

punkt widzenia poparł również przedstawiciel PAN, prof. St. Arnold, jak i większość obecnych na konferencji naukowców<sup>32</sup>. Instytut Śląski powołano do życia w dniu 9 maja r.b. na walnym zebraniu członków—założycieli w Opolu. Jak zaznaczył prof. St. Kolbuszewski, prezes Opolskiego Tow. Przyjaciół Nauk, badania nad przeszłością polską Śląska, nad historią jego walk o wyzwolenie narodowe i społeczne mają przysporzyć argumentów nieodzownych w walce z rewizjonizmem zachodniemieckim, argumentów nieodzownych dla niweczenia ataków na granicę polsko-niemiecką na linii Odry i Nysy<sup>33</sup>.

Ten niekompletny przegląd faktów, które charakteryzują zachodzące po „Październiku” przemiany w traktowaniu zagadnień związanych z Ziemią Zachodnią, zakończyć należy wypowiedzią Władysława Gomułki w Poznaniu na zgromadzeniu załogi wielkich zakładów przemysłowych „H. Cegielski” w dniu 5 czerwca. I sekretarz KC PZPR w długim przemówieniu, obejmującym całokształt problemów polityki i gospodarki PRL, dwukrotnie zajął stanowisko w sprawach Ziemi Zachodnich. Po raz pierwszy mówił o nich w łączności z wyjaśnieniem sprawy sojuszu ze Związkiem Radzieckim i głoszonymi w NRF dążeniami rewizjonistycznymi w odniesieniu do zachodnich granic Polski. Powtórnie wrócił do sprawy Ziemi Zachodnich, kiedy mówił, że współczesnemu pokoleniu polskiemu przyszło żyć w latach, które w historii narodu zaważą na długie dziesięciolecia. — „W nasze ręce — mówił I Sekretarz KC PZPR — historia oddała tak wielką sprawę, jak powrót Polski na jej prastare ziemie piastowskie na zachodzie. Proces zrastania się tych ziem z ich polską macierzą, od których były przez setki lat oddzielone — trwa dopiero od lat dwunastu. Rośnie dopiero już tam zrodzone nasze najmłodsze pokolenie. Te nasze bogate Ziemie Zachodnie wymagają dalszych wielkich środków, aby ich bogactwo mogło w pełni służyć narodowi, wymagają ludzi o gorącym, patriotycznym sercu i doświadczonym zmysle gospodarczym, wymagają ofiarności i wyteżonej pracy, wymagają uświadomienia sobie przez szerokie masy naszego narodu wagi i znaczenia dla przyszłości Polski tych zadań, które dzisiaj, i to jak najszybciej, winny być przez wszystkich wykonywane. Trzeba widzieć i pamiętać, że perspektywa przyszłej historii dzisiaj się kształtuje i od nas zależy”<sup>34</sup>.

W wyniku przemian październikowych powróciło zrozumienie, że zagadnienia Ziemi Zachodnich stanowią jeden z centralnych problemów narodowych i państwowych. Na tym polega doniosłe znaczenie „Października” dla Ziemi Zachodnich i ich ludności, dla interesów tych ziem i całego kraju. Do załatwienia związanych z tym zagadnień przystąpiły kierujące czynniki państwowe i partyjne oraz przedstawicielstwo ludowe — Sejm, przystąpiło całe społeczeństwo polskie.

FLORIAN MIEDZIŃSKI

#### DZIEŃ 1 WRZEŚNIA 1939 r. NA TRASIE TCZEW—MALBORK

Na szlaku kolejowym, który łączył niegdyś Berlin z Królewcem, na terenie b. Wolnego Miasta Gdańska na wschód od Tczewa — a więc po prawej stronie Wisły — leży stacja Szymankowo, zwana dawniej Szymonowo (Simonsdorf). Dalej na wschód, na samym krańcu b. Wolnego Miasta nad Nogatem, naprzeciw Malborka, znajduje się przystanek osobowy Kałdowo (dawniej Kalthof). Obydwie miejscowości, Kałdowo i Szymankowo, odegrały w dniach poprzedzających wybuch II wojny światowej pewną rolę, zwłaszcza Szymankowo w dniu 1 września 1939 roku.

Zgodnie z art. 104 traktatu wersalskiego i art. 14 konwencji paryskiej z 9. 11. 1920, Wolne Miasto Gdańsk należało do polskiego obszaru celnego. Zarząd ceł na

<sup>32</sup> Zachodnia Agencja Prasowa, „Biuletyn Informacyjny“ 10 7—I) 1957.

<sup>33</sup> Zachodnia Agencja Prasowa, „Biuletyn Materiały“ 36 (10—M) 1957.

<sup>34</sup> „Głos Wielkopolski“ z 6. 6. 1957.



teren Wolnego Miasta powierzony został urzędnikom gdańskim pod ogólną kontrolą administracji celnej polskiej (Ministerstwo Skarbu), przy czym rząd polski nadzorował służbę celną gdańską przez polskich inspektorów celnych.

Na stacji Szymankowo odbywała się przed wojną odprawa celna towarów w komunikacji tranzytowej Prusy Wschodnie — Rzesza *via* Tczew — Chojnice, a więc przez terytorium polskie. Przez tę stację powinien też być przechodzić import towarów z Prus Wschodnich dla Wolnego Miasta, które korzystało w tym względzie z pewnych ułatwień. W rzeczywistości ruch towarów z Prus Wschodnich do Gdańska i odwrotnie odbywał się szlakiem przez Polskę mniej strzeżonym, a mianowicie kolejką wąskotorową Gdańsk — Nowy Dwór — Nowy Staw — Malbork. Stacja Szymankowo była stacją węzłową II klasy, gdyż od niej odgałęzia się linia kolejowa



do Nowego Stawu i Nowego Dworu (Tiegenhof). Przystanek Kaldowo był tylko punktem odprawy w komunikacji pasażerskiej; sama miejscowość, jako graniczna, tuż przy moście nad Nogatem, była pod szczególną obserwacją polskich inspektorów celnych.

Służba polskich inspektorów celnych była bardzo ciężka, gdyż nadzorowanymi przez nich urzędnikami celnymi Wolnego Miasta Gdańska byli dawni zawodowi podoficerowie armii niemieckiej, którzy po objęciu władzy w Wolnym Mieście Gdańsku przez narodowych socjalistów stali się też SS-owcami. I to właśnie tacy urzędnicy mieli pilnować, by kupiec gdański działał w interesie skarbu państwa Polskiego. Władza inspektora celnego nie była w istocie wielka, albowiem w przy-



padku zauważonych nadużyć mógł on tylko złożyć raport swej przełożonej władzy, a ta dopiero w drodze dyplomatycznej interweniowała w Senacie Wolnego Miasta Gdańska.

Nic dziwnego, że w tych warunkach Gdańsk stał się dziurą celną, przez którą rozplywała się po Polsce kontrabanda towarów „przeznaczonych na potrzeby ludności gdańskiej”. Istniała bowiem klauzula w umowie polsko-gdańskiej z r. 1921, że W. M. Gdańsk ma przywilej sprowadzania dla „potrzeb ludności własnej” pewnych artykułów importowych, wykluczonych od przywozu w Polsce. Przez Gdańsk przedostaje się do Polski towar noszący markę firmy gdańskiej — dla towaru wyprodukowanego w Gdańsku nie ma ograniczeń w przywozie do Polski — lecz firma ta jest bardzo często ekspozyturą wielkiego przemysłu niemieckiego, dążącego do zalania rynku polskiego artykułami własnej produkcji, z uszczerbkiem produkcji krajowej.

I nie tylko towar płynie przez Gdańsk do Polski. Dziurą gdańską przedostają się w głąb Polski instruktorzy i organizatorzy podziemnego ruchu hitlerowskiego w Polsce. Sprawę tę ułatwiało Wolne Miasto Gdańsk w ten sposób, że przyjmowało na istniejące, a nawet na fikcyjne stanowiska w urzędach lub będących pod osobistą pieczę Rzeszy firmach gdańskich osoby przeznaczone na emisariuszy, nadawało im obywatelstwo gdańskie (wiadomo bowiem, że obywatel Rzeszy niemieckiej mógł — niezależnie od obywatelstwa Rzeszy — posiadać jeszcze obywatelstwo innego państwa) — i osoby te, zaopatrzone w paszport gdański, mogły już wówczas bezkarnie poruszać się na terenie Rzeczypospolitej. W ten sposób przedostawała się na tereny Pomorza i Poznańskiego osławiona „piąta kolumna” dywersyjna. Tą też drogą mniejszość niemiecka w Polsce utrzymywała — zwłaszcza za czasów hitlerowskich — tajny kontakt z Rzeszą.

Początkowo władze polskie interesowały się gdańską granicą celną głównie pod względem finansowym. Dbaly o to, by Gdańsk punktualnie dostawał przysługujący mu w myśl umowy procent z ogólnych wpływów celnych całego Państwa, starały się stopniowo łączyć możliwości przecieków dodatkowymi umowami, które z czasem urosły do rozmiarów kilku pokaźnych tomów. Po dłuższym dopiero czasie rząd polski doszedł do wniosku, że należy wzmocnić stan liczebny inspektorów celnych. Obok inspektora celnego stanął polski kolejarz, który starał się pomagać mu w miarę możliwości w wykonywaniu jego obowiązków.

Od maja 1939 r. sytuacja w Wolnym Mieście stawała się z każdym dniem coraz bardziej naprężona. W Kałdowie w dniu 21. 5. 1939 r. tłum atakuje polskich inspektorów celnych i demoluje ich lokale służbowe, a gdy nocą przybyła na miejsce wypadków polska komisja z Gdańska, napastnicy opanowują samochód Komisariatu Generalnego, jeden z nich rzuca się na szofera, który zabija go we własnej obronie. W lipcu i w sierpniu 1939 r. można było zauważyć na granicy przechodzenie mężczyzn z Prus Wschodnich do Gdańska zaopatrzonych w podwójne paszporty: niemieckie i gdańskie. Były to bezsprzecznie osoby w służbie „Wehrmachtu”, które miały objąć stanowiska organizatorów i instruktorów armii niemieckiej powstającej na terenie Gdańska.

Mniej więcej na tydzień przed wybuchem wojny zamarił całkowicie ruch pociągów pasażerskich na trasie Gdańsk—Tczew—Malbork. Ważniejsze posterunki ruchu były pod stałą obserwacją niemieckich urzędników celnych. Mosty, przejazdy i wiadukty były strzeżone przez SA-manów w cywilu, z przepaskami partyjnymi na ramieniu, uzbrojonych w karabiny. Rewizje paszportowe, zamiast niemieckich urzędników celnych, przeprowadzali funkcjonariusze Gestapo w cywilu. Kolejarze — Niemcy, zatrudnieni na Polskich Kolejach Państwowych w Wolnym Mieście, wstrzymywali się od pełnienia służby w sposób legalny i nielegalny. W czasie służby i poza służbą odbywały się poufne zebrania partyjne, na których funkcjonariusze



„Gebadu” (Związek Zawodowy Niemieckich Pracowników Kolejowych, faktycznie komórka organizacyjna NSDAP) udzielali pouczeń w sprawach specjalnej wagi.

Na stacji węzłowej Tczew polskie władze wojskowe poczyniły pewne przygotowania obronne. I tak na moście kolejowym nad Wisłą od strony Lisewa zmontowano urządzenia zabezpieczające go przed niespodziewanym wjazdem; bramę na moście od strony Lisewa zamknięto. Zabezpieczenie szynowe i bramy otwierało każdorazowo wojsko polskie na polecenie dyżurnego ruchu w Tczewie. Na stacji patrolowały dwa wozy pancerne na szynach, wojsko ubezpieczało też przyczółek mostowy nad Wisłą. Dla utrzymania niemieckiego ruchu tranzytowego przez Pomorze — chodziło o to, by Niemcom nie dać do ręki argumentu, że Polska ten ruch unieemożliwia — zarząd kolejowy wezwał wszystkich pracowników narodowości polskiej do wytrwania na posterunku „aż do ostateczności”.

Temu zarządzeniu podporządkowali się wszyscy. Nie mogli się do niego zastosować ci, którzy dojeżdżali do miejsca pracy przez Tczew. Tych bowiem Gestapo i gdańscy urzędnicy celni na teren zawiślany już nie wpuszczali.

W dniu 30 sierpnia ogłoszono zarządzenie o powszechnej mobilizacji wojskowej w Polsce, które tegoż dnia odwołano, a następnego dnia ponownie ogłoszono. Pierwszym dniem mobilizacji miał być dzień 1 września 1939 r. W Tczewie kursowała ostatniego dnia sierpnia pogłoska, że najbliższej nocy odbędzie się próbny alarm przeciwlotniczy przy udziale lotnictwa.

Mimo bardzo napiętej sytuacji zrobiono na stacji Tczew wszystko, aby dwa nocne pociągi towarowe (nr 963 i 965) z Prus Wschodnich do Rzeszy mogły przejść przez polskie Pomorze. Załogi parowozów udały się z Tczewa do Malborka; załoga pociągu (nr 963 już wieczorem (Wojciechowski i Matuszka), załoga następnego pociągu (Sakowicz i Grenz) nocą. Ani jedna, ani druga do Tczewa nie wróciła. Załogi zostały zatrzymane na terenie Prus Wschodnich w Malborku i w mundury ściągnięte z polskich kolejarzy ubrano niemiecką drużynę parowozową. Pierwszy pociąg tranzytowy (nr 963) z polskim parowozem i niemiecką obsługą w polskich mundurach wiozący w krytych wagonach wojsko niemieckie miał zniecałka przejechać most na Wiśle pod Tczewem i opanować dworzec. Ten plan się nie udał. Dyżurny ruchu (prawdopodobnie Alfons Runowski) na stacji w Szymankowie zdołał jeszcze, w chwili gdy przejeżdżał tam idący od strony Malborka pociąg tranzytowy (nr 963), zawiadomić o swoich spostrzeżeniach stację w Tczewie.

W odstępie około 100 metrów za pociągiem 963 jechał motorowy wóz pancerny, pomalowany na kolor zielony, a za nim w odstępie również 100-metrowym drugi wóz, pomalowany na kolor siwy, jednakowoż znacznie większy od pierwszego, wyposażony w lekkie działka.

Jeden z tych wozów — dziś trudno ustalić który — został na stacji Szymankowo skierowany na tor odgałęziający nr 5. Z toru tego prowadzi przedłużenie wyciągowe, zakończone kozłem odbojowym. Nie znająca terenu obsada wozu pancernego dosyć ostro najechała na kozioł odbojowy, wskutek czego doznała rzekomo lżejszych obrażeń cielesnych.

Rozjuszona tym wypadkiem, jak też i tym, że pociąg nr 963 nie przedostał się do Tczewa, lecz na skutek informacji dyżurnego ruchu w Szymankowie został zatrzymany w Lisewie, grupa partyjnych Niemców, pod kierownictwem żandarma Gröninga, zawiadowcy odcinka drogowego Palenzatisa, kierownika urzędu pocztowego Schotta, złożona ponadto z torowego Englera, sołtysa Fotha, listonosza Nasta, renegata Jana Dąbrowskiego i SS-mana Söhnkego, wymordowała w biurach i prywatnych mieszkaniach polskich pracowników kolejowych stacji Szymankowo i ich rodziny oraz kilku inspektorów celnych. Wówczas zginęli:

1. Zawiadowca stacji II kl. Paweł Szczeciński, urodzony 30. 10 1908, samotny, zastrzelony w łóżku we własnym mieszkaniu.



2. Helena Szczecińska, siostra zawiadowcy stacji, zamordowana w mieszkaniu brata.
3. Alfons Runowski, asystent, pełniący obowiązki dyżurnego ruchu, ur. 4. 2. 1910 r., samotny (Runowski był pierwszą ofiarą śmiertelną na stacji).
4. Albert Wigorski, adiunkt, dyżurny ruchu, ur. 19. 5. 1913 r., samotny.
5. Mieczysław Olszewski, zawiadowca odcinka drogowego II kl., ur. 1. 6. 1913 r., samotny.
6. Elżbieta Lessnau, z d. Torlińska, żona Alfonsa Lessnaua, będąca w ciąży, ur. 6. 1. 1917.
7. Marian Chmielecki, starszy asystent, p. o. kasjera biletowego, ur. 3. 1. 1890 r., samotny.
8. Alojzy Alfons Łukowski, pracownik umowno-stały, nadzorca przewodów, ur. 9. 11. 1911 r.
9. Jan Izidor Żelewski, torowy, ur. 11. 5. 1900 r., samotny.
10. Maksymilian Gołembiewski, ur. 4. 11. 1908 r., pracownik umowno-stały, nastawniczy, żonaty, 1 dziecko.
11. Roman Grubba, ur. 15. 10. 1909, pracownik umowno-stały, nastawniczy.
12. Paweł Kraiński, zwrotniczy II kl., ur. 29. 8. 1900 r. żonaty, bezdzietny, zastrzelony na posterunku blokowym Lichtnowy.
13. Paweł Plath, zwrotniczy II kl., ur. 26. 9. 1912 r., żonaty, 1 dziecko.
14. Artur Okroy, pracownik um.-stały, kasjer biletowy z Kaldowa, ur. 28. 2. 1909 r., samotny.
15. Aureli Antoni Strzempkowski, ur. 29. 4. 1882 r., restaurator dworcowy w Szymankowie, zamordowany we własnym mieszkaniu.

Zginęło także 5 inspektorów celnych i ich szofer. O tej samej mniej więcej porze zraniono śmiertelnie asystenta Brunona Tysarczyka, który pełnił służbę na stacji w Lisewie. Tysarczyk zmarł następnego dnia w szpitalu malborskim.

Wszyscy zamordowani w Szymankowie zostali wrzuceni do przydrożnego rowu w miejscu, w którym od głównego traktu Malbork—Tczew odchodzi polna droga, wiodąca do widocznego z dala wiatraka. Niemcy ustawili tam zrazu tablicę z napisem w języku niemieckim „Tu spoczywa polska mniejszość narodowa” („Hier liegt die polnische Minderheit”). Miejsce spoczynku zamieniono następnie na śmietnik gromadzki.

W dniu 23. 4. 1947 r. władze kolejowe przy udziale sędziego śledczego Zacharasiewicza, kierowniczkę PCK Wrzeszcz Lorenczukowej i lekarza kolejowego dra Gojdzia odkopały mogiły. Dnia 12. 5. 1947 r. nastąpiło uroczyste przeniesienie szczątków do wspólnego grobu na Zaspie.

Autor niniejszych uwag wstępnych jako pracownik Dyrekcji Okręgowej w Gdańsku przesłuchał w r. 1947 szereg świadków i sporządził protokoły zeznań. Najbardziej istotne zeznania poniżej przedstawiam.

WITOLD KLEDZIK

Tczew, dnia 15. 11. 1946 r.

#### Protokół<sup>1</sup>

Maszynista I kl. Sakowicz Bazyli, ur. 5. 1. 1886 r. w Juszkowym Grudku, woj. białostockie, syn Marcina i Antoniny z Kardosów, zamieszkały w Tczewie przy ul. Strzeleckiej 5. miejsce służb. Parowozownia główna Zajęczkowo Tczewskie,

<sup>1</sup> Nieudaną próbę podstępnej opanowania mostu na Wiśle pod Tczewem opisał krótko Louis de Jong, The German Fifth Column (The University of Chicago Press 1956), s. 155—156, zdaje się na podstawie osobistych informacji b. szefa sztabu gen. Haidera. Sprawa ta była również przedmiotem zeznań świadka Lessnau'a w procesie Alberta Forstera, stenogram t. II, k. 312. Mikrofilm oryginalnych materiałów, w szczególności zeznań świadków przesłuchanych w ramach dochodzeń prowadzonych przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku znajduje się w archiwum Instytutu Zachodniego.



przed 1. 9. 39 również maszynista I kl. w Par. Zaj. Tcz., wezwany do protokołu, ze-  
znaje co następuje:

Dnia 1. 9. 1939 r. przybyłem o godz. 2 do służby, gdyż według turnusu przy-  
padało mi jechać luzem po poc. 965 do Malborka. Około godziny 3 z minutami wyje-  
chałem ze stacji Tczew do Malborka parowozem Ty 23 nr 685. Moim pomocnikiem  
był pom. maszynisty II kl. Grenz (imienia już nie pamiętam). Dojeżdżając do stacji  
Szymankowo (jechałem parowozem tyłem) zauważyłem przy wiadukcie po prawej  
stronie w krzakach ukrytych nachylonych w czasie przejazdu parowozu 3 żołnierzy  
niemieckich w hełmach stalowych z karabinami ręcznymi (kb). Przed granicą nie  
nie zauważyłem poza tym. Po przejeździe granicy i mostu na Nogacie, krótko przed  
Malborkiem, spostrzegłem po lewej stronie w polu przy torze kolejowym jedno  
większe i kilka małych dział przeciwlotniczych z obsługą wojskową. Przed stacją  
Malbork zatrzymałem się przed ustawionym na „stój” semaforem wjazdowym w od-  
ległości od niego o mniej więcej 100 m. W tym momencie wyjeżdżał ze stacji Malbork  
w kierunku Tczewa poc. tranzytowo-posp. nr 963, który miał prowadzić polskim  
parowozem Ty 23 nr 521, maszynista I kl. Wojciechowski Franciszek z pomocnikiem  
Matuszką z Tczewa. Gdy pociąg ten mijał mój parowóz, specjalnie zwróciłem uwagę,  
czy jedzie nasza drużyna. Parowóz był polski, który wyżej wymieniłem, lecz drużyna  
parowozowa była niemiecka w mundurach polskich i rogatywkach. Maszynista był  
wprawdzie odwrócony tyłem do mnie, lecz palacza wyraźnie widziałem i stwier-  
dziłem, że nie był to Matuszka. Obserwowałem kolejno skład pociągu, a więc naj-  
pierw wagon bagażowy, w którym nikogo nie zauważyłem. Następnie kilka wagonów  
krytych było próżnych, gdyż drzwi były szeroko otwarte. Dalsze wagony kryte były  
zamknięte i luki były również pozamykane. W tym momencie poczułem silne ude-  
rzenie z tyłu w kark i jakiś krzyk w języku niemieckim. Domyśliłem się tylko, że  
mam podnieść ręce do góry. Gdy się odwróciłem, zauważyłem na parowozie 2 SS-  
manów w czarnych mundurach wojskowych, którzy na czapkach mieli trupie główki,  
oraz jednego mężczyznę w ubraniu cywilnym. Wszyscy trzej trzymali brauningi  
w rękę skierowane na mnie. Wobec tego podniosłem ręce do góry. Jeden z umun-  
duszonych chwycił mnie za kłapę mundury i zepchnął z parowozu, gdy tymczasem  
pozostali dwaj na parowozie mieli w dalszym ciągu skierowane lufy na mnie. Po-  
mocnik mój, który był po lewej stronie, również został wypchnięty z parowozu. Po  
zejściu z parowozu zauważyłem przy parowozie jeszcze kilkunastu SS-owców uzbro-  
jonych w krótką broń palną. Uzbrogieni SS-owcy odprowadzili nas następnie około  
120—150 m do stojącego tam budynku noclegowni dla drużyn pociągów, gdzie na  
korytarzu ściągnięto z nas przymusem mundury i rogatywki. W spodniach i kami-  
zelce wprowadzono nas do jednego pokoju, którego okno zamknięte było firanami.  
Świeciło się w tym pokoju światło elektryczne. W tym pokoju zauważyłem siedzą-  
cych tam maszynistę I kl. Wojciechowskiego Franciszka i jego pomocnika Matuszkę  
z Tczewa oraz 4 konduktorów z drużyny chojnickiej. Wszyscy ci również nie mieli  
na sobie mundurów i czapek. Przez nieszczelnie zasłonięte firanę (stora) okno za-  
uważyłem przez szparę, jak mój parowóz dojechał do pociągu towarowego, składa-  
jącego się tylko z krytych wagonów z zamkniętymi drzwiami. Pociąg ten zaraz odje-  
chał w kierunku Tczewa. Od momentu zatrzymania się mego przed stojącym na  
„stój” semaforem, aż do chwili odjazdu mego parowozu z pociągiem tow. w kierunku  
Tczewa upłynęło mniej więcej 15 minut. Krótko po odjeździe tego pociągu zauwa-  
żyłem przez szparę odjeżdżający pociąg pancerny w kierunku Tczewa, składający  
się z kilku wagonów zaopatrzonych w działa artyleryjskie. W pokoju tym trzymano  
nas pod strażą SS-owca z karabinem mniej więcej do godziny 8,30. Następnie od-  
prowadzało nas pod strażą kilkunastu (może 20) uzbrojonych SS-owców do Pre-  
zydium Policji w mieście. Tam urzędnik policyjny w ubraniu cywilnym (gruby)  
spisał z nas wszystkich (ośmiu) personalia. Przy spisywaniu personalii ze mnie  
posługiwał się ów urzędnik tłumaczem, również w ubraniu cywilnym. Pozostali  
moi koledzy znali język niemiecki, więc tłumacza nie potrzebowali. Gdy mu odpo-  
wiedziałem na jego pytanie, że mieszkam w „Tczewie”, krzychał z oburzeniem na  
mnie, że „Tczew” już nie istnieje, tylko „Dirschau”, oraz że Polacy chcieli wysa-  
dzić most na Wiśle, lecz im się to nie udało, i że „Dirschau” jest już zajęty przez  
wojska niemieckie. W prezydium policyjnym zauważyłem w celach i w pokoju, do  
którego mnie wraz z moimi kolegami odprowadzono, że oprócz nas są i z nami około



40 polskich inspektorów celnych z Kałdowa i kilkunastu pracowników PKP z Kałdowa i Szymankowa. Z nazwiska przypominam sobie tylko Sierackiego. Późną nocą wywieziono nas karetką samochodową (zamkniętą) do więzienia w Malborku, gdzie przebywaliśmy 3 doby. W więzieniu widziałem również kolejarza Piórkowskiego z Lisowa oraz innych, których nazwisk nie pamiętam. Z więzienia wywieziono nas nocą do więzienia w Elblągu. Było nas razem 48 mężczyzn i 1 kobieta. Bez marynarek i czapek w dalszym ciągu wożono nas ośmiu kolejarzy. Polscy inspektorzy i celnicy byli częściowo też nie ubrani. Niejedni nie mieli marynarek i trzewików na sobie. Kilku było nawet rannych. Jak się od nich dowiedziałem, zostali oni nocą lub ranem 1. 9. 39 napadnięci w wagonie w Kałdowie, który służył im za mieszkanie. Przebywając w tym wagonie zostali podczas snu ostrzelani. Po przenocowaniu w więzieniu w Elblągu, wywieziono nas rano około godziny 9 dwoma autobusami, razem około 90 osób, do obozu w Hohenbruch pod Tylżą. Tam przebywałem do końca listopada 1939. 7 kolegów moich natomiast zwolniono na wolność w połowie października 1939 r. W obozie w Hohenbruch przesłuchiowano nas wszystkich protokolarnie. Po przesłuchaniu mnie oświadczone mi, że zwolnienie moje nie może nastąpić, gdyż figuruję na czarnej liście. Przewieziono nas pozostałych kolejarzy i innych, z wyjątkiem celników (których wywieziono już przedtem podobno do Dachau), do obozu jeńców w Nowym Porcie, gdzie przebywałem do 4. 1. 1940 r. Dnia tego z powodu likwidacji obozu przewieziono nas do obozu koncentracyjnego w Stutthofie, gdzie przebywałem do 30. 1. 1942 r. Przeniesiono mnie następnie do obozu w Potulicach pod Nakłem, gdzie przebywałem przez cały czas aż do wyzwolenia przez Armię Czerwoną dnia 22. 1. 1945 r.

Po przeczytaniu powyższego protokołu stwierdzam jego zgodność z moimi zeznaniami.

p. p. p.

(—) Bazyl Sakowicz

Tczew, dnia 15. 11. 1946

Dyżurny ruchu II kl Ernst Jan, nr. 12. 12. 1889 w Szczodrowie, pow. kościerski, zamieszkały w Tczewie, ul. Chłodna 21, zeznaje:

Dnia 31. 8. 1939 r. pełniłem służbę dyżurnego ruchu na stacji Tczew od godz. 21 do godziny 6 dnia 1 września. Noc była spokojna, po mieście krążyła mgłotaska, że danej nocy odbędzie się alarm próbny.

Około dwóch tygodni przedtem wyjeżdżały co wieczór na czaty na tor piąty 2 czołgi pancerne, mające miejsce postoju w parowozowni nr 1. Działo się to zwykle około godziny 23. Tej nocy mniej więcej o godz. 3 zawiadomił mnie dowódca czołgistów, że chce czołgami wjechać do parowozowni, gdyż noc jest zupełnie cicha. Na to ja kazałem ułożyć jezdnię do parowozowni, a czołgi do niej wjechały.

Zgodnie z rozkładem jazdy, o godz. 3,30 wyprawilem, jak zwykle, parowóz luzem do poc. tranzytowego nr 965 do Malborka. Czas przyjazdu poc. 965 do Tczewa był około godz. 4,30. Mniej więcej w tym czasie zapytałem się telefonicznie dyżurnego ruchu w Szymonowie o biegu wspomnianego pociągu. Dyżurny ruchu — nazwiska jego nie pamiętam — odpowiedział mi, że pociąg do niego dochodzi z Malborka, i dodał słowa: „Miejcie się dziś na baczności, dalej nie mogą wam nic powiedzieć, gdyż mam tu strażnika, który w tej chwili wyszedł”. Ja chwileczkę rozważałem sobie tę sprawę i mniej więcej w 5 minut później kazałem się połączyć przez centralę telefoniczną ze Szymonowem, lecz połączenia nie uzyskałem, gdyż istniała już przerwa w komunikacji telefonicznej, co jednocześnie zauważył pełniący ze mną służbę telegrafista Szymański Stanisław. O przerwie w łączności zawiadomiłem natychmiast zawiadowcę odcinka sygnałowego Dziewiątkowskiego, który przyrzekł, że da usunąć przeszkodę.

Zaraz potem zatelefonowałem do oficera łącznikowego, a zarazem i komendanta dworca, powiadamiając go, że mamy przerwę w łączności telegraficznej i telefonicznej między Tczewem a Szymonowem i że według informacji dyżurnego ruchu stacji Szymonowo nadchodzi pociąg, w którym coś nie jest w porządku. Powiedziałem im, że nie zezwólę na otwarcie bram na moście na Wiśle. Wyjaśniłem, że mniej więcej na tydzień przed wybuchem wojny władze wojskowe wspólnie z zarządem kolejowym nakazały zamykanie bram na moście od strony Lisewa. Poza tym było



jeszcze na moście zabezpieczenie szynowe, uniemożliwiające wjazd bez uprzedniego usunięcia przeszkód. Zabezpieczenie to było obsługiwane przez wojsko, na każdorazowe żądanie dyżurnego ruchu. Na moje powiadomienie oficer łącznikowy odpowiedział: „My to zbadamy”.

W tym czasie wjeżdżał na stację pociąg pospieszny nr 602, który na zarządzenie Dyrekcji kursował drogą okrężną przez Czersk z omińnięciem Gdańska z Gdyni do Warszawy. W trakcie cofania pociągu w kierunku nastawni „Tpi” na tor I południowy, nadleciały pierwsze samoloty z kierunku Malborku. W tym samym momencie padły pierwsze 4 bomby: dwie około nastawni dysponującej „Tw”, jedna obok pociągu 602, która nie eksplodowała, czwarta dalej, na stacji. W trzy minuty później nastąpiła dalsza seria bombardowania, a za nim kolejno następne. Pociąg 602 zatrzymał się około parowozowni nr 1 i pod peron w ogóle nie wjechał. Cały nalot trwał nie dłużej jak 10 minut, po czym wszystko się uspokoiło. Widząc „czystą atmosferę” pozbierałem wojenne rozkłady jazdy, książki zgłoszeń pociągów, rozkazy służbowe, książki przeszkód i kazałem telegrafście Szymańskiemu zanieść te rzeczy do Oddziału Ruchowo-Handlowego. Ponieważ w tym czasie Oddział był już załadowany do wagonu stojącego na torze nr 52 w celu ewakuacyjnym, Szymański oddał cały materiał w tym wagonie referentowi gospodarczemu Elwartowi. Ja osobiście udałem się natychmiast do pociągu nr 602, zbadalem osobiście całą jezdnię i widząc, że jazda może się odbyć, kazałem ułożyć jezdnię i wyprawiłem pociąg. Około godz. 6 zdałem służbę asystentowi Kamińskiemu.

Równocześnie z nalotem na stację Tczew rozpoczęła się strzelanina z broni ręcznej i maszynowej, spoza Wisły. Zatrzymany przed mostem poc. 965 został przez wojsko polskie zmuszony do cofnięcia. Dowiedziałem się o tym mniej więcej około 22 września od przybyłego z Malborka telegrafisty Niemca Leipsa, który jechał tym pociągiem, prawdopodobnie dla obsadzenia jednego z posterunków ruchowych w Tczewie. Opowiadał mi, że maszynista i palacz pociągu 965 byli ranni. Również było rannych kilku żołnierzy pociągu, który zamiast bydła wioził wojsko.

Będąc w domu, o godz. 6,35 usłyszałem silną detonację. Wyszedłem na ulicę i zauważyłem w powietrzu chmurę dymu i kurzu. Domyśliłem się, że to most wyleciał w powietrze, co też faktycznie się stało.

Dnia 17 września wezwano mnie z domu przez posłańca do stawienia się w biurze stacyjnym. Tu kazano mi natychmiast objąć pracę. Zostałem przydzielony do prac przy usuwaniu gruzu.

W początku października 1939 r. i drugi raz, w zimie 1940 r., przesłuchiowano nas: mnie, telegrafistę Szymańskiego, dyżurnego ruchu Kamińskiego Józefa i zwrotniczego Lipkę Franciszka, pierwszy raz w biurze stacyjnym, drugi — w Oddziale Ruchowo-Handlowym na okoliczność wysadzenia mostu w powietrze. Zawsze pokazywano nam kawałek kabla, czy nie wiemy, kiedy i gdzie ten kabel był założony; gdzie się znajdował aparat do wysadzania mostu; dlaczego, my, wiedząc, że most będzie wysadzony nie staraliśmy się temu przeszkodzić. Dawaliśmy jedną i tę samą odpowiedź, że to nie należało do zakresu naszych czynności i nie mogliśmy być w te sprawy wtajemniczani.

p. p. p.

(—) Ernst Jan, dyż. ruchu IIkl.

Starszy telegrafista Szymański Stanisław, ur. 15. 8. 1887 w Rejkowach pow. Tczew, zam. w Tczewie, Krucza 18, zeznaje: Przychyłam się w całości do zeznań dyżurnego ruchu II kl. Ernsta Jana i nic więcej w tej sprawie nie mogę zapodać.

p. p. p.

(—) Szymański Stanisław st. telegr.

Gdańsk, dnia 6. 2. 1947 r.

Dnia 9 stycznia 1947 roku powrócił z obozu repatriacyjnego wojskowego dla Polaków Cumnock w Szkocji asystent Lessnau Alfons i zeznał, co następuje:<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Co do Kałdowa polska Biała Księga, wydana na emigracji w Londynie, zawiera opis wypadków zgodny z zeznaniami świadka Alfonsa Lessnau, tak samo „Le livre jaune français”, s. 174—177, 179; Lessnau przedstawił tę sprawę również w swoich zeznaniach złożonych w pro-



Od 26 marca 1939 r. pełniłem obowiązki zawiadowcy przystanku osobowego w Kałdowie.

Mniej więcej w końcu kwietnia bojówki miejscowe SA wrzuciły do mieszkania Platha Romana w Kałdowie (budynek kolejowy) kilka petard, które wybuchły nie powodując żadnej szkody. Poza tym prawie codziennie nie ujęci sprawcy tłuki żarówki w tunelu kolejowym na stacji. Ponieważ obowiązek oświetlania tunelu spada na kolej, więc zarząd kolejowy zaraportował o tłuczeniu żarówek i napadzie na Plathową do policji gdańskiej. Sprawę tę badała komisja policji gdańskiej przy moim współudziale jako zawiadowcy stacji Kałdowo. Wynik był ten, że tłuczenie żarówek ustalo.

Mniej więcej w tym samym okresie bojówka hitlerowska napadła nocą na mieszkanie zawiadowcy stacji Marienau, dziś Marynowo, Gregorkiewicza Brunona, którego pobito w dotkliwy sposób. Zawiadowca stacji Szymonowo, śp. Szczeciński, zwrócił się do mnie telefonicznie o powiadomienie lekarza kolejowego w Kałdowie, by ten udzielił pomocy pobitemu Gregorkiewiczowi. Lekarz ów — nazwiska jego w tej chwili sobie nie przypominam — odmówił mej prośbie.

Wypadki powyższe są wstępem do dalszych. Wieczorem w sobotę z 21 na 22 maja krążyły po wsi pogłoski, że wieczorem odbędą się jakieś antypolskie demonstracje.

Około godziny pół do ósmej (19,30) udałem się na stację, by odebrać pocztę, i z ciekawości, co się będzie działo. U wejścia na stację zauważyłem ludzi malujących na dźwigarach mostowych kolejki wąskotorowej napisy: „Die polnischen Zollinspektoren Poszwa und Deckert vergewaltigen deutsche Mädel” (Polscy inspektorzy celni Poszwa i Deckert gwałcą niemieckie dziewczęta), na dole między mostami zebrała się większa ilość gawiedzi wsiowej. Po torach kolejowych gonily dzieci, spośród których kilkoro pukało prowokacyjnie od czasu do czasu w okna budynku stacyjnego. To dało mi powód do interwencji. Najpierw spędziłem dzieci z toru. Przez to doszło do wymiany słów między mną a miejscową ludnością. W trakcie tej rozmowy kilku z tłumu podeszło do mnie na stacji. Doszło przy tym do ostrzejszej wymiany słów. W konsekwencji całej sprzeczki, w której agresorom oświadczyłem, że dopóki ja jestem na stacji, żądam, żeby moje zarządzenia były respektowane, delegaci z tłumu spędzili dzieci z torów. O tym zajściu powiadomiłem zawiadowcę stacji Szczecińskiego. Świadkiem tego jest zawiadowca Odc. Drogi. Kleina Bernard. Oprócz tego zwróciłem uwagę, że w Kałdowie coś nie jest w porządku, dyspozytorowi ruchu w Oddziale Ruchowo-Handlowym Gdańsk Jesikiewiczowi.

Od zasłoniętego drzewami budynku inspektorów celnych dochodziły głosy tłumu, który chóralnie wykrzykiwał: „Der Zug nach Warschau fährt um acht Uhr zehn, wann fährt ihr nach Warschau.” Były jeszcze inne słowa antypolskie, których treści dziś sobie już nie przypominam.

Po godz. 20 przyjechał z Tczewa pociągiem inspektor celny Pępkiewicz. Jemu zwróciłem uwagę na istniejącą sytuację. Ten zawiadomił o powyższym Inspektorat Straży Granicznej w Tczewie. Gdy zmrok zapadł, insp. Pępkiewicz wraz z prac. kolejowym Okroyem Arturem posunęli się bliżej budynku Inspektoratu Cel. Wrócili stamtąd po 15 minutach, nic nie wskórawszy. Potem Pępkiewicz gdzieś się podział, prawdopodobnie poszedł do Szymonowa. W międzyczasie wrócił z posterunku na moście inspektor Poszwa, który poinformował się u nas o zaszłych wydarzeniach. W tym czasie zaczęły do nas dochodzić odgłosy wybuchów. Były to prawdopodobnie petardy zapalające, a równocześnie zauważyliśmy zbliżającą się do nas grupę mężczyzn w osławionych „Räuberuniformach” (spodnie mundurowe brązowe, skórzane sztylpy na butach, brązowa koszula, cywilna kurtka i czapka) Ci, gdy nas zauważyli, po słowach „da sind sie” obrzucili nas kamieniami. Nadmieniam, że w tym czasie światło elektryczne w Kałdowie było wyłączone. Po tym fakcie drugi raz skomunikowałem się telefonicznie z dyspozytorem Oddziału Jesikiewiczem, prosząc go o interwencję u wyższej władzy. Jesikiewicz przyrzekł za-

cesie Alberta Forstera w Gdańsku, stenogram tom II k. 303 nast.; niemiecka wersja wydarzeń, przedstawiona w „Dokumente zur Vorgeschichte des Krieges 1939“, s. 333 nr. 420 zgodna jest w zasadzie z zeznaniami świadka Lessnau wyjąwszy oczywiście zastrzeżenie Niemca Grünaua przez szofera Komisarjatu Generalnego R. P. w Gdańsku; według tej wersji, Niemiec ten, który jechał taksówką do Gdańska, został dwoma strzałami z polskiego samochodu śmiertelnie trafiony.



jąc się sprawą. Około godz. 10,15 dzwonił już do mnie w tej sprawie z Biura Gdańskiego na przemian kier. działu śp. Dębowski i zastępca kier. Biura Gdańskiego śp. Dąbrowski.

Z chwilą opuszczenia posterunku przez inspektora celnego Poszwę powstał na moście kołowym i drodze w kierunku do Gdańska wielki ruch samochodów ciężarowych, które wiozły prawdopodobnie amunicję. Ruch ten trwał ze dwie godziny. Wynika stąd, że cały akt miał na celu spędzenie z placówki inspektorów celnych celem przeprowadzenia transportu. O godzinie pół do pierwszej przyjechał na stację naczelnik Biura Gdańskiego dr Aleksander Schiller wraz z radcą Kom. Gen. RP Perkowskim i Naczelnikiem Ekspozytury Ceł w Gdańsku Swidą. Od nich dowiedziałem się, że inspektorów w budynku nie ma, że dom jest zdemolowany, a pełniący tam służbę żandarm gdański do budynku ich nie dopuścił. Jak dalej stwierdziłem, drewniany budynek był w kilku miejscach podpalony. Przybyła na miejsce straż pożarna, zamiast gasić pożar, podsyciała go tak, że wskutek zniszczeń stał się nieużyteczny. W trakcie pożaru żandarm gdański wezwał inspektorów celnych do opuszczenia budynku, inaczej nie ponosi odpowiedzialności za ich życie.

Radca Perkowski zaczął z nami spisywać protokół, w trakcie tego padło kilka strzałów pistoletowych, po czym wpadł do Biura szofer Kom. Generalnego Morawski i oświadczył „zabiłem tego drania”. Na czyjeś zapytanie, co spowodowało go do tego czynu, oświadczył, że został napadnięty w samochodzie przez grupę mężczyzn, na co on uciekł, a widząc, że najbliższy za nim biegnący dobywa rewolwer, strzelił do niego. Ktoś z członków Komisji doradzał szoferowi, by został na stacji i dał się aresztować, na co ten oświadczył, że prędzej się zastrzeli, niżby dał się aresztować. Po naradzie postanowiono, że szofer pójdzie piechotą w kierunku Szymonowa torem kolejowym, by ująć ujęciu przez żandarmerię, a reszta członków Komisji pojedzie jakimś środkiem kolejowym i zabierze go po drodze. Z propozycji tej szofer skorzystał.

Dr Schiller natychmiast zaczął telefonować we wszystkich kierunkach o nadesłanie jakiegoś środka komunikacji, gdyż samochodem niepodobna było wracać z tego powodu, że ten był już pod nadzorem SA-manów, a zresztą nie było szofera.

Po mniej więcej dwóch godzinach (kilka minut przed godziną 3) nadszedł parowóz z Tczewa, którym przyjechała zmiana dla p. o. Kalthof w osobie śp. Krausego Edwarda i drugiego pomocnika, którego nazwiska sobie nie przypominam. Zdawszy naprędce gotówkę pojechaliśmy parowozem do Tczewa. Po drodze zabraliśmy idącego piechotą szofera. Był nim niejaki Morawski z Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku. W Tczewie, w obecności przedstawiciela władz wojskowych i policji wykreśliłem szkic sytuacyjny Kałdowa, który zatrzymała Komisja.

Dr Schiller dał mi polecenie udania się z powrotem do Kałdowa razem z Okroyem Arturem, który również ze mną uciekł stamtąd.

O godzinie 8 z minutami pojechałem pociągiem do Kałdowa.

W Kałdowie natrafiłem na obstawiony przez żandarmów budynek stacyjny, tak samo dom, w którym mieszkałem, i dom Plattów.

Natychmiast po opuszczeniu pociągu zostałem zatrzymany przez wywiadowcę policji wraz z Okroyem i odwieziony na posterunek żandarmerii w Kałdowie. Tam był już pod strażą Edward Krausz, Roman Plath, a może i Plathowa, żona Romana.

Około godziny 15 spisano z nami protokół na temat zajść uprzedniej nocy i zwolniono nas bez zastrzeżeń.

Od żony dowiedziałem się, że u nas i Plath'ów przeprowadzono szczegółową rewizję za bronią, której — rzecz jasna — nie znaleziono.

W związku z wypadkiem Senat Gdański oświadczył Komisariatowi Gen. RP., że z urzędnikami zamieszkanymi w sprawie Kałdowa nie będzie utrzymywał żadnych stosunków.

Na skutek tego ludność miejscowa w Kałdowie ogłosiła bojkot nas. W ten sposób odmówiono nam sprzedaży na miejscu jakichkolwiek artykułów żywnościowych, w które musieliśmy się zaopatrywać w Tczewie, co pociągało za sobą różne szkany gdańskich urzędników celnych.

Gdy tę bolączkę przedstawiłem w Biurze Gdańskim PKP, zdołałem uzyskać mieszkanie w Szymonowie.



Po tych wypadkach stanęło na tym, że Oddział Ruchowo-Handlowy w Gdańsku przydzielił do Kałdowa 2 telefonistów i jednego strażnika ochrony kolei.

Biuro Gdańskie wydało mi ustne polecenie ścisłego obserwowania każdego pociągu tranzytowego przez pracowników kolejowych, Polaków. Miało to na celu spowodowanie zatrzymania jesczce na terenie W. M. Gdańska pociągu, którego pasażerowie ewentualnie mogliby uczynić zamach na stojące między torami wagony kolejowe, służące za pomieszczenie dla inspektorów celnych. W tym celu przystanek został wyposażony w spłonki i przybory sygnałowe dla zatrzymania pociągu.

Dnia 30 sierpnia udałem się pieszo do stacji Kałdowo celem zamknięcia kasy i zlikwidowania agend przystanku, gdyż pociągi już nie jeździły. Było jasnym, że lada chwila wybuchnie wojna.

O godzinie 4 rano zbudził mnie ze snu warkot samolotu. Ponieważ było mi wiadomym, że teren W. M. Gdańska jest terenem neutralnym i nie wolno nad nim przeleatywać samolotom wojskowym, od razu się domyśliłem, że jest wojna. Ubrałem się naprędce i wybiegłem na tory, jednak nic godniejszego uwagi nie zauważyłem. Wróciłem do mieszkania, zbudziłem żonę i Okroya Artura, którym oznajmiłem, że wybuchła wojna. Samoloty szły w kierunku na Malbork. Żona przygotowała śniadanie, a ja ubierając się przez okno zauważyłem, jak jeden z Heimwehry prowadził pod karabinem gotowym do strzału w kierunku stacji zwrotniczego Grubkę Romana. Zaraz zorientowałem się, że jest źle, lecz nie było na to rady, gdyż wszelka ucieczka była niemożliwa, ponieważ cały teren stacji był obstawiony przez SA i Heimwehrę. W tym ktoś mocno zakolatał do drzwi mego mieszkania. Przeczując coś złego posłałem żonę, żeby drzwi otworzyła. Po ich otwarciu stanął w drzwiach wachmistrz Gröning i grubiańskim głosem zapytał: „Wio ist ihr Mann?” Na to chcąc nie chcąc musiałem podejść do drzwi. Widziałem, że Gröning trzymał ręce rozłożone w drzwiach, był to widocznie jakiś umówiony znak, a za nim 4 SA-manów w mundurach, na które mieli narzucone wiatrówki. Za mną poszedł i Okroy. Gröning, wskazując na Okroya, zapytał mnie, kto to jest, na co odpowiedziałem, że jest to pracownik z Kałdowa i u mnie mieszka.

Gröning kazał mi i Okroyowi przejść do sąsiedniego lokalu odcinka drogowego, mieszczącego się w tym samym budynku, oddzielonego od mego mieszkania tylko korytarzem. Tam zastałem torowego Żelewskiego Jana i dwóch pracowników, których nie znam. Byli nimi prawdopodobnie Bojahr Maksymilian i Czerwiński Leon.

Po krótkiej chwili zawezwaliśmy nas SA-mani do drzwi wejściowych. Gdyśmy się zbliżyli, a szliśmy korytarzem w następującym porządku: dwaj pierwsi szli nieznanymi pracownicy kolejowi, którymi, jak wspominałem, mogli być Bojahr i Czerwiński, następnie szedł Żelewski i Okroy, ostatnim byłem ja.

W tym momencie padły strzały z pistoletów trzymanyh w ukryciu w kieszeniach wiatrówek SA-manów. Pierwszy padł trupem jeden z nieznanych mi osobście pracowników kolejowych. Reszta po oprzytomnieniu z chwilowego oszołomienia, wywołanego strzałami, nie czując ran, rozbiegła się po pokojach odcinka drogowego. Ja, jako pierwszy z tyłu, pierwszy wyrwałem się i wpadłem do pokoju najbliższego. Za mną do tego samego pokoju co ja wpadł Żelewski; Okroy i nieznanymi mi pracownik uciekli do dalszych pokoi. Wszyscy, jedni z utraty przytomności, drudzy — jak ja — nie tracąc jej pokładli się wzgl. poupadali na podłogę. SA-mani gdzieś się podziiali, pozostał jeden, który kolejno dobijał żyjących. Rozpoczął od nieznanego mi współtowarzysza, którego dobił 3 strzałami. Następnie dłuższy czas pastwił się nad jęcącym Okroyem, tego dobił dopiero dziewiątym strzałem. Z kolei podszedł do Żelewskiego i do mnie. Do ciężko rannego Żelewskiego dał trzy strzały, a mnie uznał widocznie za nieżyjącego, leżałem na brzuchu twarzą w bok. Prawdopodobnie ten sam, wyszedłszy korytarzem, wlał przez okno do mego mieszkania i tam trzema strzałami zabił żonę, będącą w ciąży. Była godzina piąta rano. Przypominałem sobie dobrze ten czas, gdyż opuszczając mieszkanie spojrzalem na zegar: była godzina za 15 minut piąta.

Przez cały czas nie straciłem przytomności, żyjąc nadzieją, że lada chwila wkroczy wojsko polskie i będzie koniec męczarniom. Ta nadzieja podtrzymywała mnie na duchu i na siłach. Gdzieś około godz. 6 uczułem gorączkę i silne pragnienie. Chciałem się napić wody z wodociągu, lecz nie miałem już sił. Słyszę jakiś wjeżdżający



pociąg, moim zdaniem był to pociąg z Nowego Dworu, z czego wnioskowałem, że jest po godzinie siódmej.

Okolo godz. pół do ósmej zajechał na stację jakiś ciężko ładowny pociąg. Przy-  
puszczalnie było to wojsko niemieckie. Słyszałem następującą rozmowę: „Ist hier  
alles aufgeräumt?” — Odpowiedź: „Jawohl, hier ist alles aufgeräumt”. Na stacji  
powstał większy ruch, coś jak gdyby rozładowywanie transportu.

Do budynku, w którym leżymy, wchodzi grupa żołnierzy niemieckich. Ja znowu  
przyjmuję pozycję trupa. Ktoś z żołnierzy przemawia do nieżyjących, między innymi  
tymi słowami: „Ihr wolltet mit unseren Köpfen eure Strassen pflastern, jetzt aber  
pflastern wir mit euren Köpfen unsere Strassen”.

Obejrawszy rany ofiar — mnie na przykład zakwalifikowali, że mam postrzał  
w serce — wyszli.

Ponieważ czuję ogólne osłabienie, zdecydowałem się zdemaskować.

Jeden z żołnierzy następnej grupy, która weszła, zauważył, że ja żyję. Ktoś,  
prawdopodobnie starszy stopniem, wypchnął jednego żołnierza z raportem do oficera.  
Drugi — słyszałem — wyjął pistolet i manipulował coś koło niego. Wtem wchodzi  
oficer i słowami: „Sie sind wohl ganz verrückt geworden, können sie nicht verstehen,  
dass der Mann auf seinem Posten gefallen ist?” kazał żołnierzom opuścić lokale  
budynku, a obok mnie postawił wartownika, z tym, że nie wolno nikogo do mnie  
dopuszczać. Sam wyszedł i po krótkim czasie przyprowadził sanitariuszy, którym  
kazał zwołać śp. Zelewskiego i leżącego w korytarzu nieznanego mi pracownika  
kolejowego przenieść do jednego pokoju odcinka drogowego, mnie zaś położyć na  
podłodze na wznak. Wówczas otworzyłem oczy i poprosilem o wodę. Jeden z sani-  
tariuszy odpowiedział, że wody dać mi nie może, ale zwilżoną szmatkę położył mi  
na wargi. Nabrałem trochę zaufania do wspomnianego oficera i skierowałem do niego  
pytanie, dlaczego nas zastrzelono, na co on mi odpowiedział, że się w tym nie orien-  
tuje, ale sprawę zbada. W tym czasie jeden z sanitariuszy położył mi na wargi zwil-  
żoną szmatkę, po czym oficer i sanitariusze wyszli. Obok mnie pozostał wartownik.

Ten, widząc na moim palcu obrączkę ślubną, zapytał, czy jestem żonaty i gdzie  
mieszka moja żona. Potwierdziłem to, że jestem żonaty, a żona mieszka obok. Na  
to żołnierz podszedł do drzwi mojego mieszkania i zapukał w nie. Jednak nikt stam-  
tąd się nie odezwał i drzwi nie otworzył. Gdy mi to zakomunikował, prosiłem, żeby  
wszedł przez okno, na co jednak on się nie zgodził.

Po niedługim czasie przyszedł oficer w towarzystwie jednego SA-mana, prawdo-  
podobnie dowódcy grupy operacyjnej SA na stacji i jednego kolejarza Niemca, pra-  
cownika stacji Szymonowo, którego nazwiska nie znałem. Na stawiane przez oficera  
zapytanie, jaki był powód naszego rozstrzelania, SA-mann nic nie odpowiedział,  
a kolejarz po dłuższym milczeniu dał odpowiedź, że my jesteśmy „polnische Minder-  
heit”. Na to oficer odrzekł: „Das ist kein Grund zum Erschiessen” i na tym rozmowa  
się skończyła.

Oficer polecił sanitariuszom sprowadzić nosze i samochód sanitarny, w którym  
przewieziono mnie do punktu opatrunkowego w Gnojewie. Tam udzielono mi  
pierwszej pomocy lekarskiej w postaci bandaży i zastrzyku uspokajającego. Do wie-  
czora przeleżałem na punkcie opatrunkowym, do którego przybyło około 20 rannych  
żołnierzy niemieckich — prawdopodobnie z Lisewa. Wieczorem sformowano trans-  
port, którym żołnierzy odwieziono do Elbląga, mnie jako cywila pozostawiono  
w szpitalu Maryi Panny w Malborku.

Traktowanie w szpitalu było należytę. W okresie pobytu w szpitalu dowiedzia-  
łem się o tym od siostry przełożonej — Gröning czynił starania o przekazanie mnie  
po wyleczeniu do obozu koncentracyjnego w Stutthofie. Jednak mu się to nie udało,  
gdyż wojsko traktowało mnie jako jeńca wojennego i odesłało do stalagu w Preus-  
sisch Eylau koło Królewca.

W obozie tym byłem do początku października 1940 roku i zostałem zwolniony  
jako cywil i oddany w ręce policji w Gdańsku w *Polizeipräsidium*. Tu zamknięto  
mnie na tydzień w więzieniu, po czym zostałem zwolniony. Do marca 1941 r. byłem  
na utrzymaniu siostry. W marcu 1941 r. *Arbeitsamt* wezwał mnie do zgłoszenia się  
do pracy. Przydzielono mnie jako robotnika magazynowego do f. Franz Kuhnert  
w Gdańsku, gdzie pracowałem do końca czerwca 1942 r. Stamtąd dostałem przydział  
do pracy w firmie Melzner — zbiórka złomu metal. W firmie tej pracowałem do



1 września 1942 r. W czerwcu 1942 r. zostałem wpisany do III grupy niemieckiej listy narodowościowej. Dnia 8 września 1942 r. zaciągnięto mnie do wojska niemieckiego, do piechoty. Przebywałem we Francji do września 1943 r. W październiku tegoż roku przeniesiono naszą dywizję do północnych Włoch, rejon Genua, a w lipcu 1944 r. na front pod Florencję. W rejonie Rimini dostałem się do niewoli angielskiej, dnia 18 września 1944 roku.

W dniu 27 września 1944 r. wstąpiłem ochotniczo do II korpusu W. P. we Włoszech.

Do 20 grudnia 1946 roku byłem członkiem Polskich Sił Zbrojnych za granicą.

Dnia 4 stycznia 1947 roku wypłynęliśmy z portu Glasgow do Polski. Do Gdańska przybyłem 8 stycznia 1947 r.

(—) Lessnau Alfons

#### BIBLIOTEKA HOOVERA I JEJ POLONICA

W październiku 1956 r. miałem możliwość zapoznania się ze zbiorami druków polskich znajdującymi się w Bibliotece Hoovera w Stanford, w Kalifornii, kilkadziesiąt mil na południe od San Francisco, miejscowości znanej poza tym z mieszczącego się tamże uniwersytetu (*Stanford University*) oraz pobliskiego *Center for Advanced Studies of Behavior Science*.

Ponieważ zbiory *Hoover Library* w Polsce na ogół są nieznane, a mogą zainteresować szereg naszych instytucji naukowych i bibliotek, podaję ogólne informacje o Instytucie Hoovera, dalej ogólny opis zbiorów polskich, wreszcie szczegółowy opis nieznaney, zdaje się w Polsce, a znajdującej się w Stanford tzw. „kolekcji Wiśniewskiego”, zawierającej rzadkie pisma ulotne i materiały polskich partii, stronnictw i ugrupowań politycznych z lat 1915—1919.

#### I. Informacja o Instytucie i Bibliotece Hoovera

Całkowita nazwa instytucji, której integralną częścią jest biblioteka, brzmi: *The Hoover Institute and Library on War Revolution and Peace, Stanford, Calif. USA*.

Instytucja ta powstała w r. 1919 przy uniwersytecie w Stanford jako fundacja Herberta C. Hoovera, późniejszego (1929—33) prezydenta Stanów Zjednoczonych. Początkowo miała ona na celu zebranie wszelkiego rodzaju druków i pism ulotnych z okresu I wojny światowej i nosiła nazwę *Hoover War Collection*, a od 1922 r. *Hoover War Library*. W ciągu następnych lat zbiory poczęły się rozszerzać o materiały ruchów rewolucyjnych, wybiegających poza datę zakończenia I wojny światowej, tak iż kolekcja nabierała coraz bardziej charakteru dwojakiiego: zbioru materiałów dotyczących wojny i rewolucji, a w końcu trojakiiego, ponieważ uznano za łączące się tematycznie materiały konferencji pokojowych i ruchów pacyfistycznych. Z małej kolekcji, umieszczonej w Bibliotece Uniwersytetu Stanford, powstał ogromny zbiór materiałów do historii wojen, rewolucji i konferencji pokojowych, który w r. 1941 umieszczono w osobnym, specjalnie zbudowanym gmachu w pobliżu uniwersytetu, obchodzącym w tymże roku 50-lecie swego istnienia. Tak powstał obecny Instytut i Biblioteka Hoovera dla spraw wojny, rewolucji i pokoju.

W nowoczesnie urządzonej gmachu pracownie Instytutu znajdują się w jednopiętrowej, poziomej kondygnacji (na parterze i na I piętrze) Instytutu; pomieszczenia biblioteczne natomiast w ślepy, bez okien wielopiętrowym wieżowcu. Pomieszczenia te mają znakomity system utrzymywania stałej temperatury i wilgoci i każde podwyższenie się temperatury (np. przez zaczynający się dopiero pożar) powoduje alarm zarówno w gmachu Instytutu, jak i na stacji miejscowej straży pożarnej. Żadna sala biblioteczna, gdzie książki, gazety, pudła, teczki umieszczone są na metalowych półkach, nie posiada okien, a drzwi przylegają hermetycznie, co umożliwia nie tylko utrzymywanie stałej temperatury i wilgoci, ale również comiesięczne dezynfekowanie wnętrza gazami, zabijającymi wszelkiego rodzaju robactwo, nie mówiąc o tym, że hermetyczność chroni od kurzu.