

„PROSZĘ PANA, DOKĄD JEDZIEMY? DOKĄD PAN NAS WIEZIE?”

Na Wileńszczyźnie, nieopodal małej stacji kolejowej Ponary, na terenie bazy paliw płynnych podczas drugiej wojny światowej w okresie od lipca 1941 do lipca 1944 r. dokonano mordu ponad stu tysięcy osób. Wśród wymordowanych byli Polacy, Litwini, Cyganie i Żydzi. Egzekucje przeprowadzał, pod nadzorem Niemców, litewski oddział specjalny Ypatingas Burys. To litewskie Sonderkommando zostało zorganizowane przez Hauptscharführera Martina Weissa, który sprawował nad nim bezpośredni nadzór i uczestniczył w zbrodniach.

Funkcjonowało ono przy Litewskiej Policji Bezpieczeństwa (Saugumo Policija), było jednak złożone wyłącznie z Litwinów ochotników, tak zwanych „szaulisów”, którzy nosili mundury wojskowe armii litewskiej, a na czele komanda stał porucznik wojska litewskiego Balys Norvosza. „Szaulisi” pochodzili w większości z szeregów paramilitarnej organizacji Lietuvos Szauliu Sajunga (Związek Strzelców Litewskich) działającej na Litwie od 1919 r., byli także nazywani „strzelcami ponarskimi”.

4 i 5 kwietnia 1943 r. litewskie Sonderkommando wymordowało Żydów pochodzących z miasteczek na trasie Dyneburg (łotewskie Daugavpils)–Wilno i z wileńskiego getta, przywiezionych do Ponar z Wilna w trzech transportach kolejowych. Żydzi z trzeciego transportu, z 5 kwietnia 1943 r., liczącego 60 wagonów, przywiezieni do Ponar, jeszcze na stacji, przed doprowadzeniem ich na teren bazy, gdzie odbywały się rozstrzeliwania, rzucili się do ucieczki. Tory i teren stacyjki w Ponarach zastały się trupami. Naocznym świadkiem tych wydarzeń był maszynista „pociągu śmierci” Marian Maciejewski, którego relację przedstawiamy.

Autor relacji urodził się 13 grudnia 1922 r. w Wilnie, w rodzinie kolejarskiej. Do wybuchu wojny był uczniem Państwowego Gimnazjum Technicznego (nr 261 T) w Wilnie. Podczas okupacji od października 1941 r. pracował na kolei – początkowo jako pomocnik maszynisty, następnie jako maszynista. W październiku 1939 r. został zaprzysiężony do ZWZ, następnie był żołnierzem AK. W konspiracji działał pod ps. „Sęp”, „Mamut” początkowo w „Wachlarzu”, następnie Kedywie – dywersja i sabotaż kolejowy, Garnizon Miasta Wilna. Dwukrotnie aresztowany (grudzień 1939 r. przez Litwinów; jesień 1940 r. przez NKWD, więziony na wileńskich Łukiszkach). Po zakończeniu wojny dziewiątym transportem przesiedleńców z Wileńszczyzny przyjechał do Łodzi, gdzie początkowo zamieszkał. Podjął pracę na kolei (wówczas zmilitaryzowanej) i kolejno mieszkał w Pile, Szczecinku i w Szczecinie. Ukończył przerwana wojną naukę, następnie odbył studia w Szkole Inżynierskiej. Z PKP związany był do początku 1950 r., następnie do przejścia na emeryturę pracował jako nauczyciel. Od 1979 r. jest emerytem, mieszka w Szczecinie.

Opracował Tomasz Chinciński, Delegatura IPN w Bydgoszczy

PONARY – malutka drewniana stacyjka kolejowa na linii Warszawa–Wilno; osiedle domków kolejarzy i willi położonych osiem kilometrów od Wilna w pięknym sosnowym lesie, pachnącym żywicą, pełnym grzybów, orzechów i ciszy. Na tej stacyjce przed wojną zatrzymywały się tylko pociągi podmiejskie i tak zwane „ukstorpedy.

W 1940 r. po przyłączeniu Republiki Litewskiej do Związku Radzieckiego rozpoczęto w lasach ponarskich, w pobliżu stacji i linii kolejowej, budowę bazy płynnego paliwa. Wykopano siedem wielkich dołów, sześć z nich zdążono wybetonować do czasu wybuchu wojny z Niemcami. W czerwcu 1941 r. Niemcy wykorzystali owe doły do masowych egzekucji. Cały teren bazy został ogrodzony drutem kolczastym i był silnie chroniony przez strażę. Wstęp na ten teren był zabroniony pod karą śmierci.

Ofiary dowożono na miejsce kaźni koleją, samochodami lub, z więzienia na Łukiszkach w Wilnie, doprowadzano na piechotę w konwojach. Większość osób pomordowanych w Ponarach stanowili Żydzi z getta Wilna, Wileńszczyzny i z Litwy. Przed egzekucją zmuszano ich do rozebrania się do bielizny lub do naga.

W początkach marca 1943 r. zostałem służbowo oddelegowany z parowozowni Wilno do pracy w nowo wybudowanej parowozowni na stacji Palemony (Palemonas), położonej około 10 km od Kowna. Była to spora stacja węzłowa, od której rozchodziły się linie kolejowe w trzech kierunkach, to jest do Kowna, Szaweli przez Radziwiliszki i do Wilna. Niemcy rozbudowali węzeł kolejowy, wybudowali dużą, seryjną, prostokątną parowozownię, o konstrukcji drewnianej. Litwinom brakowało własnych drużyn parowozowych, to znaczy maszynistów i pomocników. Dlatego często polskie drużyny parowozowe delegowano z Wilna do pracy w głąb Litwy – do Palemon, Kretynki, Możejek, Szawli i innych miejscowości. Z Palemon jeździliśmy najczęściej pociągami relacji Kowno–Wilno. W nocy z 4 na 5 kwietnia 1943 r. miałem dyżur trwający 12 godzin. Około północy od dyspozytora parowozowni w Palemonach otrzymałem marszrutę i polecenie wyjazdu parowozem na stację po pociąg do Wilna. Podjechałem pod towarowy transport wojskowy. Około godziny trzeciej w nocy dowiozłem go do stacji osobowej w Wilnie. Przejeżdżając uprzednio przez stację Ponary, jako ostatnią przed Wilnem, niczego specjalnego nie zauważyłem. Oczywiście wiedziałem, że w Ponarach znowu rozstrzelują ludzi, że znowu nasiliły się egzekucje Żydów w związku z likwidacją getta na Wileńszczyźnie i na Litwie. Po przyjeździe na stację w Wilnie i odpięciu się od składu pociągu odjechałem na skład opału, pod natadunek węgla na tender parowozu, uzupełnienie paliwa. Potem wjechałem na kanał, aby oczyścić popielnik, palenisko i dymnicę parowozu oraz nabrać wody do tendra. Ponieważ rodzina moja i ja sam mieszkaliśmy w pobliżu parowozowni przy ul. Konduktorskiej nr 10, tuż za rampą poleską, a wiedziałem, że przygotowanie parowozu do drogi trochę jeszcze potrwa, zostawiłem na nim pomocnika o dość dziwnym nazwisku i imieniu. Jedno z nich brzmiało August, drugiego już nie pamiętam. Nie pamiętam również, które z tych imion było faktycznie imieniem, a które nazwiskiem. Będę go więc nazywał Augustem. Chłopak zginął w tymże samym roku, latem, w jakiejś akcji pod więzieniem stefańskim w Wilnie, zastrzelony w bramie więziennej przez strażnika. Schronił się w niej, ostrzeliwując się przed gestapowcami.

Tak więc zostawiłem go na parowozie, często tak robiliśmy, a sam poszedłem do domu zobaczyć się z rodzicami i z rodzeństwem, trochę posilić się i umyć. Spieszyłem się, wiedząc, że chyba prędko trzeba będzie wracać do Palemon. Ranek był chłodny, nawet mroźny. Po przejściu przez tory znalazłem się tuż przy dyspozytorni, z której wyszedł, pamiętam to doskonale, prawdopodobnie widząc, że ja się do niej zbliżam, dyspozytor litewski Józef Muśnik (Juozas Musnikas). Był to Litwin wileński, starszy już wtedy mężczyzna mający około 50 lat,

ogromnie niesympatyczny. Trzymał w ręku marszrutę. Pamiętam też doskonale słowa: „panie Maciejewski, wyjeżdżaj prędzej pod pociąg, parowóz stoi gotowy na kanale, a ciebie nie ma. Zabierzesz pociąg do Ponar, a potem luzem do Palemon”. „Luzem” to znaczy bez pociągu, samym tylko parowozem. Zaskoczyło to mnie ogromnie, nigdy bowiem nie zdarzyło mi się dotąd prowadzić pociąg tylko do Ponar, lecz przez Ponary do Kowna czy do Grodna. Domyśliłem się, o co chodzi. Zabrałem marszrutę, spojrzałem na nią i rzeczywiście wypisana na niej była trasa pociągu – druk dwujęzyczny niemiecko-litewski: „*Wilna–Panieris–Palemonas von Panieris leer nach Palemonas*”. Wyjechałem z parowozowni, a ściślej z kanału oczyszkowego na posterunek kontrolny. Krótki postój przy nim, pokazanie marszruty. Pytam dyżurnego pracownika, co to za pociąg do Ponar, a on mi na to krótko – Żydzi. Gdybym wiedział, co mnie czeka, może uciekłbym albo udał chorego i żądał podmiany. Wyjeżdżam na stację i widzę skład towarowy pociągu na torze, po którym jadę. Żadnych wart; jacyś ludzie w cywilnych ubraniach chodzą wzdłuż pociągu po obu jego stronach. Z daleka nie widać, co to za jedni. Sytuacja za chwilę wyjaśnia się. Tak, pociągu pilnują tylko policjanci żydowscy w okrągłych czapkach na głowach. Na czapkach syjońska gwiazda. W cywilnych ubraniach – na rękawach opaski z taką gwiazdą. Przy pasach lub w rękach – gumowe pałki. Podjeżdżam powoli pod skład pociągu. Pomocnik zeskakuje z parowozu, biegiem wyprzedza go, wchodzi między zbliżający się parowóz i stojący pociąg, aby przypiąć do niego i połączyć węże hamulcowe. Parowóz dopięty. Hamulce połączone, pompa powietrzna zaczyna natychmiast szybko pracować, napełniając układ hamulcowy pociągu powietrzem. Ja zeskakuję z parowozu, idę w kierunku pierwszego wagonu; chcę zobaczyć tak zwany „list przewozowy” (*Fahrzettel*), przypięty w specjalnej ramce za siatką na każdym wagonie. Na listach tych wypisywana była między innymi również trasa pociągu. Widzę, że zamiast druku jest czysta kartka papieru, a na niej czerwonym ołówkiem wypisane dwa słowa „*nach Kauen*” (do Kowna). Nic więcej. Wiem już wszystko. Żadnych złudzeń. Tragedia. Wagony pełne ludzi. Drzwi wagonów niedomknięte całkowicie, lecz hak zamykający drzwi zarzucony na ostatni zaczep tak, że pozostaje mała szczelina. W oknach wagonu towarowego i przy szparze drzwi twarze kobiet, dzieci i mężczyzn. Sypią się pytania: „Proszę pana, dokąd jedziemy, dokąd nas pan wiezie?”. Co mogłem odpowiedzieć? Na śmierć? Odpowiedziałem, że ja jadę do Kowna. Usłyszałem wtedy: „Tak, to dobrze. Nam powiedziano, że jedziemy do pracy do Kowna”. W innych wagonach rozlegaty się krzyki, wołanie o wodę. W niektórych dalszych wagonach znajdującym się tam ludziom udało się odrzucić hak, otworzyć drzwi i wyjść na zewnątrz. Natychmiast policjanci żydowscy, bijąc gumowymi pałkami, zagnali ich z powrotem do wagonów. Normalnie zawsze był kierownik pociągu i konduktorzy, którzy spisywali numery wagonów, podpisywali marszrutę maszynisty. Przed odjazdem rewidenci robili próbę hamulców. Dobrze przypominam sobie, że wtedy konduktorzy nie zjawili się. Powróciłem na parowóz i tu dość istotny szczegół, otóż w parowozowni Wilno i chyba we wszystkich pozostałych parowozowniach Litwy w tym czasie były głównie parowozy niemieckie. Najwięcej było parowozów typu Ok 1 według oznaczenia niemieckiego serii 38, zresztą bardzo dobrych, budowanych jeszcze przed pierwszą wojną światową. Potem zaczęły się pojawiać od końca 1942 r. parowozy towarowe, niemieckiej produkcji wojennej. Oznaczone serią 52. Wyjątek stanowił jedyny znany mi polski parowóz serii Ok 22, produkcji fabryki parowozów w Chrzanowie. Znajdował się on w parowozowni Kowno, a potem w Palemonach i właśnie tym parowozem wiozłem ów tragiczny transport.



Marian Maciejewski



Ponary – Krzyż

A więc, jak już wspomniałem, wszedłem na parowóz. August natomiast obszedł go dookoła, sprawdził luzu wiązarów, stan oleju w olejarkach panewek, krzyżulca i kulisy, po czym wszedł na parowóz i podrzucił do pieca.

Byłem wstrząśnięty. Wiedziałem, co się dzieje w Ponarach. Myślałem gorączkowo, co robić. Orientowałem się, że August ma jakieś powiązania z działalnością podziemną, on natomiast nic nie wiedział o mnie, tak zresztą jak nawet i najbliższa moja rodzina. W pracy zupełnie nie wzbudzałem żadnych podejrzeń – nie piłem, nie grałem w oko podczas dyżurów w tak zwanej brechałowce. Trochę spekulowałem machorką grodzieńską, farbą koloryt, sodą kaustyczną, podobnie jak i wszyscy inni. Słowem, musiałem być „czysty”. Bohaterem nigdy nie byłem, a tym bardziej nie byłem ryzykantem. Lękałem się bomb, min, ostrzeliwań pociągów, słowem wszystkiego. Jak chociaż trochę im pomóc? Jak ratować? Semafor wyjazdowy był ciągle zamknięty; my byliśmy przygotowani do odjazdu. Wtedy wpadłem na pomysł: odrzucić haki zamykające drzwi wagonów, przynajmniej w paru z nich. Umożliwiłoby to otwarcie drzwi i ucieczkę chociaż tym, którzy się na to zdecydują. Zwróciłem się do pomocnika: „słuchaj, August, jak otworzą semafor i dadzą sygnał odjazdu z nastawni, ja jak

zawsze, lecz tym razem długo zagwiżdżę, tak aby żydowscy policjanci powskakiwali natychmiast do brankardu i ruszę parowozem w taki sposób, że zacznę szarpać składem pociągu, aby wyglądało, że jest zahamowany, że hamulce nie odpuściły. Otworzę krany podcylindrowe, ty zaś zeskokczysz z parowozu i pobiegniesz do tyłu pociągu, udając, że luzujesz hamulce wagonów, pociągając rączki luzujące hamulce, które znajdują się akurat pod spodem wagonu na tej samej linii pionu co i hak zamykający drzwi. Odrzucisz go. Drzwi będą otwarte; wystarczy je odsunąć”. Często się tak robiło, że trzymając jedną ręką rączkę luzującą hamulce, drugą ręką opierało się o wagon i szło lub biegło obok wagonu przez parę sekund, luzując hamulce, częstokroć w kilku lub kilkunastu wagonach. „Ja będę ciągnął skład powoli. Pamiętaj, że zaczynasz od drugiego wagonu za parowozem. Ile ci się uda otworzyć wagonów, tyle otwórz i wracaj na parowóz”.

Ranek był zimny, słońce już świeciło. Ile udało się otworzyć wagonów, trudno mi powiedzieć na pewno – sądzę, że pięć do sześciu, ponieważ krany podcylindrowe miałem otwarte i wylatująca para z cylindrów stworzyła chmurę osłaniającą Augusta. Wszystko poszło sprawnie i szybko. Pociąg zaczął nabierać szybkości, tocząc się po szynach, skręcając na rozjazdach i zwrotnicach, wjeżdżając na tory główne Wilno–Warszawa. Przejechałem pod Mostem Raduńskim, minąłem dom, w którym mieszkałem, Wilczą Łapę. Byłem na szlaku. Odległość ośmiu kilometrów przebyłem w ciągu około 10 minut. Wilno leży na wzgórzach, otoczone jest pasmem Gór Ponarskich. Za nimi na zachód leżą Ponary. Aby dojechać do nich, należało przejechać przez tunel, przechodzący przez górę. Tunel ten miał długość około 300–400 m, a za nim znajdowała się stacja w odległości 600 m. Przed tunelem stał semafor wjazdowy, a z obu stron tunelu Niemcy zbudowali bunkry z bali drewnianych i otoczyli je ostrokołem z wałami ziemnymi. W bunkrach była załoga składająca się z kilkunastu żołnierzy uzbrojonych w ciężką broń maszynową. Zadaniem ich było strzeżenie właśnie tego tunelu. Wyjeżdżając z łuku, zauważyłem zamknięty semafor wjazdowy. Zacząłem hamować, jednocześnie gwiżdżąc, prosząc niejako o otwarcie drogi. Uniósł się dwa ramiona semafora, co oznaczało, że wjeżdżam na tor boczny i że należy zmniejszyć szybkość pociągu. Rozwiały się ostatnie złudzenia. Przez cały czas okupacji nigdy nie zdarzyło mi się w Ponarach wjechać na boczny tor. Zawsze jechałem „na przelot”.

Tu muszę poświęcić trochę miejsca na opis stacyjki Ponary. Linia kolejowa Wilno–Warszawa była dwutorowa. W Ponarach nie było w całym tego słowa znaczeniu stacji z szeregiem torów. Po prostu były dwa tory główne – przelotowe – i tor boczny nazywany „żeberkiem”.

Wjechałem w tunel, pociąg znacznie zwolnił bieg. Ciemno; powoli zaczyna się rozjaśniać. Zbliżam się do wylotu tunelu, następnie wyjeżdżam z niego i widzę z daleka, że z obu stron „żeberka” stoją żołnierze, jak mi się wówczas wydawało, i czekają na mój wjazd. Ja to widzę, lecz nie widzą jeszcze tego pasażerowie pociągu śmierci. Wjeżdżam na zwrotnicę „żeberka”; pociąg zaczyna się wyginać i wtedy oni też ujrzeli wszystko i wszystko zrozumieli. Mimo stukotu i pisku kół przy wjeździe na krzywą usłyszałem rozlegające się w wagonach okropne krzyki i lamenty. Z wagonów wyskoczyło kilkadziesiąt, może 30 lub 40 osób, trudno mi dokładnie określić. Wszystko działo się błyskawicznie. Ludzie ci zaczęli uciekać w kierunku lasu, znajdującego się po lewej stronie torów, kilkaset metrów przed stacją. Byli to ci, którym otworzyliśmy drzwi wagonów jeszcze na stacji w Wilnie. Do nich otworzyli też ogień Niemcy z bunkra przy tunelu, lecz stosunkowo późno, gdyż przez pewien czas uciekający byli zastrzygnięci i oddzieleni od bunkra jadącym pociągiem. Czy i ilu z uciekających udało się

uratować, tego nie potrafię odpowiedzieć, gdyż moja uwaga skupiona była na stacji. Wjeżdżałem pomiędzy szpalery szaulisowskiego Sonderkommando. Widziałem wszystko bardzo dobrze, patrząc z okna parowozu Ok 22, a więc z wysokości około 2,5 m. Oczekujący oddział oprawców nie składał się z samych litewskich szaulisów w zielonych, wojskowych mundurach, lecz również z policjantów białoruskich, w czarnych mundurach z charakterystycznymi szarymi kołnierzami i takiego samego koloru mankietami u rękawów. O omyłce nie mogło być mowy, gdyż znałem te mundury zbyt dobrze. Zauważyłem tylko jednego Niemca, jak mi się wydawało – oficera SS. Ubrany był w czapkę z trupią główką i w mundur z patkami SS oraz w znacznie jaśniejsze od munduru bufiaste bryczesy. To był ich dowódca. Część oddziału litewsko-białoruskiego była nieco na uboczu, na łączce tuż przy zboczu z torami. Stało tam kilka dużych naczyń metalowych, chyba kotłów z wódką. Podchodzili do tych kadzi czy kotłów, czerpali chochłą wódkę i pili wprost z niej. Pili wszyscy bez wyjątku, bo nawet ci, co stali wzdłuż pociągu na torze, odchodzili od niego w kierunku kadzi, czerpali wódkę, pili i wracali na swoje miejsce.

Dociągnąłem pociąg powoli pod sam semafor wyjazdowy i zahamowałem już tylko samym hamulcem parowozowym. Pociąg stanął. Semafor wyjazdowy stał tuż przed przejazdem kolejowym, podobnie jak przy torze głównym, przez który przechodziła droga na prawo, w kierunku Wilna, na lewo do lasu, w którym rozstrzeliwano. Tory główne przedzielala siatka druciana, dochodząca prawie do przejazdu. Przy torach był mały peron i budynek stacyjki Ponary.

Polecilem pomocnikowi zejść z parowozu i odpiąć go od składu pociągu. Dalej mieliśmy jechać „luzem” do Palemon. Semafor był zamknięty. Policjanci żydowski zebrali się w jednym miejscu i odeszli na prawo od torów do samochodów ciężarowych, stojących na drodze (około 200 m od torów). Załadowali się na jeden z samochodów i odjechali w kierunku Wilna. W całym pociągu rozlegał się płacz, słyhać było jęki, krzyki i prośby kierowane do szaulisów. Ci odpowiadali razami kolb karabinów po wyciągniętych rękach, śmiechem i drwinami. W ogromnym napięciu czekaliśmy na otwarcie semafora i na możliwość odjazdu z tego potwornego miejsca. Ponieważ na poboczu toru leżały stosy walizek, tłumoków, tobołków, zawiniątek itp. rzeczy, domyśliłem się, że były to rzeczy ludzi już rozstrzelanych, nieszczęśników z poprzednich transportów. Ja przywożem trzeci transport.

W pewnym momencie usłyszałem stukanie w ścianę parowozu i wołanie po niemiecku: „Lokführer, Lokführer”. Wychyliłem się przez okno parowozu. Pod nim stał ów oficer SS, w rękę trzymał pistolet i rozkazał: „Lokpersonal raus aus Lok, sofort nach Station”. Zeszliśmy z parowozu z jego prawej strony tak, że znaleźliśmy się przy esesmanie i nie mogąc przejść bezpośrednio przez tory na stację – na przeszkodzie stała siatka – skierowaliśmy się wzdłuż niej do przejazdu. Przeszliśmy tory w lewo i skręciliśmy znowu w lewo na peron i do budynku stacyjnego. Nigdzie nie było ani żywego ducha, z wyjątkiem transportu pełnego ofiar oraz ich oprawców. Weszliśmy do budynku stacji. Zastaliśmy tam dyżurnego ruchu o nazwisku Baturu, który zachowywał się tak jak człowiek będący na skraju wyczerpania nerwowego. Trzymał się za głowę obu rękoma, chodził szybko po pokoju, mówiąc: „panowie, ja nie wytrzymam, już drugi dzień strzelają, to trzeci transport, Boże, Boże”. Pamiętam, że zwróciłem się do niego z prośbą, aby otworzył prędko semafor i nas odprawił. „Nie mogę, nie mam dojścia do Waki” – odpowiedział. Spojrzałem przez okno; widziałem właściwie tylko to, co pozwalała mi zobaczyć przestrzeń pomiędzy kołami wagonów. Wszystko jeszcze się działo z przeciwnej strony pociągu. Z naszej strony zauważyłem tylko tę część litewskiego

Sonderkommando i policji białoruskiej, która pilnowała tej części pociągu. Bito kolbami karabinów tych, którzy starali się wyrzeć przez okienka wagonów. W pewnym momencie otwarto kilka wagonów i zaczęto wyganiać z nich ludzi, głównie kobiety, dzieci i starszych mężczyzn. Krzyki, płacz; klątwy i razy kolb; padanie ludzi na ziemię; ciągnięcie pakunków, waliz, tobołków. Wszystko to widziałem od dołu, spod wagonu. Właściwie tylko nogi tych, co upadli. Zaczęto jakoś tam ich ustawiać i formować kolumnę; otoczono strażnikami i ruszono w kierunku przejazdu, aby po przejściu skierować się do lasu, gdzie ich mordowano. Szli zupełnie bierni. Zbliży się pociąg towarowy, jadący w kierunku Wilna. Poznają po literach malowanych na dymnicy i na bokach parowozu, że jest z Grodna. Maszynista zaniepokojony widokiem na tej zazwyczaj bezludnej stacji, zaczyna hamować, mimo że ma semafor i wolną drogę na przejazd. Na peron wbiega Hauptscharführer Martin Weiss z pistoletem w rękę i krzyczy w kierunku maszynisty zbliżającego się pociągu: „*fahren, fahren*”. Maszynista cofa się od okna, otwiera przepustnicę i parowóz, wyrzucając kłęby pary przez komin, znowu zaczyna ciągnąć pociąg coraz szybciej. Przelatuje przez stację. Z okna stacyjnego widać, że znowu zaczynają wyganiać ludzi z wagonów; tym razem bardzo dużo osób. Znowu formują kolumnę w podobny sposób jak poprzednio i ruszają z nią. W tym czasie zaczyna stukać aparat Morse’a. Dyżurny ruchu podbiega do niego, bierze taśmę do ręki, czyta i mówi: „jest dojście do Waki, odjazd”. Pociąg za dźwignię i otwiera semafor. Droga wolna. Wybiegamy ze stacyjki. Nie pamiętam, skąd znalazł się ktoś trzeci. Biegnie razem z nami. Aby dostać się do parowozu, trzeba przebyć tę samą drogę co poprzednio, omijając siatkę. Wbiegamy na przejazd, gdzie widzę zbliżającą się ku nam olbrzymią grupę Żydów, otoczonych przez szaulisów i białoruskich policjantów. Zbliżyliśmy się do siebie. Opisywanie wydarzeń trwa bardzo długo, naprawdę trwało to kilkanaście sekund. Widzę idącego z przodu grupy dość młodego mężczyznę, około trzydziestoletniego. Jest wysoki, nerwowo rozgląda się na boki i szybko rozpina guziki krótkiego kożuszka. Gwałtownym ruchem zrzuca go z siebie i biegiem rzuca się do ucieczki wzdłuż torów. Jeden z eskortujących go policjantów – szaulisów krzyczy: „*stok, stok*” (stój, stój). Mierzy z karabinu i strzela. Uciekający pada. Cała grupa kilkuset kobiet, dzieci i mężczyzn rzuca się do ucieczki na oślep, wzdłuż torów. W ułamku sekundy znajduję się w środku tego oszalałego ze strachu tłumu wraz z eskortą litewsko-białoruską. Wszystko jest pomieszane. Zaczyna się bezładna strzelanina. Staram się przedrzeć pod prąd w kierunku parowozu przez prący do przodu tłum; szaulisi strzelają na oślep, nie mierząc. Jest to prawdziwe polowanie na ludzi. Jak długo to trwa, nie wiem. Widzę naokoło padających ludzi, słyszę krzyki przerażenia. Pada obok mnie jeden z oprawców, trafiony przez kogoś ze swoich, odniesiony potem do samochodu, chyba tylko ranny. Z olbrzymim wysiłkiem udaje mi się zbliżyć do parowozu. Tam jedyny ratunek. Jestem tuż przy nim, widzę kobietę z dzieckiem, może dwu- lub trzyletnim na rękę. Biegnie w moim kierunku. W tym momencie wyrzuca do przodu obu rękami dziecko, przystaje na chwilę, pada. Chwytam za poręcz przy schodach budki maszynisty, staram się wejść na parowóz, nie mogę. Ktoś przyciska mi nogi do schodków. Wyrывam się, włączę, a właściwie wciągam się na rękach na parowóz i patrzę na tory i na to, co się na nich dzieje. Za parę miesięcy minie od tych wydarzeń sześćdziesiąt lat, a widzę i pamiętam wszystko doskonale. Widzę postrzeloną przy mnie kobietę – leży obok parowozu, drze rękami ziemię, drgając konwulsyjnie. Dziecko opatulone podeszło do matki, szarpie ją za ubranie i cicho jęczy: „*mame, mame*”. Wokoło setki zabitych i rannych. Stoję przy oknie parowozu, oglądam tory przed

sobą, stację, peron, drogę w lewo i w prawo. Tak dzisiaj, jak i przedtem, zastanawiałem się, dlaczego nikt z nich nie szukał ratunku i schronienia na parowozie. W tym rozgardiaszu, jaki wtedy tam był, może ktoś byłby się uratował, przecież nam trzem udało się dotrzeć na niego, nikt potem nie sprawdzał, czy nie ma tam Żydów. Ile to trwa, nie wiem, stoję i patrzę jak urzeczony. Tory zaściewają już chyba tysiące zabitych i rannych. Leżą na nich, na poboczach torów, wokół parowozu i na peronie, wiszą na drutach ogrodzenia. Żyjący uciekają pojedynczo i całymi rodzinami. Pada ojciec, wraca syn, stara się go podnieść, ratować. Trafiony, wali się na niego. Przybiega żona czy matka, córka lub siostra. Postrzelone padają na nich, drgają, przewracają się, jęczą. Powstają całe stosy, zapewne rodzinne. Widzę wiszących na siatce ogrodzeniowej. To ci, którzy nie widzieli, że tam są druty. Widzieli tylko las, wpadli na nie i tam dopadła ich śmierć.

Ze spokojem, nieomalże z dostojnością, przechadza się wśród zabitych i rannych, dzisiaj już to wiem, Martin Weiss, Hauptscharführer. W prawej, nieco zgiętej w łokciu ręce, trzyma pistolet maszynowy MPi z rozłożoną kolbą. Rozgląda się uważnie na wszystkie strony, wybiera rannych, nieco się pochyla, tak ciut, ciut, i strzela pojedynczymi strzałami w głowy rannych. Czasami kręci się w kółko na jednej nodze, nawet bez dania kroku do przodu, i strzela do kilkunastu ludzi. Zbliża się powoli w kierunku parowozu. Nie spieszy się, podchodzi do dziecka ciągle szarpiącego ranną matkę i pojękującego: „mame, mame”. Pochyla się nieco i strzela w czoło matki. Z czoła tryska fontanna krwi, maleje i znowu tryska chyba w takt pracy serca. Fontanna krwi coraz mniejsza, już jej nie ma. Kobieta nieruchomieje. Niemiec nieco się odwraca i pochyla, strzela w głowę dziecka, które pada obok matki. Jest już przy parowozie, unosi pistolet i ryczy: „maszynista *abfahrt*”. Semafor był długo otwarty, a my staliśmy. Przeszedłem na prawą stronę, muszę otworzyć przepustnicę i ruszyć do przodu w kierunku Waki, Landwarowa i dalej do Palemon, lecz na przejeździe, torach oraz wszędzie naokoło leżą ludzie zabici, ranni i okropnie okaleczeni. Słyszę krzyk: „*schnell, schnell!*”. Otwieram przepustnicę, parowóz rusza do przodu, za chwilę przejadę po nich. Utkwił mi w pamięci szczególny widok mężczyzny, leżącego na prawym boku na poboczu toru. Wsparty na łokciu prawej ręki, twarz zalana krwią zwrócona w kierunku jadącego parowozu. Patrzył na nas, tak jakoś podrygiwał i lewą ręką rwał rozbitą głowę, jakby rzucił od siebie.

Jak dojechałem do Palemon, nie pamiętam. Miałem ogromną gorączkę, leżałem przez parę dni chory w baraku, w którym mieszkaliśmy. Wiem, że miałem zwolnienie lekarskie, nie pamiętam, jak je dostałem. Trudno określić, ilu ludzi wymordowano na moich oczach, ile czasu trwało to mordowanie. Wtedy zupełnie straciłem poczucie czasu. Wydawało mi się, że wymordowano wszystkich, że nikomu nie udało się zbiec ani uratować. Chyba było inaczej. Może niektórym to się udało, szczególnie tym, którym otworzyliśmy wagony jeszcze na stacji w Wilnie i którzy wyskoczyli z wagonów, kiedy wyjeżdżałem z tunelu na stację w Ponarach. W parę miesięcy po opisywanych tu wypadkach, bo w listopadzie 1943 roku, ponownie w tychże samych Ponarach byłem świadkiem okropnego niejako epilogu tragedii, to znaczy palenia zwłok, kiedy Niemcy zacierali ślady swych zbrodni, paląc pomordowanych na tak zwanych stosach hinduskich. Ale to już inna historia i inne okropne przeżycia.

Transport, który przywiozłem do Ponar, liczył 120 osi, czyli 60 dwuosioowych wagonów towarowych. W każdym wagonie było, jak mi się wydaje, 60–80 ludzi, czyli w transporcie było 3600–4800 ludzi. Tyłu też, przynajmniej wtedy, zamordowano.