

KRZYSZTOF WOŹNIAKOWSKI

Gadzinowy miesięcznik „Kolejowiec” (1943–1944) i jego publikacje literackie

Wydawany przez okupanta hitlerowskiego w języku polskim miesięcznik „Kolejowiec” nie był dotąd przedmiotem bliższego zainteresowania badaczy dziejów prasy oraz piśmiennictwa okresu drugiej wojny światowej. Zwykle wymienia się ten tytuł w szeregu pism fachowych ukazujących się pod nadzorem niemieckim na terenie Generalnego Gubernatorstwa¹, co ma rzeczywiste uzasadnienie w adresacie oraz znacznej części zawartości. Wnikliwa badaczka prasy gadzinowej Władysława Wójcik, nie rozwijając zresztą szerzej tematu, zwróciła wszakże uwagę, iż „Kolejowiec” nie jest bynajmniej „czystym” periodykiem fachowym skupiającym się na hermetycznej dla odbiorcy z zewnątrz problematyce kolejnictwa, lecz czasopismem propagandowym w sobie właściwy sposób realizującym cele hitlerowskiego najeźdźcy. W monografii prasy gadzinowej sytuowała miesięcznik w grupie „czasopism ogólnych przeznaczonych dla poszczególnych grup ludności”, a więc obok periodyków quasi-kulturalnych adresowanych do odbiorcy miejskiego („Ilustrowany Kurier Polski”, „7 Dni”, „Fala”, „Co miesiąc powieść”) i prasy dla wsi („Siew”, „Rolnik”), nie zaś wśród pism typu np. „Lasu i Drewna”, „Małego inwentarza”, „Ogrodnictwa”, „Rzemiosła” czy „Pszczelarza”². W pełni podzielamy ten punkt widzenia, uważając przy tym, że – jak będziemy starali się udowodnić – „Kolejowiec” odegrał również specyficzną i niepowtarzalną rolę w kształtowaniu jawnego piśmiennictwa literackiego Generalnego Gubernatorstwa, a więc wkraczając na obszary daleko oddalone od zawartości sugerowanej tytułem i kręgiem adresatów.

Pierwszy numer „czasopisma dla pracowników Kolei Wschodniej” (oficjalny podtytuł) ukazał się w styczniu 1943 r. Funkcje wydawniczo-redakcyjne sprawowała „służba prasowa Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej” (Kraków, Plac Matejki 12; nie ujawniano jednak żadnych konkretnych nazwisk), natomiast techniczną stroną edycji zajmował się koncern Zeitungsverlag Krakau-Warschau (Kraków, Poststraße 1). Miesięcznik drukowany jednobarwnie po trzy szpalty na kolumnie składał się z 8 stron formatu 30,5 x 22,5 cm; oprócz tekstu zawierał także rysunki i fotografie. Wydawany w ogromnym, jak na stosunki panujące w GG, nakła-

dzie 130 tysięcy egzemplarzy³ (przewyższał go jedynie „Nowy Kurier Warszawski” osiągający 200–300 tysięcy) kolportowany był bezpłatnie wśród czynnych zawodowo pracowników Kolei Wschodniej narodowości polskiej, co najmniej dorównując nakładem ich liczebności⁴. Fakt wydawania „Kolejowca” przez służbę prasową Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej jest o tyle istotny, że w efekcie przewlekłych sporów kompetencyjnych decyzją Adolfa Hitlera z 17 stycznia 1942 Kolej Wschodnia (Ostbahn) została wyłączona spod nadzoru Hansa Franka i podporządkowana Niemieckiej Kolei Rzeszy (Deutsche Reichsbahn) z centralą w Berlinie⁵. Tym samym polskojęzyczne czasopismo Kolei Wschodniej pozostawało poza zasięgiem aparatu Generalnego Gubernatorstwa, podlegając bezpośrednio Berlinowi. Nie wpłynęło to oczywiście w niczym na gadzinowy charakter „Kolejowca”, służącego tylko i wyłącznie interesom niemieckim, wydaje się jednak częściowo wyjaśniać wyraźną odrębność drukowanych na jego łamach utworów literackich, innych niż w polskojęzycznych gazetach i czasopismach GG nadzorowanych przez podległy Hansowi Frankowi Wydział Oświaty Ludowej i Propagandy.

W proklamacji Adolfa Gerteisa, Prezydenta Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej, otwierającej inauguracyjny numer „Kolejowca” wyeksponowany został fakt, iż Kolei Wschodniej (utworzonej pod koniec 1939 r. w miejsce PKP) w latach 1939–1942 jakoby „udało się nie tylko osiągnąć dawną sprawność kolei na ziemiach objętych granicami Generalnego Gubernatorstwa, ale i przewyższyć ją nawet pod wielu względami” i że odbyło się to dzięki polskim pracownikom, „którzy lojalnie i z okazaniem dobrej woli współpracują przy olbrzymim dziele odbudowy”. Powołanie „Kolejowca” miało więc stanowić swego rodzaju nagrodę za dobre efekty pracy⁶. W odredakcyjnym exposé powtórzono te same myśli w zaskakująco, jak na zwyczaje niemieckie, kurtuazyjnej postaci, dodając m.in.:

Względy techniczne stanowią niemalą trudność, w obecnym okresie wojennym, przy wydawaniu nowego czasopisma. Udało się jednak trudności te pokonać o tyle, że nowe czasopismo „Kolejowiec” ukazywać się będzie na razie jako miesięcznik. Redakcja będzie się starała o to, aby – o ile warunki na to pozwolą – zamienić obecny miesięcznik na dwutygodnik, a z czasem może nawet na tygodnik. Redakcja przy tym postawiła sobie za zadanie dolożyć wszelkich starań, aby nowe czasopismo zadowoliło ze wszech miar żądania i potrzeby czytelników. Oprócz wiadomości fachowych i specjalnych, interesujących każdego Kolejowca, czasopismo trzymać będzie rękę na pulsie aktualności, dostarczając obfitych obiektywnych i wszechstronnych wiadomości ze świata politycznego, społecznego i kulturalnego. Każdy zeszyt czasopisma będzie wyposażony w liczne ilustracje, a estetyczna forma zewnętrzna będzie stanowić ozdobę stołu w domu każdego Kolejowca⁷.

Wiele miesięcy później, w czerwcu 1944 r., odpowiadając na liczne zapytania zachwyconych – jak twierdzono – poziomem i przydatnością miesięcznika czytelników, wyjaśniano powody jego bezpłatnego rozpowszechniania w następujący sposób:

Przyjmijmy, że tytułem abonamentu pobieraliśmy 50 groszy. W takim razie trzeba byłoby dla każdego kolejarza wypisywać rachunek; każdy z czytelników musiałby wypisywać przekaz pieniężny – wpłacać na pocztę należną opłatę; my zaś w redakcji musielibyśmy utrzymywać olbrzymie biuro dla opracowywania tysięcy rachunków i przekazów pieniężnych, poza tym każdy mógłby osobno zamawiać czasopismo, w następstwie czego trzeba byłoby znów każdemu poszczególnemu prenumeratorem wysłać poszczególne egzemplarze.

Aby zatem uniknąć tej olbrzymiej roboty, zdecydował Prezydent Gerteis [...], że koszta związane z wydawnictwem „Kolejowca” przejmie Generalna Dyrekcja Kolei Wschodniej [...]. Zamiast kłopotać się o zainkasowanie małych kwot pieniężnych, możemy tym większą uwagę skupić na treści czasopisma, mając w szerokich kołach pracowników kolejowych licznych, doświadczonych współpracowników⁸.

Prawdopodobnie wszakże bardziej ważkim powodem takiego „wyróżnienia” środowiska kolejarskiego był zamiar uczynienia ze szczególnie potrzebnego w systemie gospodarki wojennej zawodu swoistej „elity”, będącej potencjalnie za cenę drobnych „przywilejów” większym oparciem dla Niemców niż inne warstwy czy kręgi społeczne. Historycy dziejów okupacji odnotowują zresztą i inne sposoby „kokietowania” kolejarzy: pracownicy Kolei Wschodniej mieli np. – niedostępny i nieznanym innym profesjom – niezłe działający system zaopatrzenia w buty i odzież⁹.

Wbrew redakcyjnym deklaracjom „Kolejowiec” nie dostarczał „obfitych” wiadomości ze świata politycznego (obietnica ich „obiektywności i wszechstronności” była zatem od razu propagandowym sloganem bez pokrycia). Od stycznia do maja 1943 r. dział polityczny pisma składał się jedynie z otwierających miesięcznik ogólnikowych przeglądów aktualnej sytuacji na frontach, niezmiennie dowodzących, że sytuacja jest wciąż pomyślna dla Niemiec. Od czerwca 1943 r. skurczył się jeszcze bardziej do zajmującej 1–1,5 szpalty *Kroniki wydarzeń ub. miesiąca* sporadycznie tylko poszerzanej o krótkie komentarze aktualne.

Większość powierzchni miesięcznika (5 a nawet 6 kolumn) wypełniały zagadnienia fachowe związane z funkcjonowaniem Kolei Wschodniej. Dotyczyły spraw pracowniczych (problematyka socjalna, uposażenia, szkolenie zawodowe, ruch służbowy). Zamieszczano również kącik ciekawostek z historii kolejnictwa, kącik językowy (stanowił rodzaj słowniczka fachowych pojęć i terminów w języku niemieckim), a także „skrzynkę pocztową” – odpowiedzi redakcji na kierowane do niej indywidualne pytania dotyczące pragmatyki służbowej. Szczególnie wyeksponowano w piśmie takie „fachowe” zagadnienia jak wizyta w Krakowie ministra komunikacji Rzeszy dr. Dorpmüllera 4 V 1943 (1943, nr 6), przypadający 9 XI 1943 jubileusz czterolecia Kolei Wschodniej (1943, nr 11) oraz życzenia noworoczne przekazane kolejarzom przez Hansa Franka (1944, nr 1). Rozbudowany dział fachowy specyficznie, częściowo między wierszami, służył niemieckim celom propagandowym i wojennym. Niekiedy była to dość trywialna manipulacja faktami historycznymi (np. podawano, że pierwsza linia kolejowa została otwarta w r. 1835 w Niemczech, nie wspominając, że wcześniej stało się to w Anglii, Stanach Zjednoczonych, Francji

czy Rosji¹⁰), kiedy indziej – obłudna troska o to, że „często sami kolejarze i członkowie ich rodzin korzystają w sposób przesadny z usług lekarza kolejowego i innych świadczeń opieki zdrowotnej” (w efekcie czego Kolej Wschodnia w interesie przepracowanych lekarzy „w ostatnich miesiącach obostrzyła kontrolę chorych”¹¹). W tekst publikacji wlamywano tłustym drukiem różnego typu hasła i apele, wzywające do „zapobiegania wypadkom” (w języku „Kolejowca” „wypadki” oznaczały najczęściej akty dywersji i sabotażu ze strony ruchu oporu) oraz pilnego wykonywania obowiązków służbowych. Oto jeden z takich, skądinąd wyjątkowo niezgrabnych i przegadanych, sloganów:

Wojna wymaga od wszystkich zwiększenia wysiłków. Wówczas kiedy na froncie toczą się zacięte walki, na tyłach trwa bezustannie wyścig pracy. Kolej Wschodnia zajmuje w tym wyścigu przodujące miejsce i punktem honoru każdego kolejarza jest utrzymanie tego stanowiska¹².

Przed wszystkim jednak celom propagandowo-politycznym służyły quasi-fachowe publikacje (ogłaszane jak wszystko w tym dziale anonimowo) nawołujące do pełnego posłuszeństwa i zaufania do władz niemieckich oraz do maksymalnie wytężonej pracy służącej zwycięstwu Rzeszy nad Armią Czerwoną. Najczęściej dokonywano tego w „ochronnych” barwach lansowania solidności i odpowiedzialności zawodowej. Cykl ten rozpoczął się w czerwcu 1943 r. rzekomym listem otwartym polskiego zawiadowcy stacji do kolegów, w którym zwracano uwagę, że:

Obowiązki związane z ruchem pociągów są podobne do obowiązków żołnierza na froncie, gdzie trzeba stale czuwać, mieć należyte przygotowanie, opanowanie nerwów, bystrą orientację i ściśle przestrzegać instrukcji¹³.

Myśl powyższa, odnosząca się do ogólnego etosu pracy i w oderwaniu od kontekstu miejsca i czasu brzmiąca jeszcze całkowicie niewinnie, była następnie rozwijana, stopniowo rozszerzana i ukonkretniana w kilku artykułach późniejszych¹⁴, by ostatecznie w lipcu 1944 r. przybrać postać artykułu wstępnego, już bez ogródek formułującego żądania niemieckie, prezentowane tu w postaci rzekomo już istniejącego stanu faktycznego:

[...] pracownik Kolei Wschodniej nie podaje ocenie krytycznej takie czy inne poczynania lub przejawy będące naturalnymi zjawiskami każdej wojny, lecz działa, pracuje.

Spełnia on sumiennie obowiązki na wyznaczonym mu posterunku pracy świadom, że twarde i ciężkie czasy wymagają twardych charakterów i nie tworzą podatnego klimatu dla fantastów. Zdaje on sobie sprawę z faktu, iż w obecnych czasach swary i kłótnie na jałowe tematy nie przynoszące nikomu żadnej absolutnie korzyści, i mędrkowania nie dokonają polepszenia jego sytuacji.

Już niejednokrotnie dał kolejarz wyraz swego ustosunkowania się do współczesnej doby i powierzone mu zadania rozwiązał sprawnie, odpierając ofiarnie napady band terrorystycznych na pociągi i mienie kolejowe. Te bynajmniej nie sporadyczne wypadki nieraz wiele krwi a nawet ofiar życia ludzkiego wymagające, świadczą aż nadto wymownie o jego nastawieniu do zagadnień doby dzisiejszej. Morale pracownika Kolei Wschodniej nie jest spaczony fałszywie komentowanym pojęciem pracy najmniejszej. Obcą jest mu opozycja czy krytyka poczynania zwierzchności, o której wie, że ona

przecież potrafi ocenić każdą porządną robotę, każdy uczciwy przejaw działalności i poprawnego zachowania się. Głuchy i odporny na wszelkie pokusy i podszepty osobników nieodpowiedzialnych, nie obarczony namiętnościami przeżywanej chwili, nie stanowi podatnego materiału dla prowokatorów, ani wdzięcznego materiału dla przyswojania propagandy wywrotowej¹⁵.

W połowie r. 1944 zawodowa sumienność i odpowiedzialność pracownika kolei oznaczać miały aktywny współdziałanie w zwalczaniu ruchu oporu i ślepe podporządkowanie się niemieckiej zwierzchności. Wszelkie inne akcentowane wcześniej z emfazą przymioty kolejarskiej „służby” okazywały się zbędne. Pożądanym dla hitlerowców wzorzec polskiego kolejarza ewoluował więc w ciągu kilkunastu miesięcy ukazywania się miesięcznika od apolitycznego fachowca do bezmyślnego i całkowicie podporządkowanego niewolnika, w potrzebie wspierającego czynniki niemieckie w ich walce przeciwko „bandom terrorystycznym”. Odpowiadających takim normom pracowników Kolei Wschodniej administracja niemiecka starała się dostrzegać i gratyfikować. Wiele mówiący jest wszakże sposób, w jaki o tym w „Kolejowcu” informowano. W pierwszym numerze wymieniano wyróżnionych z nazwiska i funkcji, tłustym drukiem w ozdobnych ramkach, w drugim – identycznie, lecz już bez ozdóbek graficznych. Od numeru trzeciego utworzona została stała rubryka „Miejsce honorowe”, w której – rzecz charakterystyczna – nie podawano już żadnych danych pozwalających zidentyfikować nagrodzonych (przykładowo: „Za skuteczną działalność w służbie wywiadowczej otrzymał pewien pracownik kolejowy nagrodę w wysokości 100 zł” – 1943, nr 3, s. 4). Konieczność skwapliwego „utajniania” nazwisk i „zasług” nielicznych zresztą wyróżnianych w niewątpliwie trosce o ich bezpieczeństwo osobiste wyraziście świadczy, jak miały się do rzeczywistości cytowane wyżej życzenia niemieckich władz kolejowych na temat postawy i zachowania polskich pracowników Kolei Wschodniej.

Trzecim po politycznym i fachowym działem miesięcznika „Kolejowiec” był dział kulturalno-literacki. Wchodziły w jego skład nieliczne informacje o życiu teatralnym GG, kilka felietonów humorystycznych z życia kolejarzy sygnowanych pseudonimem Kubuś Wajcha, tzw. „bocznica humoru” (dowcipy rysunkowe i anegdoty) oraz najobfitszy z wymienionych tzw. „kącik literacki”, stanowiący naszym zdaniem o specyfice „Kolejowca” wśród innych gadzinowych periodyków Generalnego Gubernatorstwa¹⁶.

Już w pierwszym numerze czytelnik dowiadywał się o mecenacie w postaci „ważnych subwencji” udzielonych przez Generalną Dyрекcję Kolei Wschodniej Teatrowi Objazdowemu GG w zamian za zniżki dla kolejarzy, uprawniające do odwiedzania tej placówki za połowę ceny biletu¹⁷. Troskliwość Generalnej Dyrekcji o rozwój kultury podległych jej pracowników polskich wyjaśnia się natychmiast, gdy przypomnimy, że tzw. Teatr Objazdowy GG (działający pod kierownictwem Aleksandra Lippitscha w latach 1943–1944) miał w repertuarze tylko jedną sztukę: antysemicką komedię *Kwarantanna* Haliny Rapackiej, nagrodzoną I miejscem w kon-

kursie dramatycznym Propaganda-Abteilung pod hasłem „Żydzi – wszy – tyfus plamisty”. Placówka ta objęta była przez podziemie najostrzejszym nakazem bojkotu i budziła tak powszechny sprzeciw, że przedstawienia dochodziły do skutku jedynie w obecności obstawy policyjnej¹⁸. „Kolejowiec” donosił również o inauguracji 15 III 1944 tzw. Krakowskiego Teatru Powszechnego, streszczając przemówienie starosty miejskiego Krämera podkreślającego, że otwarcie sceny jest wyrazem „uznania ze strony Pana Generalnego Gubernatora za to, że polskie społeczeństwo przez swą pracę włączyło się do frontu odbudowy nowej Europy”¹⁹. Z noty opublikowanej w lipcu 1944 r. dowiadujemy się, że Generalna Dyrekcja Kolei Wschodniej rozpowszechniła wśród kolejarzy narodowości polskiej bezpłatne bilety na czerwcowe występy warszawskiego Teatryku Rozmaitości „Jar”, prezentującego gościnnie w Krakowie „widowisko ludowe z pieśniami i tańcami w 5 aktach” *Sen nocy lipcowej*²⁰. Trzeba wszakże dopowiedzieć, że to przedstawienie (kompilacja *Cudu mnie-manego* czyli *Krakowiaków i Górali* Wojciecha Bogusławskiego i *Zabobonu* Jana Nepomucena Kamińskiego) uważane jest dziś przez specjalistów za jeden z najbardziej jaskrawych przykładów okupacyjnej szmiry scenicznej proponowanej przez jawne scenki Generalnego Gubernatorstwa²¹. „Troska” władz Kolei Wschodniej o kulturę jej polskich pracowników przynosiła więc w efekcie jeśli nie kolejną wersję kampanii antysemickiej (*Kwarantanna*) to lansowanie ogłupiającej półpornograficznej tandety.

Nie sposób bezkrytycznie przyjmować zapewnień redakcji miesięcznika, jakoby „Kolejowiec” już po wydaniu pierwszego numeru został dosłownie zasypany nadsyłanymi przez czytelników próbami literackimi²², niemniej trzeba przyznać, że „kącik literacki” był znacznie rozbudowany (przeciętnie poświęcano mu jedną kolumnę w każdym numerze) i ukazywał się bardzo systematycznie (zabrakło go tylko w październiku 1943 r.). Redakcji rzeczywiście udało się pozyskać grupkę stałych współpracowników – nie bez wpływu pozostawały tu zapewne kwestie finansowe²³. Większość z nich była faktycznie zatrudniona w poszczególnych komórkach Kolei (przy nazwiskach podawano często miejsce pracy), ale zdarzali się i autorzy znani z mniej czy bardziej czynnego udziału w jawnym ruchu literacko-wydawniczym Generalnego Gubernatorstwa. Redakcja twierdziła, iż nadsyłane przez czytelników „Wiersze i nowele czytane i kwalifikowane są przez znawców literatury, a wszelkie przeblyski talentu znajdują zawsze [...] odpowiednie zrozumienie i poparcie”²⁴. Nazwiska owych „znawców” nie zostały nigdy ujawnione. W „Kolejowcu” panowały jasno określone poglądy na zawartość „kącika literackiego”:

[...] nadsyłane prace literackie muszą poruszać zagadnienia z zakresu kolejnictwa. Temat można znaleźć w pięknych hasłach kolejowych, których niezliczoną ilość znajdziemy w ANB (Dziennik Urzędowy), w codziennych wypadkach w czasie podróży, w nastrojach podróży np. przy kasach biletowych lub w przepelnionych wagonach itp.²⁵

Jaka wynika z publikowanej korespondencji z autorami, wytycznych tych przestrzegano konsekwentnie, odmawiając druku wszelkich materiałów nie związanych tematycznie z koleją. Poza tym zwracano uwagę, aby utwory nie były rozwlekłe, a wiersze koniecznie zawierały rytm i rymy²⁶. Wymogi polityczno-ideologiczne oraz cenzuralne pozostawiano domyślności czytelnika. Ogółem w dostępnych autorowi tego szkicu numerach „Kolejowca”²⁷ opublikowano 13 nowel (autorzy: Jerzy Lirski, Tomasz Klimas, Karol Netzel – 2 teksty, Zofia Kowalczykówna, H.W., Tadeusz Bernas – 2 teksty, K.N. – 2 teksty, S. Ziemiński, T.L. oraz 1 utwór nie podpisany) oraz 11 wierszy (autorzy: El-Ka, Zofia Szafrancówna – 3 teksty, W. Konopacka, Kazimierz Jan-nak – 3 teksty, „Grzybek”, S. Ziemiński oraz 1 utwór nie podpisany).

Najbardziej zdumiewającą publikacją literacką miesięcznika (zarazem jedyną posiadającą rzeczywistą wartość artystyczną) był wiersz ... Juliana Tuwima *Figielek* („Raz się komar z komarem przekomarzać zaczął”) ogłoszony w nieco zniekształconej postaci jako anonimowy tekst humorystyczny w marcu 1944 r.²⁸ Bez wątpienia unikatowy przypadek druku utworu tego poety w całej prasie nadzorowanej przez Niemców mógł zdarzyć się jedynie dzięki nieuwadze czy też nieznamomości literatury polskiej ze strony redakcji i cenzury hitlerowskiej. Wiersz został ogłoszony w „bocznicy humoru” powstającej głównie w oparciu o materiały nadsyłane przez czytelników. Redakcja mogła więc zostać celowo wprowadzona w błąd przez odważnego, a zarazem czytanego i sprytnego odbiorcę „Kolejowca”, chyba, że ... nieznanemu korespondentowi miesięcznika rzeczywiście nie orientował się w autorstwie zabawnego wiersza i potraktował go jako autentyczny przekaz anonimowy. Jakkolwiek było, Julian Tuwim pozostał nierozpoznany, a redakcja pisma hołdującego jak wszystkie gadzinówki antysemityzmowi wyprowadzona w pole.

Wspominaliśmy już, że część współpracowników „Kolejowca” rekrutowała się z szeregu grafomańskich, oficjalnie zarejestrowanych w Wydziale Propagandy „pisarzy GG”, wspierających produktami swego pióra również i inne pisma gadzinowe. Należy przypuszczać, że zostali oni specjalnie przez redakcję zaproszeni do nadsyłania materiałów, gdyż normalne zetknięcie się z periodykiem na „rynku prasowym GG” było niemożliwe. „Kolejowiec” nie był kolportowany w sprzedaży ulicznej, nie podlegał prenumeracie, a nawet – jak wnioskujemy z odpowiedzi redakcji czytelnikom – wykluczone było oficjalne otrzymanie pisma przez odbiorcę nie będącego pracownikiem Kolei Wschodniej.

Już w pierwszym numerze zaprezentował się jeden z „potentatów” jawnego piśmiennictwa literackiego – Jerzy Lirski. Pseudonimem tym posługiwał się (skądinąd bliżej nieznanymi) Wiesław Poniatowski, współpracownik „Fali” i „Co miś się powieść”, a także autor dwóch powieści sensacyjno-przygodowych: *Na ołtarzu Astarte* (Kraków 1943, Księgarnia Powszechna) oraz *Podróż w nieznanie* (Kraków 1944, Księgarnia Lingwistyczna)²⁹. Lirski specjalizował się w zasadzie w prozie awanturkowej osadzonej w „egzotycznych” realiach, ale zwerbowany do „Kolejowca” przystosował się do tutejszych preferencji pisząc „kolejową” nowelkę *Na*

szlaku. Okazała się najbardziej jaskrawym propagandowo i – bez niedomówień – proniemieckim utworem artystycznym opublikowanym w tymże czasopiśmie³⁰. Treścią nowelki były przeżycia i przemyślenia starego kolejarza Marcina Suwały, pracującego na Kolei Wschodniej (akcja rozgrywała się zupełnie współcześnie) na stanowisku tzw. „obchodowego”, który w wyjątkowo mroźny oraz wietrzny dzień, wśród śnieżnej zamieci dokonuje kontroli powierzonego mu odcinka torów. Początkowo zniechęcony i rozgoryczony szczególnie trudnymi warunkami pracy, która przypadła mu na starość – doznaje radosnego olśnienia na widok ... niemieckiego transportu wojskowego zdążającego na front wschodni. Przypomina sobie młode lata spędzone w armii (mgliste napomknienia pozwalają domniemywać, że chodziło o wojnę 1920 r.) i dochodzi do wniosku, że jego obecna sytuacja jest nieporównanie łatwiejsza od obowiązków młodych niemieckich żołnierzy, oddających „swój los w swawolne ręce przypadku, a życie w niewygodę i troski”. Decyduje się skończyć z narzekaniami, energicznie wywiązywać się na „tyłach” z powinności zawodowych, by w ten sposób przyczynić się do zwycięstwa Niemiec. Nowelka Lirskiego przy pomocy środków artystycznych kreowała „wzorcowy” model polskiego pracownika Kolei Wschodniej, jaki usilnie propagowano później we wszystkich beletrystycznych i publicystycznych tekstach „Kolejowca”. Ciekawe jednak, że żadna z kolejnych 12 nowel nie sięgnęła już do tak jaskrawych środków agitacyjnych. Czyżby redakcja zorientowała się, że zbyt ostentacyjna apoteoza rzekomego polskiego wsparcia dla niemieckich sił zbrojnych może odnieść skutek odwrotny od zamierzonego? W każdym razie z pisarskich usług Lirskiego więcej nie korzystano.

Sentymentalna nowelka *Dziecko* (o dzielnym dróżniku) zarówno nagromadzeniem charakterystycznych czułościowych efektów jak i przejrzystym kryptonimem H. W. zdradza, iż najpewniej wyszła spod pióra bodaj najbardziej płodnej współpracownicy quasi-kulturalnej prasy GG – Heleny Wielgomasowej, niezmordowanej dostarczycielki wierszy oraz prozy dla „Fali”, „7 Dni” i „Nowego Kuriera Warszawskiego”³¹. Na łamach „Kolejowca” dwukrotnie odnajdujemy także nazwisko jednego z pomniejszych dostawców rozrywkowej beletrystyki – Tadeusza Bernasia³². Kontakt z miesięcznikiem szukał też – bez drukowanego efektu – współpracownik gadzinówek dla wsi Leon Kuciel³³.

Pozostali autorzy „Kolejowca”, zapewne wszyscy związani z Koleją Wschodnią zawodowo, odnajdywali w kontaktach z redakcją możliwość ujrzenia za wszelką cenę w druku płodów swej amatorskiej muzy. Spośród publikujących częściej wymienimy tu Karla Netzela (!), Zofię Szafrancównę z warsztatów kolejowych w Nowym Sączu, niejakiego St. Ziemiańskiego z Krzeszowic czy też autora podpisującego się Kazimierz Jan-nak.

Poza wymienionym wyżej utworem Jerzego Lirskiego proza i wiersze „Kolejowca” nie miały bezpośrednio charakteru polityczno-agitacyjnego. Kontekst miejsca i czasu druku powodował wszakże, że propagowany usilnie niemal we wszystkich nowelkach etos pracy, obowiązkowości i skrupulatnego wykonywania zadań zawodowych (z niewielkimi odmianami powtarzały wciąż ten sam schemat fabularny:

wzorowy kolejarz z narażeniem a nawet ofiarą życia zapobiega grożącej pociągowi katastrofie) służył przecież interesom okupanta i był wręcz ostentacyjną polemiką z podziemnymi nakazami „żółwiej” i niedbalej pracy dla Niemca. Na tle całokształtu prozy ukazującej się w gadzinówkach czy wydawanej w oficjalnie istniejących firmach edytorskich kilkanaście nowelek „Kolejowca” (warsztatowo równie żalonych i prymitywnych, jak cała „twórczość” dozwolona przez Propaganda-Abteilung) reprezentuje jednak wyraźnie odrębną kategorię tematyczno-ideologiczną. Jawna „proza GG” była zdominowana przez „bezproblemową” beletrystykę rozrywkową o charakterze kryminalnym, sensacyjno-przygodowym lub romansowym. Twórczość tego typu adresowana była w pierwszym rządzie do odbiorcy miejskiego, już przed r. 1939 zadowolającego się lekturami obiegu popularnego i brukowego. Jedyne w tej dziedzinie pisarstwa Niemcy tolerowali z rzadka ogłaszanie osobnych książek. W ostatnich latach zwrócono uwagę, że w obrębie „prozy GG” można wyodrębnić drugi nurt – „wiejski”, po części nastawiony polemicznie wobec „miejskiej” beletrystyki czysto rozrywkowej, posiadający wyraźne ambicje kształtowania norm zachowania i tradycji, oczywiście pożądaných z punktu widzenia niemieckiego. Utwory z tego kręgu pojawiały się głównie (choć nie tylko) w gadzinowych periodykach adresowanych właśnie do wiejskiego odbiorcy³⁴. Nowelki „Kolejowca” tworzyłyby niespotykany w innych niemieckich czasopismach polskojęzycznych nurt trzeci, „robotniczy”. Adresowany do zamkniętego kręgu odbiorców wykonujących wspólną profesję, tematycznie ściśle z nią związany (przy czym praca ulega tu swoistej „sakralizacji”), a jednocześnie stroniący od wszelkich motywów „klasowych” i ekonomicznych, propagujący tradycję trwania przy jednym zawodzie³⁵, preferujący quasi-dokumentalne środki artystycznego wyrazu. Nurt ten, co szczególnie znamienne, kreował pracującego robotnika na „tyłowego” odpowiednika walczącego na froncie żołnierza.

Ten ostatni wyróżnik, przewijający się przez wszystkie utwory został najwyraźniej i najbardziej nachalnie wyeksponowany w nowelce *Obowiązek* sygnowanej kryptonimem T.L. Jej bohater, strażnik kolejowy Władysław Arski uświadomiony przez prelegenta, iż „służba kolejowa jest tak samo odpowiedzialna i piękna jak służba żołnierza” doznaje gruntownej przemiany duchowej stając się nowym człowiekiem, którego jedynym celem życiowym jest „żołnierskie” wypełnianie tytułowego obowiązku:

[...] stał się dziwnie zamyślony. On, który swoim humorem pobudzał zawsze do śmiechu kolegów i towarzyszy teraz stał się dziwnie poważny i mało mówny. Nawet z trzyletnią ukochaną córeczką Anusią [...] nie potrafił się już tak bawić swobodnie i figlować bez troski. Za to w służbie stał się tak uważny jak nigdy. Dawniej traktował swój zawód, jako konieczność, jako rzemiosło, które dawało jemu i jego rodzinie chleb codzienny. Teraz widział w swych czynnościach tak prostych, jak dawniej jasny cel. Nie pozwolił sobie nigdy na chwilę drzemki w nocy, jak najsumienniejsz obchodził swój odcinek [...]³⁶

Efekt „żołnierskiej” postawy Arskiego jest dokonane z narażeniem życia zapobieżenie katastrofie, a pierwsze myśli strażnika po odzyskaniu przytomności kierują się – jak w „produkcyjniaku” – ku „spełnionemu obowiązkowi”...

Wydaje się, iż można dostrzec podobieństwo między cytowaną nowelką „Kolejowca” i innymi jej podobnymi a tzw. „robotniczym” nurtem niemieckiej literatury faszystowskiej w III Rzeszy („Arbeiterdichtung”), z jego poetyką „małego realizmu”, ahistorycznym etosem pracy, lansowaniem postawy obowiązku i ofiary, a także „wojskowej służby w armii pracy”³⁷. Bezpośrednie oddziaływanie hitlerowskich pisarzy z kręgu „Arbeiterdichtung” na współpracowników miesięcznika Kolei Wschodniej jest najpewniej wykluczone, tym bardziej że hitlerowska literatura „robotnicza” cechowała się skrajnie wybujałym nacjonalizmem – tego zaś w jej „polskiej” czy raczej „gubernialnej” wersji cenzura okupanta nie mogła tolerować (cała „polskość” nowel „Kolejowca” ogranicza się do brzmienia nazwisk i nazw geograficznych). Ale inne zbieżności są wyraźne, z tym że niemiecką „służbę dla narodu” zastąpiono w „Kolejowcu” służbą – dla niemieckiego pana i zwierzchnika. „Arbeiterdichtung” i jej polskojęzyczny wariant w prozie Generalnego Gubernatorstwa łączy także jeden element dodatkowy: marginalność. W III Rzeszy ponad literaturę „robotniczą” stawiano piśmiennictwo wojenne i tzw. literaturę „substancji narodowej” (co miało odczuwalne konsekwencje w nakładach i systemie kolportażu)³⁸, w GG okupant traktował z rezerwą nawet urobioną przez siebie twórczość nierozrywkową, a więc wyrażającą jakieś (choćby i samym Niemcom przydatne) idee i poglądy. Stąd chyba m.in. paradoksy kolportażu „Kolejowca”: bardzo duży nakład, ale rozpowszechnianie wyłącznie w ramach zamkniętego środowiska zawodowego.

Uwagi te odnoszą się jedynie do prozy. Grafomańskie wiersze „Kolejowca” są jakby utworami z innego świata. Poza mieszczącymi się jeszcze w systemie propagandy swoistego etosu pracy rymowanekami St. Ziemińskiego (*My kolejarzy!* 1943, nr 9) i Kazimierza Jan-naka (*Do pracy!* 1944, nr 7) pozostałe próbowały nieudolnie łączyć anachroniczną fascynację techniką (ma się rozumieć – kolejową) z jeszcze bardziej epigońską nastrojowością o proveniencji młodopolskiej. Przy stałym odwoływaniu się do antropomorfizacji dawało to niezamierzenie groteskowe efekty w postaci wzdychających i tęskniących lokomotyw czy szyn (np. Zofia Szafrancówna, *Maszyna i dal*, 1943, nr 4, też, *Tęsknota szyn*, 1944, nr 5; W. Konopacka, *Ekspres*, 1943, nr 7; „Grzybek”, *Lokomotywa*, 1943, nr 8).

Redakcję „Kolejowca” znamionowało ustawiczne bardzo dobre samopoczucie. W licznych skądinąd komentarzach odredakcyjnych systematycznie cytowano (najpewniej zmyślone) głosy rozentuzjzmowanych odbiorców i wyrazy wdzięczności dla Kolei Wschodniej za uruchomienie periodyku i jego bezpłatne rozpowszechnianie³⁹. Twierdzono, że „Kolejowiec” dawał „szerokim rzeszom kolejarskim możliwość swobodnego wypowiedzania się w ich własnym organie fachowym i poruszanie spraw żywo ich obchodzących”⁴⁰ i wywiązywał się ze swych zadań tak wspaniale, że jedyną troską redakcji okazywała się niemożność zwiększenia objętości i częstotli-

wości pisma. Zalatwienie tej kwestii odkładano w nieprzewidywalną przyszłość, nie przypuszczając, że bieg wypadków położy kres nie tylko miesięcznikowi i Kolei Wschodniej, ale i całemu niemieckiemu panowaniu.

Nie potrafimy precyzyjnie określić daty likwidacji kolejarskiej gadzinówki. W zbiorach Biblioteki Jagiellońskiej, na których się opieramy⁴¹, ostatni „normalny” numer pisma pochodzi z lipca 1944 r. Egzemplarze za sierpień i wrzesień brak, natomiast numery październikowy, listopadowy i grudniowy mają postać powielonego maszynopisu w niemieckiej wersji językowej. Może jest to „matryca”, z której zapewne i wcześniej przygotowywano edycję polskojęzyczną, a może towarzyszyły jej dziś zaginione ostatnie numery? Jeżeli nie zaprzestano wydawania miesięcznika w lipcu, to z pewnością nie przetrwał on końca roku 1944.

„Kolejowiec” nie był przedmiotem szczególnej uwagi czynników konspiracyjnych. W stosunku do periodyku obowiązywały więc sformułowane na długo przed jego powstaniem ogólne zasady postępowania zawarte w tzw. „dekalogu obywatelskim” z maja 1940 r., nakazujące m.in. bojkot wszelkich wydawnictw i czasopism wroga⁴². Nie dysponujemy jednak żadnymi danymi pozwalającymi zweryfikować skuteczność takich nakazów. Zapewne były trudniejsze do wykonania niż w przypadku innych gadzinówek ze względu na nieodpłatny kolportaż kanałami służbowymi Kolei Wschodniej. Ewentualna odmowa przyjęcia egzemplarza zbyt łatwo mogła zdemaskować danego pracownika i ściągnąć na niego natychmiastowe kłopoty. Pismo więc, jak się zdaje, formalnie rozchodziło się, w minimalnym stopniu (w zakresie spraw strictly służbowych i pracowniczych) spełniając pewną rolę informacyjną, zwłaszcza wśród kolejarzy nie znających języka niemieckiego, w którym zarządzano Koleją Wschodnią⁴³. Zdolność propagandowego oddziaływania „Kolejowca” na polski personel Kolei należy jednak mierzyć wspomnianą już koniecznością „utajniania” przez redakcję personaliów pracowników otrzymujących z rąk niemieckich nagrody za praktyczne wdrażanie wzorców lansowanych na łamach miesięcznika. „Specjalistyczna” gadzinówka kolejarska okazała się równie nieskutecznym narzędziem kształtowania polskiej opinii publicznej jak i inne pisma tego typu. Jej specyfika w zakresie spraw kulturalnych polegała natomiast na próbie wylansowania literatury „robotniczej” na usługach niemieckich, owocującej kilkunastoma nowelkami i paroma wierszami, nieco różniącymi się tematyką oraz ideologicznym przesłaniem od pozostałych dokonań jawnego piśmiennictwa literackiego Generalnego Gubernatorstwa, ale pozostających na identycznym grafomańskim poziomie okupacyjnej szmiry.

Dla kompletności obrazu wspomnijmy, że od października 1943 r. Generalna Dyrekcja Kolei Wschodniej „dowartościowała” również kolejarzy GG narodowości ukraińskiej, uruchamiając dla nich analogiczny oraz identycznie kolportowany miesięcznik „Zaluznycznyk”. Przejrzenie dostępnych numerów⁴⁴ dowodzi, że wbrew zapowiedzi opublikowanej w „Kolejowcu” (1943, nr 10, s. 6) nie było to bynajmniej „osobne pismo”, lecz – w zakresie działu fachowego – ukraińskie tłumaczenie materiałów analogicznych jak w czasopiśmie dla kolejarzy polskich. Ukraiński pe-

riodyk posiadał także swój „kącik literacki” (wiersze i proza o tematyce kolejowej autorstwa Anatola Kurdynika, Ihora Kułyka, Bohdana Hnita, Iryny Hawryluk, Jarosława Małaja, Omeliana Masiuka, Stefana Goricha, O. Łużańskiego i O. Cze-faka) oraz dział informacji o życiu Ukraińców w Generalnym Gubernatorstwie. Treści propagandowe „Zaliznycznika” uwzględniały także stanowisko i aspiracje nacjonalistów spod znaku Wołodymyra Kubijowycza i jego Ukraińskiego Centralnego Komitetu.

Przypisy

¹ Por. np.: J. Jarowiecki, *Prasa w Polsce w latach 1939–1945*, [w:] *Prasa polska w latach 1939–1945*, Warszawa 1980, s. 22 (błędna informacja o zmianie tytułu); J. Łojek, J. Myśliński, W. Władyka, *Dzieje prasy polskiej*, Warszawa 1988, s. 137 (błędny tytuł).

² W. Wójcik, *Prasa gazdinowa Generalnego Gubernatorstwa 1939–1945*, Kraków 1988, s. 28 (błędna data początku edycji).

³ Informacja o wysokości nakładu w artykule redakcyjnym *Czy „Kolejowiec” jest interesujący?*, „Kolejowiec” 1943, nr 12, s. 2; te same dane podaje W. Wójcik, op. cit., s. 203.

⁴ Wg danych podanych przez Generalną Dyрекcyję Kolei Wschodniej w styczniu 1943 pracowało na etatach 6271 osób (*Wymowa liczb*, „Kolejowiec” 1943, nr 1, s. 6) natomiast 31 XII 1943 – 10 569 osób (*Etatowi pracownicy u Schidnij Zaliznicy*, „Zaliznycznik” 1944, nr 6, s. 4) w rozpięciu hierarchii służbowej od „starszego komisarza kolei” do znajdującego się na najniższym szczeblu „zaporowego”. Liczby te, dotyczące prawdopodobnie jedynie nie-Niemców, nie obejmują wszakże pokaźnej liczby tzw. pracowników nieetatowych, płatnych dniówkowo. W monografii Cz. Madajczyka, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, Warszawa 1970, t. 2, s. 21, czytamy natomiast:

W końcu 1940 Kolej Wschodnia zatrudniała 5 tys. Niemców i 60 tys. nie-Niemców, w 1942 6 tys. Niemców i 90 tys. nie-Niemców. W bilansie wojennym siły roboczej GG z maja 1943 wykazano 12 tys. Niemców i 143 tys. nie-Niemców. W 1944 r. liczba Niemców pracujących na Kolei Wschodniej wzrosła do 20 tys., można wobec tego przypuszczać, iż do połowy tego roku zwiększyła się także liczba Polaków i Ukraińców pracujących na kolei.

Jezeli więc nakład „Kolejowca” nie przewyższał liczby zatrudnionych Polaków z lat 1943–1944, to z pewnością jej dorównywał. Jak wynikałoby z informacji redakcyjnej (1943, nr 9), każdy Polak miał prawo domagać się od przełożonych egzemplarza miesięcznika.

⁵ Cz. Madajczyk, op. cit., t. 1, s. 152, 158.

⁶ *Do czytelników „Kolejowca”*, „Kolejowiec” 1943, nr 1, s. 1.

⁷ Redakcja „Kolejowca”, *Nowe czasopismo*, „Kolejowiec” 1943, nr 1, s. 2.

⁸ Redakcja, *Dlaczego otrzymujemy „Kolejowca” bezpłatnie?*, „Kolejowiec” 1944, nr 6, s. 2.

⁹ Cz. Madajczyk, op. cit., t. 2, s. 84.

¹⁰ *Czy wiecie że...*, „Kolejowiec” 1944, nr 2, s. 6.

¹¹ *Choremu lekarz przyjdzie z pomocą. Co zrobiono w dziedzinie opieki zdrowotnej dla kolejarzy?*, „Kolejowiec” 1943, nr 2, s. 4.

¹² Drukowany w „Kolejowcu” 1943, nr 7 i 8.

¹³ Polski zawiadowca stacji, *Słowa pod adresem kolegów...*, „Kolejowiec” 1943, nr 6, s. 6. Cytowany fragment wypowiedzi został w innym miejscu tego samego numeru (na s. 2) wykorzystany jako wyeksponowany tłustym drukiem i ozdobnymi ramkami slogan propagandowy. Niewykluczone, że

cała rzekoma wypowiedź polskiego kolejarza powstała po prostu jako rozwinięcie przygotowanego wcześniej hasła.

¹⁴ *Kolej Wschodnia w wyścigu pracy*, „Kolejowiec” 1943, nr 7; *Potrzeba i cel pracy*, „Kolejowiec” 1943, nr 9; *Gospodarcze znaczenie Kolei Wschodniej*, „Kolejowiec” 1943, nr 10; *Zwiększony wysiłek*, „Kolejowiec” 1944, nr 3.

¹⁵ *Postawa zasadnicza*, „Kolejowiec” 1944, nr 7, s. 1–2.

¹⁶ Literackich i kulturalnych publikacji „Kolejowca” nie uwzględniono w aneksie do t. 3 bibliografii J. Czachowskiej, M.K. Maciejewskiej i T. Tyszkiewicz, *Literatura i teatr w latach II wojny światowej*, (Wrocław 1986), rejestrującym literaturę i teatralia w prasie gadzinowej. Uznaliśmy zatem za celowe dodanie do szkicu stosownego aneksu.

¹⁷ *Teatr Objazdowy GG*, „Kolejowiec” 1943, nr 1, s. 7.

¹⁸ Por.: A. Wysiński, *Teatry jawne w Generalnym Gubernatorstwie*, „Pamiętnik Teatralny” 1963, z. 1–4, s. 176–177; S. Marczak-Oborski, *Teatr czasu wojny. Polskie życie teatralne w latach II wojny światowej (1939–1945)*, Warszawa 1967, s. 63.

¹⁹ *Otwarcie nowego teatru polskiego*, „Kolejowiec” 1944, nr 4, s. 5.

²⁰ *Pracownicy kolejowi w teatrze*, „Kolejowiec” 1944, nr 7, s. 6.

²¹ Por.: S. Marczak-Oborski, op. cit., s. 61.

²² Por.: Redakcja, *Listy*, „Kolejowiec” 1943, nr 4, s. 2.

²³ Natręctwo, z jakim wielokrotnie akcentowano w „Kolejowcu” fakt płacenia honorariów autor-
skich (motyw ten przewija się systematycznie w artykułach redakcyjnych i korespondencji ze współ-
pracownikami literackimi) pozwala domniemywać, że były one wyższe niż w innych gadzinówkach.
Miesięcznik wraz z całą Koleją Wschodnią nie był prawdopodobnie uzależniony od finansów GG.

²⁴ Redakcja, *Listy*, op. cit.

²⁵ Redakcja, *Do współpracowników*, „Kolejowiec” 1943, nr 5, s. 2.

²⁶ Redakcja, *Do współpracowników kącika literackiego*, „Kolejowiec” 1944, nr 1, s. 6.

²⁷ Wykorzystano zbiory Biblioteki Jagiellońskiej: sygn. 412406 III czas.

²⁸ *Poezja podsłuchana (Gra pólśłówek)*, „Kolejowiec” 1944, nr 3, s. 8. W oryginale wiersz *Fi-
gielek* (ze słynnego zbioru dla dzieci *Słoń Trąbalski*, Warszawa 1938) brzmi następująco:

Raz się komar z komarem przekomarzać zaczął,
Mówiąc, że widział raki, co się winkiem raczą.
Cietrzew się zacietrzewił słysząc takie słowa,
Sęp zasępił się strasznie, osowiła sowa,
Kura dała drapaka, że aż się kurzyło,
Zając zajęczał smętnie, kurczę się skurczyło.
Kozioł fiknął koziołka, słoń się cały ślaniał,
Baran się rozindyczył, a indyk zbaraniał.

Natomiast w „Kolejowcu” został ogłoszony w takiej wersji:

Raz się komar z komarem przekomarzać zaczął,
Że widział raki co się winkiem raczą;
Sęp zasępił się strasznie słysząc takie słowa
Cietrzew się zacietrzewił, osowiła sowa,
Zając zajęczał smutnie, kurczę się skurczyło
Kura dała drapaka aż się zakurzyło
Jedna pchła pchła pchłą drugą, słoń się cały ślaniał
Baran się rozindyczył, a indyk zbaraniał.

²⁹ Bliżej o obu powieściach: K. Woźniakowski, *Wkład Krakowa w „literaturę Generalnego Gu-
bematorstwa” 1939–1945 (przyczynek do dziejów jawnego ruchu literacko-wydawniczego czasów*

okupacji hitlerowskiej), „Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie”, z. 155: „Prace Bibliotekoznawcze” VII, s. 153–195.

³⁰ J. Lirski [W. Poniatowski], *Na szlaku*, „Kolejowiec” 1943, nr 1, s. 7.

³¹ H. W. [H. Wielgomasowa?], *Dziecko*, „Kolejowiec” 1943, nr 7. Bibliografia J. Czachowskiej, M.K. Maciejewskiej i T. Tyszkiewicz (op. cit., t. 3, s. 252–253, poz. 435–437) notuje na koncie H. Wielgomasowej w latach 1940–1944 aż 132 rozproszone w prasie wiersze, 56 utworów prozatorskich oraz 4 wystawione adaptacje sceniczne (nie licząc ogromnej liczby drobnych recenzji z działalności warszawskich jawnych teatrzyków). Jeżeli nasze domniemanie autorstwa noweli z „Kolejowca” jest słuszne (a właściwie wszystko na to wskazuje) – dorobek „królowej grafomanii GG” powiększa się o kolejną pozycję.

³² T. Bernaś, *W pociągu. Humoreska*, „Kolejowiec” 1943, nr 9, s. 7–8; tenże, *Widmo*, „Kolejowiec” 1944, nr 4, s. 7–8 (imię autora Teodor zamiast Tadeusz jest pomyłką redakcyjną). I w tym wypadku wypada powiększyć konto autora notowanego w bibliografii J. Czachowskiej, M.K. Maciejewskiej i T. Tyszkiewicza (op. cit., t. 3, s. 223, poz. 11).

³³ Por.: Redakcja, *Dziękujemy za współpracę*, „Kolejowiec” 1943, nr 8, s. 5 (oceniony jako „dobry” i skierowany do druku utwór L. Kuciela pt. *Maszyna na drogach szyn* nie ukazał się). L. Kuciel funkcjonował w jawnym piśmiennictwie GG przede wszystkim jako autor powieści z czasów przedhistorycznych (!) *Skalni ludzie*, „Rolnik” 1943, nr 26–50.

³⁴ Por.: W. Wójcik, *Prasa gadzinowa...*, s. 103–104 (chodzi o beletrystykę ogłaszaną głównie na łamach „Rolnika” i „Siewu”); K. Woźniakowski, *Gadzinowy miesięcznik beletrystyczny „Co miesiąc powieść” (1940–1944)*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej” 1993, nr 2.

³⁵ Por. charakterystyczną nowelkę anonimowego autora *Syn maszynisty*, „Kolejowiec” 1943, nr 8, s. 7–8.

³⁶ T.L., *Obowiązek*, „Kolejowiec” 1944, nr 7, s. 7–8.

³⁷ Por.: H. Orłowski, *Literatura w III Rzeszy*, Poznań 1979 (tu: *Literatura „robotnicza”*, s. 142–162).

³⁸ Tamże, s. 88–141 (rozdz. *Kierunek wojna i Literatura „substancji narodowej”*).

³⁹ Por. artykuły redakcyjne: *Pierwszy kontakt*, „Kolejowiec” 1943, nr 2; *Listy*, „Kolejowiec” 1943, nr 4; *Wszyscy kolejarze*, „Kolejowiec” 1943, nr 8; *Cztery lata...*, „Kolejowiec” 1943, nr 11; *Czy „Kolejowiec” jest interesujący?*, „Kolejowiec” 1943, nr 12, *Na miłą rocznicę słów kilka*, „Kolejowiec” 1944, nr 1.

⁴⁰ Redakcja, *Na miłą rocznicę...* op. cit., s. 2.

⁴¹ Por. przypis 27.

⁴² „Dekalog” był opublikowany w konspiracyjnych czasopismach „Polska Żyje” (1940, nr 47–48) i „Biuletyn Informacyjny” (10 V 1940), przedruk w: W. Bartoszewski, *1859 dni Warszawy*, Kraków 1984, s. 134–135.

⁴³ Oficjalny dziennik urzędowy Kolei Wschodniej („Amtliches Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau” 1940–1944) oraz dzienniki urzędowe poszczególnych dyrekcji lokalnych (w Krakowie był to np. „Amtsblatt der Ostbahndirektion Krakau” 1943–1944) jedynie część zarządzeń służbowych publikowały w równoległym przekładzie polskim.

⁴⁴ W zbiorach Biblioteki Jagiellońskiej znajduje się komplet (?) „Zaluzniczka” od października 1943 do lipca 1944 r. sygn. 408865 III czas.

Aneks:

Literacko-kulturalne publikacje „Kolejowca”

1943

- nr 1 (I) Redakcja „Kolejowca”, *Nowe czasopismo* [art. programowy]
[Kubuś Wajcha], *Rok 1943. Na tor czwarto!* [fel. humoryst.; autorstwo na podst. inf.
w nr 2, s. 5]
Teatr Objazdowy GG [nota o subwencjach dla teatru]
Jerzy Lirski [Wiesław Poniatowski], *Na szlaku* [nowela]
- nr 2 (II) Redakcja, *Pierwszy kontakt* [z czytelnikami]
El-Ka, *Lokomotywa* [wiersz]
Kubuś Wajcha, *Pasażerowie na cenzurowanym* [fel. humoryst.]
Tomasz Klimas, *Ekspress Nr 205* [nowela]
- nr 3 (III) Kubuś Wajcha, *Wajcha na premie* [fel. humoryst.]
- nr 4 (IV) Redakcja, *Listy* [kontakt z czytelnikami]
Zofia Szafrąncówna, *Maszyna i dal* [wiersz; nazwisko błędnie: Szofrańcówna]
Kubuś Wajcha, *Lepiej późno – niż nigdy!!!* [fel. humoryst.]
Karl Netzel, *Stalo się to pewnej nocy* [nowela]
- nr 5 (V) Redakcja, *Do współpracowników* [omówienie nadesłanych prac literackich]
Karl Netzel, *Śnieżyczki* [nowela]
- nr 6 (VI) Kubuś Wajcha, *Byłem zastrzelony!* [fel. humoryst.]
Zofia Kowalczykówna, *Janek Zawada* [nowela]*
- nr 7 (VII) W. Konopacka, *Ekspres* [wiersz]
H. W. [Helena Wielgomasowa?], *Dziecko* [nowela]
Kazimierz Jan-nak: *Moja starsza siostra...* [wiersz]
- nr 8 (VIII) Redakcja, *Dziękujemy za współpracę* [omówienie nadesłanych prac literackich]
„Grzybek”, *Lokomotywa* [wiersz]
[bez podpisu] *Syn maszynisty* [nowela]
- nr 9 (IX) St. Ziemiński, *My kolejarze!* [wiersz]
Tadeusz Bernaś, *W pociągu* [humoreska]
- nr 10 (X) –
- nr 11 (XI) Zofia Szafrąncówna, *Tokarnia* [wiersz]
- nr 12 (XII) Redakcja, *Czy „Kolejowiec” jest interesujący?* [apel do czytelników]
K.N. *Co się stało o godzinie 23 min. 11?* [nowela]

1944

- nr 1 (I) Redakcja, *Na miłą rocznicę słów kilka* [1-sza rocznica „Kolejowca”]
Redakcja, *Do współpracowników kącika literackiego* [omówienie nadesłanych prac]
- nr 2 (II) St. Ziemiński, *Smoluch* [nowela]
- nr 3 (III) K. N., *Przygoda* [nowela]
Poezja podsłuchana (gra półsłówek) [właśc. J. Tuwim, *Figielek*]

- nr 4 (IV) *Otwarcie nowego teatru polskiego* [nota o inauguracji 15 III 1944 Krakowskiego Teatru Powszechnego]
Tadeusz Bernaś, *Widmo* [nowela, imię błędnie: Teodor]
- nr 5 (V) Zofia Szafrancówna, *Tęsknota szyn!* [wiersz]
- nr 6 (VI) Redakcja, *Dlaczego otrzymujemy „Kolejowca” bezpłatnie?* [nota]
Kazimierz Jan-nak, *Most kolejowy* [wiersz]
- nr 7 (VII) *Pracownicy kolejowi w teatrze* [nota o gościnnych występach w Krakowie w VI 1944 warszawskiego teatrzyku „Jar”]
Kazimierz Jan-nak, *Do pracy!* [wiersz]
T. L., *Obowiązek* [nowela]

▪ Jak wynika z korespondencji redakcyjnej (1944, nr 1, s. 6) autorka w kontaktach z pismem używała także nazwisk Halina Kolasińska oraz Danuta Kucharska.