bańka. Pobieглиśmy do taty, aby dowiedzieć się, po co jest ta druga bańka. Jak zwykle, tak i tym razem tata spokojnie wyjaśnił, że po napełnieniu pierwszej bańki smarem będziemy mogli napełnić drugą bańkę. Zdziwieni tym poleceniem, powiedzieliśmy, że nie potrzebujemy tak dużo smaru, bo do nasmarowania kółek naszego wózka zużywamy niewielką jego ilość. Tata jednak podtrzymał swoje zdanie i poprosił nas, żebyśmy w dalszym ciągu wybierali smar ze smarowniczek, bo może się on w każdej chwili przydać w gospodarstwie. Wybieraliśmy więc smar we trójkę do chwili, gdy napełniliśmy obie bańki. Po napełnieniu drugiej bańki po sam czubek pobieглиśmy do naszego taty [Nikodema Klewżycy] z pytaniem, co teraz mielibyśmy robić. Tata polecił nam wziąć łopatę i wykopać na łące dół głęboki na pół metra. Mieliśmy go wykopać w miejscu, w którym się nie bawiliśmy. Po wylaniu smaru z dwóch baniek mieliśmy odczekać do wieczora, a dopiero późnym wieczorem dół zasypać. O tym nie wolno było informować Jaśka Białka. [...]

Wzięliśmy bańki ze smarem i poszliśmy z łopatą na łąkę. Tutaj wykopaliśmy głęboki dół. Wlaliśmy smar i zanieśliśmy puste bańki do komórki. Późnym wieczorem zakopaliśmy dół. I od nowa napełnialiśmy we trójkę bańki smarem ze smarowniczek. Nie wiedzieliśmy, po co to robimy. Pewnego marcowego dnia 1943 r. siedzieliśmy na trawie obok torów kolejowych i patrzyliśmy na przejeżdżający pociąg towarowy z Rabsztyna do naszej stacji kolejowej w Olkuszu. Zauważyliśmy, że w jednym wagonie ośka jest rozpalona do czerwoności, niemal się topi. Widząc to, Zachariasz po swojemu wyjaśnił nam, że kiedy ten wagon stanie na stacji kolejowej, ta ośka zapewne zespawa się z wagonem, a Niemcy będą zmuszeni wycofać go z obiegu. [...] Zrozumiałem [...], że wybierając smar ze smarowniczek, dokonywaliśmy sabotażu. [...] Kiedy Jasiu Białek podszedł do nas i gdy już wspólnie rozpoczęliśmy wydobywanie smaru, zauważył, że teraz wybieramy smar już tylko z jednego koła, stojąc przy tym od strony lasu. Powiedziałem mu, że tata mi tak polecił. Uznał, że prawidłowo to robimy. Wszak wystarczyło wyjmować zawartość ze smarowniczek, opróżniając je do dna tylko z jednego koła w każdym wagonie. Zaczął wybierać smar i wlewać do bańki. Od tego czasu wybieraliśmy smar we dwójkę lub we trójkę. Uważaliśmy bardzo, szczególnie gdy na horyzoncie pojawił się jakiś Szwab, wtedy braliśmy bańkę i szliśmy spokojnie tak, jakbyśmy nieśli mleko, oddalając się od wagonów, aby nie wzbudzić cienia podejrzenia. Chodziło o to, aby przejeżdżający na rowerze żandarm lub celnik niczego nie zauważył. [...]

Pewnego majowego dnia 1943 r. naszą zabawę przy wybieraniu smaru przerwał nam Zbigniew Bobrzecki¹⁰. Stał daleko od nas, wołał głośno, abym podszedł do niego.

¹⁰ Zbigniew Bobrzecki (1922-1993), syn Stanisława Bobrzeckiego i Heleny z d. Skrobot, mieszkaniec Olkusza, mąż Wiesławy Bobrzeckiej z d. Klewżyc, starszej siostry Lecha Ł. Klewżycy. Od września 1939 r. był członkiem Tajnej Organizacji Wojskowej („Organizacji Orła Białego”), podporządkowa-

Zrozumiałem, że chciał rozmawiać tylko ze mną, więc podszedłem. Po przywitaniu się oznajmił mi w tajemnicy, że wie od naszego taty [Nikodema Klewżycy] o naszej zabawie przy wydobywaniu smaru ze smarowniczek z wagonów towarowych, stojących na bocznicy fabrycznej w Olkuszu. Powiedział mi, że ma dla mnie i dla Zachariasza dużo ciekawszą zabawę. Chciał, żebyśmy zamieniali listy przewozowe pomiędzy wagonami wytaczanymi z Fabryki Naczyń Emaliowanych. Przy zamianie listów przewozowych jednak nie byłoby nam wolno w tym samym dniu wydobywać smaru ze smarowniczek. Wyjaśnił mi, że listy należało przekładać nieregularnie, tylko raz w miesiącu, a po zamianie listów garnki miały jechać do innych miejscowości, aniżeli Niemcy to sobie zamierzali. O tym, że on [Zbigniew Bobrzecki] mnie do tego namówił, miałem nie opowiadać nikomu, nawet Zachowi [mojemu bratu Zachariaszowi Klewżycowi] i Jaškowi [mojemu koledze Janowi Białkowi].

Od razu zorientowałem się, na czym miała polegać nowa zabawa. Była ona znacznie trudniejsza i niebezpieczniejsza niż wybieranie smaru ze smarowniczek. Należało listy przewozowe przekładać po obydwu stronach wagonów, tj. od strony ulicy i od strony lasu. Mógłby nas ktoś zauważyć przy przekładaniu, stąd musieliśmy odtąd dużo lepiej rozglądać się. Wyraziłem zgodę. Powiedziałem [Zbigniewowi Bobrzeckiemu], że to zadanie, choć trudniejsze [...], ale da się wykonać¹¹. Poprosił, abym nowego zadania jednak tego dnia jeszcze nie robił. [...] Zbigniew Bobrzecki [...] zawrócił i poszedł do naszego mieszkania odwiedzić Wiesię [Klewżycównę].

Smar wybieraliśmy i listy przewozowe zamienialiśmy raz w miesiącu do połowy stycznia 1945 r. Po II wojnie światowej okazało się, że oprócz naczyń emaliowanych w wagonach towarowych wysyłano do Niemiec produkowane w Fabryce Naczyń Emaliowanych na zamówienie Wehrmachtu: skrzynki amunicyjne, łuski, różne części metalowe do pocisków, a także różne detale do pocisków V-1 i V-2 [...]. Nie byliśmy tego świadomi podczas wojny.

nej następnie w czerwcu 1940 r. Związkowi Walki Zbrojnej, następnie oficer AK i NSZ. W czasie wojny pracował w charakterze kelnera w restauracji prowadzonej przez swoich rodziców – Stanisława i Helenę Bobrzeckich, w Olkuszu przy obecnej ul. Augustiańskiej 7.

¹¹ Według autora edycji dokumentów *Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943-1944). Wybór dokumentów* (wstęp, wybór i oprac. B. Kobuszki, Katowice 1972, *Zeszyty Naukowe – Śląski Instytut Naukowy*, nr 50): „dywersja i sabotaż kolejowy należały do najskuteczniejszych form walki ruchu oporu z hitlerowskim okupantem” (s. 7). W świetle ustnej relacji złożonej przez Jana Białka opisane wyżej akty sabotażu w Olkuszu (wyjmowanie smaru i zamiana listów przewozowych) miały miejsce w latach 1943 i 1944 w porze letniej, nie zimą.