

WIDZIAŁEM TO NA WŁASNE OCZY

W okresie powojennym na księgarskim rynku ukazała się niezwykle ciekawa publikacja książkowa opracowana przez pana Natana Eliasza Szternfinkiel, a nosząca znamienity dla mnie tytuł: - ZAGŁADA ŻYDÓW SOSNOWCA (wyd. Katowice 1946), w której autor poświęca warsztatom żydowskim zwanymi „szopami” na terenie miasta Sosnowca jeden nawet rozdział. Otóż w tym rozdziale wymienia uruchomione podczas okupacji niemieckiej przez okupanta z III Rzeszy Niemieckiej na terenach obecnego Sosnowca, a podczas okupacji niemieckiej **Sosnowitz**, liczne „szopy”. Czyli warsztaty niemieckie, w których pod przymusem wówczas zatrudniano Żydów z Sosnowca. Pośród kilku z tych warsztatów wymienia też „szop”, który nie ukrywam ale bardzo mnie zainteresował, bowiem mieścił się według tego pana na terenach fabrycznych państwa Dietel. Na ten temat pisze na stronie 28 tego wydania oto tak: - „*W warsztatach Dietla przy ulicy Żeromskiego pracowało blisko 3.000 osób, które wyrabiały płaszcze i futerka*”...[...].*Główne kierownictwo „szopu” spoczywało w rękach fachowca i dyrektora niemieckiego*”. Koniec cytatu. Oczywiście produkcja ta, o czym już autor nie wspomina była przeznaczona wyłącznie na potrzeby cywili niemieckich jak też armii niemieckiej.

Do tych przekazów częściowo ustosunkowałem się już w moich dwóch publikacjach: **TRANSPORTY KOLEJOWE I MARSZE ŚMIERCI** (publikacja z sierpnia 2018 r.) oraz **ŻYDOWSKIE WARSZTATY PRACY W SOSNOWCU** (publikacja w lipcu 2013 r.). Artykuły zostały opublikowane na mojej stronie internetowej:- www.wobiektywie 2018.5v.pl

Obecnie więc tylko odniosę się do liczby zatrudnionych Żydów w „szopie” w fabryce Dietla. Widywałem tę kolumnę wlokących się Żydów jaka najpierw pokonywała Plac Tadeusza Kościuszki, a później wlokła się jeszcze dalej i dalej ulicą 3 Maja w kierunku centrum Sosnowca. Nigdy jednak absolutnie nie przypuszczałem, że ci zmaltretowani Żydzi, którzy wtedy mijali Plac Tadeusza Kościuszki, to szli nie do „szopów” rozlokowanych w centrum Sosnowca, ale do „szopu” jaki według w/wymienionego żydowskiego autora mieścił się na terenie fabryki Dietla przy ulicy Stefana Żeromskiego. Przede wszystkim mam realne zastrzeżenie co do liczby tam zatrudnionych Żydów. Bowiem 3000 Żydów zatrudnionych w tej fabryce jak wspomina to pan Natan Eliaz Szternfinkel, musiałyby mimo woli utworzyć ogromnie tasiemcową kolumnę marszową. Bowiem prowadzono ich zawsze trójkami w kolumnie marszowej. A ta kolumna Żydów, którą ja widywałem i to wielokrotnie, była raczej krótka i licząca z góra tylko kilkaset, a nie aż 3.000 osób. Może jeszcze tylko uzupełnię me wspomnienia o jeszcze jeden ciekawy jak mi się wydaje epizod, którego dotąd nie opublikowałem. A, o którym jak dotąd nikt z historyków nie wspomina. Ci Żydzi maszerujący w kolumnach ni byli jednak odziani w ubrania cywilne ale w pasiaki, a na stopach zamiast butów mieli drewniane „holszuły”. Ten ociężały stukot drewnianych sandała - butów zapamiętałem do dzisiaj. Tego jestem absolutnie i bezgranicznie pewny ! Więc tej tematyki z oczywistych powodów nie będę więc nawet poszerzał innymi jeszcze merytorycznymi argumentami.

Pan prof. dr hab. Andrzej Otton Szefer, badacz historii, który jednak chyba pozyskał informacje od nieznaną tych miejsc ludzi, w jednej ze swych publikacji opisuje o kilkakrotnej ucieczce Żydów z transportu kolejowego w okolicy Placu Tadeusza Kościuszki. Ten pan jednak się w tym stwierdzeniu myli, bowiem takich przypadków absolutnie wówczas nie było i nie mogło być. Absolutnie nigdy podczas okupacji niemieckiej ! Możliwe, że usłyszał od kogoś o incydencie ucieczki Żydów z kolumny marszowej, do jakiej dochodziło w okolicy dawnego Kasyna, co opisałem w jednym w wyżej opublikowanym artykule i kilku jeszcze innych tekstowo znacznie krótszych. Ale jako były mieszkaniec z Placu Tadeusza Kościuszki, to nie słyszałem absolutnie by z transportu kolejowego do takich przypadków wtedy dochodziło. Tym bardziej, że Żydzi byli transportowani do obozów zagłady w zaryglowanych wagonach krytych i do tego jeszcze nadzorowanych przez uzbrojonych w broń palną umundurowanych konwojentów niemieckich. Więcej na ten temat w moim artykule: **TRANSPORTY KOLEJOWE I MARSZE ŚMIERCI**.

Korzystając z okazji warto chyba jeszcze wspomnieć o nieodnotowanym dotąd przez nikogo incydencie wysadzenia parowozu kolejowego, do jakiego to doszło pod koniec 1944 roku na żelaznym kolejowym moście zawieszonym ponad rzeką Czarną Przemszą, który już tam zawisł gdy budowano w 1859 roku linię kolejową zwaną – **Koleją Warszawsko – Wiedeńską**.

Bawiliśmy się wtedy na osiedlowym podwórku Rurkowni Huldczyńskiego pod koniec letniej pory 1944 roku. Gdy nagle ze świstem ponad dachami trzykondygnacyjnego budynku, pierwszego w kolejności od strony Kasyna i zamieszkiwanego wyłącznie wtedy jeszcze tylko przez samych Niemców, coś ze świstem przeleciało i wbiło się z ogromnym hukiem w podłoże podwórka. Jakies do 30 - 50 metrów od nas bawiących się wtedy dzieci. Zanim ochłonęliśmy ze strachu, to z klatki schodowej tego budynku już na podwórku pojawili się mieszkający w nim esesmani. Nieubrani do końca, gdyż niektórzy byli tylko w koszulach i spodniach oraz w wysokich typu oficerskiego butach. Jak się okazało to w ziemię był wbity o sporych wymiarach i grubości jakiś metalowy okrągły przedmiot. Zaraz nas jednak stamtąd usunięto. Dopiero na drugi dzień mój ojciec, po powrocie z fabryki – z Rurkowni Huldczyńskiego - w dyskretnej formie obwieścił nam, że koło Kasyna na torach kolejowych ktoś z ruchu oporu dokonał zamachu na jadący pociąg od strony Będzina w kierunku dworca kolejowego w Sosnowcu. Ten dokonany przez nieznanym nam partyzantów zamach spowodował to, że ruch pociągów przynajmniej po jednym torze całkowicie zamarł. I to na kilka dni. Kiedy dyskretnie z dużej odległości zbliżyliśmy się do tego wiaduktu, to okazało się, że parowóz swym przodem zarył się w dno rzeki Czarnej Przemszy, łamiąc przy tym spory odcinek żelaznego wiaduktu kolejowego. Niemcy dopiero po kilku dniach nie wyciągając już jednak parowozu z rzeki pośpiesznie uruchomili transport kolejowy po dwóch stronach tej arterii komunikacyjnej. Podobno na pewnym odcinku torów kolejowych zainstalowali bowiem sprowadzone pośpiesznie zwrotnice torowe, tak że transport kolejowy nadal funkcjonował. Jednak już od „**Wenecji**” aż po „**Białe domy**” (dwa zabudowania przy basenach sieleckich) dotąd pędzące niczym wicher na tym odcinku pociągi, teraz zmuszone były wyhamować swoją szybkość. Jeszcze wówczas jak i po 1945 roku, nie wiadomo było jaka organizacja dokonała tego zamachu kolejowego. O tym incydencie kolejowym dla nas wówczas bardzo głośnym, owiano go jednak po 1945 roku taką pajęczyną tajemniczego milczenia, że nigdy nie dowiedzieliśmy się kto konkretnie tego zamachu wtedy dokonał. Być może dlatego, że po 1945 roku rządy przejęły już w PRL te ugrupowania polityczne, którym absolutnie nie zależało na ujawnianiu, że zamach jednak przeprowadziła wtedy formacja z Armii Krajowej. Niemcy nocą z 26 na 27 stycznia, zanim w panice opuścili Sosnowiec, to jeszcze zdolali wysadzić zaminowaną już wcześniej drewnianą kładkę jaka od XIX wieku łączyła te dwa brzegi rzeki Czarnej Przemszy koło Kasyna.



Zdjęcie z 2013 roku. Dawny odcinek alei ciągnący się od dawnych schodów wejściowych do kładki nadrzecznej. Całkiem w tyle już poza kładką widać się Aleja Gampera. Podczas okupacji

niemieckiej i do lat 60. XX wieku, do drewnianej kładki, po lewej stronie był usytuowany wysoki na około 3 metry mur, a po prawej stronie parkan drewniany, poza którym dopiero było Kasyno.



Zdjęcie z 2013 roku. Ten sam prawie odcinek alei tylko utrwalony od strony kładki nadrzecznej i Alei Gampera w kierunku Placu Tadeusza Kościuszki. Po lewej stronie poza parkanem metalowych stoi jeszcze przerobiony już doszczętnie dawny budynek Kasyna.



Zdjęcie z 2013 roku. Dawny most nadrzeczny. To z tej strony pod koniec roku 1945 w nurtach rzeki Czarnej Przemszy był wbity w jej dno opisywany w tekście parowóz. Obecny most nadrzeczny, podobnie jak i jego widoczna żelbetowa obudowa, już nie jest zabudowany tym

samy materiałem co w XIX wieku. Również nurt rzeczny i zabudowa brzegowa już w niczym nie przypominają nawet lat 40. XX wieku.



Zdjęcie z 2013 roku. Pstrokatą zamalowaną kładką nadrzeczną utrwaloną od strony Placu Tadeusza Kościuszki w kierunku Alei Gampera. Po lewej stronie nowo wzniesiony po 1945 roku most kolejowy. Na dawnej trasie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej.

W dniu 27 stycznia 1945 roku Armia Czerwona wkroczyła do Sosnowca. Nowe komunistyczne władze w szybkim tempie nie tylko wydobyły parowóz z rzeki ale wyremontowały też fragment dawnego żelaznego mostu kolejowego, który uległ nie tak dawno jeszcze temu uszkodzeniu, gdy wysadzano niemiecki transport kolejowy. Obecny więc kolejowy most nadrzeczny już nie jest takim samym obiektem jaki był zabudowywany ponad tą rzeką w XIX wieku. Również bardzo szybko władze PRL odbudowały z nowych materiałów drewnianą kładkę łączącą tak jak dotychczas dwa brzegi rzeki Czarnej Przemszy. Jednak już w latach 60. XX wieku gdy regulowano tę rzekę, to dotychczasową nota bene bardzo urokliwą drewnianą kładkę nadrzeczną, taką samą jaką tu łączyła te dwa brzegi rzeki od XIX wieku, po prostu zburzono a zabudowano kolidującą z historią tej okolicy kładkę z materiałów żelbetowo – metalowych. Obecnie ta żelbetowa kładka, do tego jeszcze zafarbowana kiczowatymi kolorami, ponoć już jest w takim stanie technicznym, że kategorycznie zabronione jest po niej przejście dla przechodniów.

Okolicy tej nie będę obecnie już jednak ponownie opisywał, gdyż począwszy od lat 70 XX wieku dokonano tu aż tylu wyburzeń, że obecnie te tereny w niczym już nie przypominają tamtych mych nostalgicznych odległych lat. Podobnie jak Kasyno niemy świadek tamtych okupacyjnych wydarzeń, jak również wijąca się aleja pomiędzy Kasynem a dawnymi torami Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej już w niczym też nie przypominają tamtych odległych lat, gdy pokolenia moich dziadków i rodziców ozdabiali budynkami, urokliwymi ulicami i parkanami swe rodzinne miasto Sosnowiec.

Prezentowane powyżej zdjęcia autor utrwalał w 2013 roku.

Katowice, wrzesień 2023 rok

Janusz Maszczyk