

Katastrofa kolejowa pod Starogardem w 1925 roku – studium przypadku

Wstęp

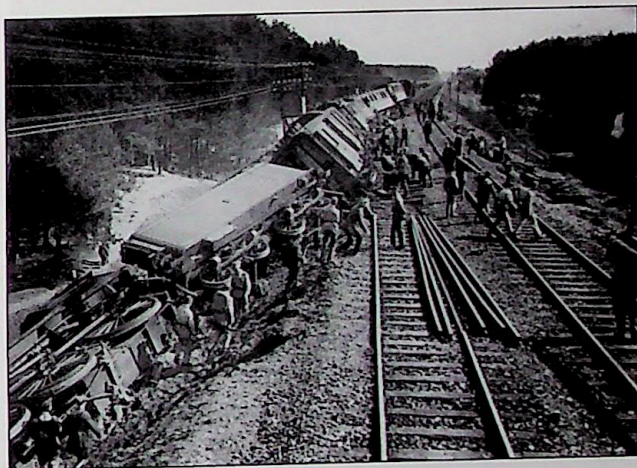
Celem opracowania jest całościowe zaprezentowanie okoliczności katastrofy, prowadzonych następnie wielowątkowych dochodzeń, które doprowadzić miały do ujęcia sprawców dywersji, a także wskazanie potencjalnych autorów zamachu. Na podstawie dobrze zachowanej dokumentacji możliwe było przedstawienie metod pracy informacyjno-wywiadowczej oraz skuteczności działań funkcjonariuszy Policji Politycznej na Pomorzu.

Katastrofy kolejowe, które były częstym zjawiskiem w okresie międzywojennym, wymagały środków zapobiegawczych. Do zwalczania akcji sabotażowych na kolejach przeznaczone były przede wszystkim jednostki Policji Państwowej, które współpracowały z zatrudnionymi przez władze kolejowe tzw. dróżnikami kolejowymi (stan taki trwał do 1934 r., kiedy to powołano ustawą z 15 kwietnia 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego Straż Ochrony Kolei¹). Zdawano sobie sprawę, że grupy dywersyjne mogły współdziałać z pracownikami kolejowymi oraz mieszkańcami wsi przylegających do torów kolejowych, dlatego też zwracano szczególną uwagę na funkcjonariuszy pełniących służbę w dziale ruchu oraz na trasach i zarządzano obserwację mieszkańców. Ponadto funkcjonariusze Policji Państwowej z posterunków w pobliżu terenów kolejowych mieli zintensyfikować patrole zwłaszcza nocą w obrębie newralgicznych punktów takich jak tereny lesiste, wiadukty, mosty itp.². Ponieważ władze wojewódzkie, powołując się na niewystarczające dotacje dla służby wywiadowczej, nie mogły polskiemu kolejom udzielać dostatecznej pomocy, zwrócono się z pismem do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o zwiększenie środków finansowych. Niestety wśród zachowanej dokumentacji autor nie natrafił na informacje, czy takie środki zostały przekazane³.

Katastrofa kolejowa pod Starogardem

Katastrofa kolejowa pod Starogardem, która wydarzyła się w nocy z 30 kwietnia na 1 maja 1925 r. (ryc. 1–3), należy do najtragiczniejszych tego typu wypadków w międzywojennej Polsce. Z powodu rozkręcenia szyn pociąg międzynarodowy relacji Insterburg⁴–Berlin, składający się z 9 wagonów, w tym 1 sypialnego i 1 bagażowego, stoczył się z 8–9-metrowego nasypu.

Wagon bagażowy oraz sypialny pozostały prawie nieknięte, natomiast wagon 3 został kompletnie rozbity przez wagon 4 (ryc. 4), który wraz z wagonem 5 był poważnie uszkodzony. Ranni i zabici pochodzili przede wszystkim z wagonów 3 i 4. W rezultacie zamachu na miejscu zginęło 25 pasażerów, w większości obywateli niemieckich (12 kobiet, 11 mężczyzn oraz 2 dzieci), a co najmniej 12 odniosło ciężkie rany, w wyniku któ-



Ryc. 1. Ogólny widok wykolejonego pociągu
Źródło (ryc. 1–14): Zbiory Archiwum Państwowego w Bydgoszczy
(skan K. Klapka, B. Pasieka)

Fig. 1. General view of derailed train



Ryc. 2. Ogólny widok przedniej części wykolejonego pociągu od strony nasypu północnego

Fig. 2. General view of front part of derailed train seen from the northern embankment



Ryc. 3. Wywrócona maszyna od strony nasypu z przodu
Fig. 3. Overturned railway engine, front view from the embankment



Ryc. 4. Widok kompletnie rozbitego wagonu, gdzie było najwięcej zabitych
Fig. 4. Completely destroyed railway car most of fatal victims came from

rych 4 osoby zmarły w tczewskim szpitalu, zwiększając bilans zabitych do 29 (ryc. 5). Ponadto 60 osób odniosło lekkie obrażenia. Wśród zabitych znajdował się jeden obywatel polski – urzędnik celny z Chojnic, Jan Szifelbein (Sziefelbein). Zabici mieszkali m.in. w Elblągu, Tylży, Lipsku, Ostródzie, Królewcu, Magdeburgu, Düsseldorfie, Berlinie, Rydze, Wrocławiu oraz Gdańsku; byli to m.in. kupcy, pomocnik aptekarski, pielęgniarz, rolnik⁵.

Natychmiast po wiadomości o katastrofie pod Starogardem zarządzono ścisłą kontrolę wszystkich wyjeżdżających z Polski drogą kolejową, kołową oraz pieszą, dodatkowo wzmocniono ochronę tzw. zielonej granicy, a także patrolowano drogi w kierunku Starogardu i przeprowadzano rewizję jadących i idących tymi drogami⁶.

Po pierwszych informacjach o wypadku podjęto energiczną akcję ratunkową, rannych przewożono do



Ryc. 5. Fotografie przedstawiające zabitych pasażerów
Fig. 5. Corpses of victims

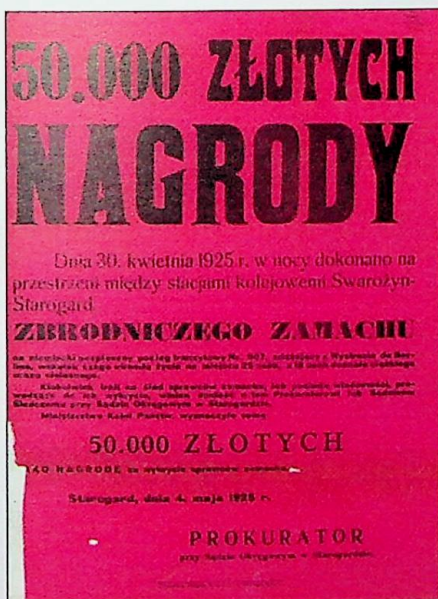
szpitali w Starogardzie i Tczewie. Miejsce katastrofy i okoliczny teren zostały otoczone przez kompanię wojskową 65 pp⁷.

Jeszcze w nocy na miejsce wypadku udał się starosta starogardzki, naczelnik stacji Starogard, kierownik ekspozytury Policji Politycznej w Tczewie aspirant Kornel Stejka wraz z dwoma wywiadowcami oraz sędzia śledczy Sądu Powiatowego w Starogardzie. Rano przybył prokurator przy Sądzie Okręgowym w Starogardzie⁸. W godzinach przedpołudniowych zjawili się: międzyministerialna komisja z Warszawy i inspektor bezpieczeństwa MSW oraz wiceminister kolei Julian Eberhardt, zaś z ramienia władz wojewódzkich wicewojewoda dr Hilary Ewert Krzemieniewski z wyższym oficerem PP Okręgu XII (pomorskiego) podinspektorem Stanisławem Cyankiewiczem (ryc. 6). Z Torunia przyjechał na miejsce wypadku niemiecki konsul, gdyż ofiarami byli w większości obywatele niemieccy. Minister wyznaczył nagrodę w wysokości 50 tysięcy złotych za wskazanie sprawców zamachu (ryc. 7). Później na jednej z konferencji zapadła decyzja o zwróceniu się do Ministerstwa Kolei o podwyższenie nagrody do 100 tysięcy złotych⁹.



Ryc. 6. Jeden z wywróconych wagonów od strony nasypu. Stoją od lewej podinspektor Stanisław Cyankiewicz, nadkomisarz Mieczysław Lissowski, N.N. komisarz, prawdopodobnie komendant powiatowy PP w Starogardzie, aspirant Kornel Stejka wraz z dwoma wywiadowcami N.N.

Fig. 6. One of overturned cars seen from the embankment. From the left: subinsp. Stanisław Cyankiewicz, supercom. Mieczysław Lissowski, unknown commissioner, probably powiat Commander of the Police in Starogard, asp. Kornel Stejka with two detectives.



Ryc. 7. Plakat informujący o wyznaczeniu nagrody za ujęcie sprawców zamachu

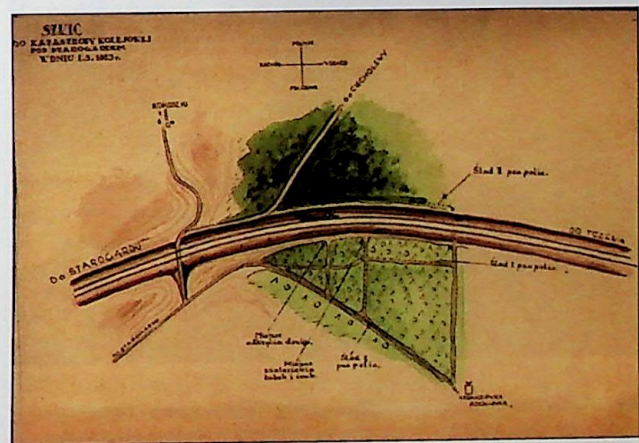
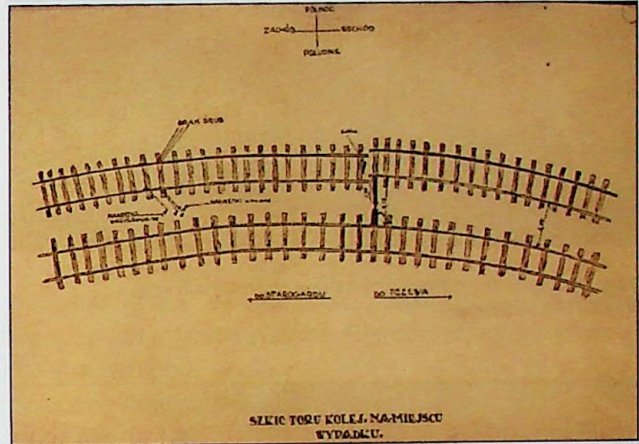
Fig. 7. Announcement of setting a prize for naming the perpetrators

Przebieg śledztwa

Już we wczesnych godzinach rannych zaczęło się intensywne dochodzenie i formułowanie pierwszych wniosków oraz hipotez. Do polskich policjantów i urzędników dołączyli przedstawiciele gdańskiej policji kryminalnej: prokurator Mühl i komisarz Hormann, który przywiózł ze sobą psa policyjnego Fausta¹⁰.

Katastrofa miała miejsce pomiędzy stacjami Swarżyn i Starogard na zakręcie, gdzie nasyp kolejowy po

obu stronach miał wysokość 8–9 metrów (ryc. 8). Wypadek wydarzył się na zachodnim torze. Na miejscu katastrofy zauważono, że przy obu szynach były odkręcone śruby (12 sztuk) i odjęte łubki – łącza (tzw. łasze), 3 łubki i 3 śruby znaleziono w lasce po wschodniej stronie około 30 metrów od miejsca rozkręcenia szyn



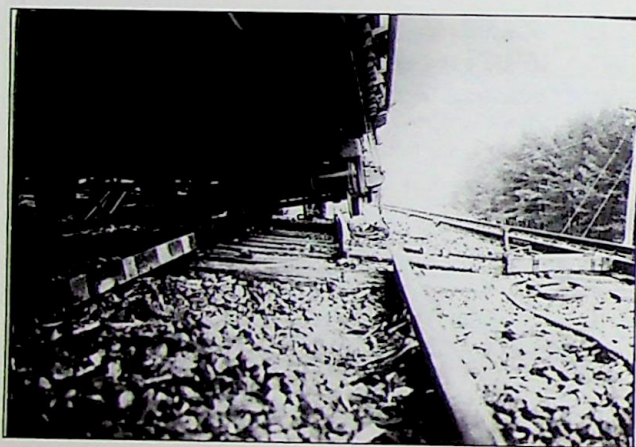
Ryc. 8. Szkice katastrofy kolejowej pod Starogardem

Fig. 8. Sketches of crash site

(ryc. 9). Las w tym miejscu był młody i bardzo gęsty. Nic nie wskazywało na to, że części szyn w wyniku katastrofy zostały odrzucone i znalazły się we wspomnianym miejscu. Jeden łubek (łasza) był pobielony wapnem, reszta odkręconych śrub leżała na torze. Zamachowcy pobielili łubek, aby łatwiej było później, w nocy, odnaleźć miejsce i przygotowanym wcześniej dźwigiem (windą, lewarem) rozepchnąć tory (ryc. 10). Zauważono także na skraju lasu po stronie wschodniej długą gałąź zagiętą i przypartą do ziemi na wysokości rozkręconych szyn, co również wskazywało prawdopodobny kierunek, z którego podjęto działania. Na podstawie tzw. wystrzyku żywicy ustalono, że zgięcie nastąpiło 2–3 dni przed wypadkiem. Dokładne badanie miejsca rozkręcenia szyn wskazało, że szyny wraz z podkładem przesunięte były o około 8 cm, co miało spowodować



Ryc. 9. Zdjęcie przedstawiające miejsce rozkręconych szyn
Fig. 9. Unscrewed rails



Ryc. 10. Założony podczas śledztwa dźwig (winda, lewar) i okraglak, który – jak stwierdzono – w zupełności odpowiada śladom okraglaka w punkcie „a”

Fig. 10. Evidential shear (elevator, hoist) used in reconstruction of event and round timber, which, as it had been found, matched the marks in point „a”

wać natychmiastowy zjazd pociągu z nasypu. Jednak prędkość pociągu (80 km/h) oraz jego ciężar sprawiły, że jechał on jeszcze parę metrów po torze (lecz nie na szynach) i ostatecznie wrył się w ziemię. Rozmiary katastrofy mogły być większe, gdyby nie przytomność umysłu kierownika pociągu i jego zastępcy. Według zeznań zastępcy kierownika pociągu Franciszka Wintera w momencie szarpnięcia parowozem kierownik pociągu Gierlicki (Gielicki vel Galicki) doskoczył do hamulca, wtedy pociąg przewrócił się na skutek wykolejenia. Winter został wyrzucony z parowozu, jednak szybko doskoczył do niego, spuścił parę, żeby zapobiec eksplozji kotła¹¹.

Co ciekawe, 25 minut przed katastrofą przejeżdżał tą trasą pociąg pośpieszny Królewiec–Berlin i zeznają-

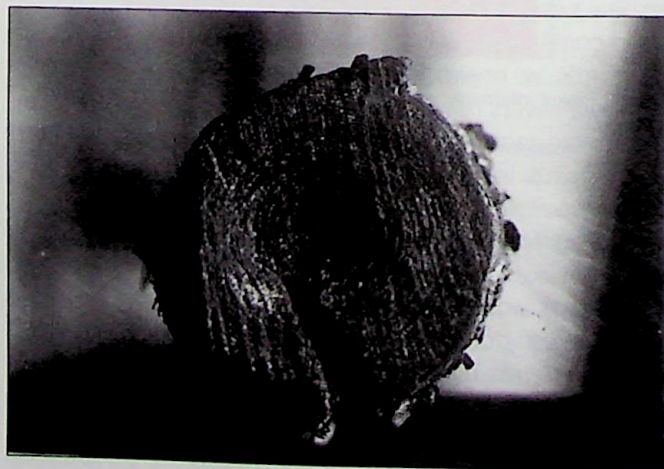
cy później maszynista stwierdził, że nie widział żadnych podejrzanych osób¹². Również nadzorca torów Jan Pawlicki, obchodząc pobliski teren, nie zauważył nic niepokojącego. Oględziny miejsca wypadku potwierdziły, że sprawcy chcieli rozkręcić szyny obu torów, jednak zdążyli to zrobić tylko z jednym, pozostawiając drugi tor częściowo rozkręcony¹³.

Ponadto znaleziono w lasku obok wspomnianych śrub i łubków (łasz) dźwig (winda, lewar) oraz dwa okraglaki długości około 1 metra i grubości około 12–15 cm (ryc. 11–12). Na jednym z okraglaków znaleziono dokładny odcisk (wgłębienie) o średnicy 3,5 cm, pochodzący od łba lewara. Na drugim końcu okraglaka odcisnięty był czarny karb głębokości 1 cm. Nad karbem było widoczne spłaszczenie spowodowane silnym



Ryc. 11. Fotografia rysunków dwóch końców okraglaka

Fig. 11. Drawing of both ends of round timber



Ryc. 12. Fotografia końca okraglaka

Fig. 12. Photograph of round timber end

naciskiem. Zauważono również okrągły znak odcisku pochodzący od okrągłaka na rozkręconej szynie (wewnętrznej). Według wstępnych ustaleń przestępców mogło być trzech. Sprowadzony z Gdańska pies policyjny Faust podjął trop od miejsca znalezienia śrub w lasu i podążył w kierunku Tczewa (ryc. 13), by po około 200 metrach zmienić ślad w kierunku nasypu, jednak teren wokół torów był już podeptany podczas akcji ratowniczej i pies zgubił trop. Kierunek śladu wskazywał, że sprawca przeszedł tor na stronę zachodnią do lasu należącego do majątku Kokoszkowy¹⁴.



Ryc. 13. Miejsce, gdzie znaleziono śruby, łubki (łasze), dźwig (winda, lewar) oraz dwa okrągłaki
Fig. 13. Place of finding screws, rail joint bars, shear (elevator, hoist) and two pieces of round timber

Jak wspomniano, sprawców mogło być co najmniej trzech. Na podstawie przeprowadzonych ekspertyz znalezionego wokół toru porzuconego sprzętu oraz zostawionych na tym sprzęcie śladów, technicy policyjni ustalili, że sprawcy pracę swą rozpoczęli, rozkręcając śruby łączące szyny z łubkami. Następnie odjęli łubki i rozkręcili śruby, po czym założyli między wewnętrzną szynę lewego toru i wewnętrzną szynę prawego toru lewar opierający się podstawą o szynę wewnętrzną lewego toru i dołożyli okrągłak do trzonu le-

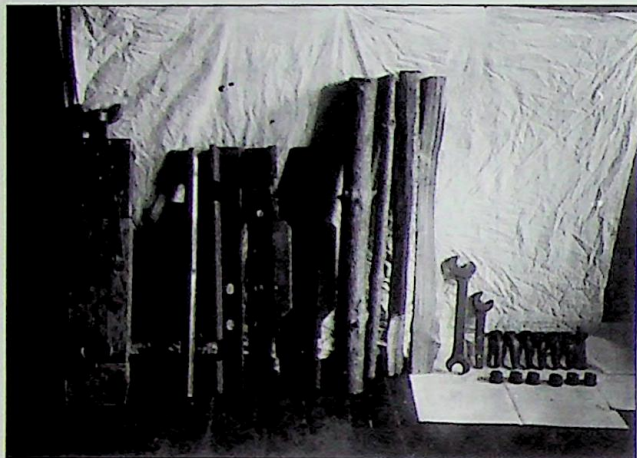
wara. Jeden koniec okrągłaka spoczywał na trzonie dźwigu, drugi był przytknięty do szyny wewnętrznej prawego toru. Rozkręcanie dźwigu spowodowało parcie okrągłaka na rozkręcone szyny, doprowadzając do rozsunęcia tychże na około 8 cm w kierunku na prawo (kierunek północny). Następnie sprawcy odjęli dźwig i okrągłak. Po zakończeniu tych czynności sprawcy albo czekali na skutki katastrofy, albo natychmiast odeszli. Według zeznań mieszkańców zatrudnionych w leżącym niedaleko torów majątku Kokoszkowy, znaleziony dźwig był własnością majątku i skradziony został z pola, gdzie wykorzystywany był do pracy przy młóceniu. Jeden z pracowników majątku zauważył brak dźwigu 29 kwietnia i natychmiast poinformował zarządcę Obermüllera, który jednak nie powiadomił Policji. W toku dalszego dochodzenia ustalono, że członkowie rodziny Richertów (ojciec wraz z dwoma synami), będący stróżami majątku, mieli bardzo ostre psy, które skutecznie pilnowały terenu przed złodziejami. Tym samym kradzież wydawała się mało prawdopodobna. Dodatkowo niespójne zeznania zarządcy, Richertów oraz maszynisty pracującego w majątku Kokoszkowy skłoniły władze Policji do aresztowania wymienionych osób jako zamieszanych w zamach. Podejrzany został również właściciel majątku Kokoszkowy Franciszek Würtz, znany Policji jako zwolennik powrotu Pomorza do Niemiec i oficer rezerwy armii niemieckiej¹⁵.

Decyzją naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Policyjnej w Toruniu nadkomisarza Mieczysława Lissowskiego wydelegowano do Starogardu dwóch wywiadowców: starszego przodownika Józefa Dudziaka z EPP Grudziądz i starszego przodownika Augustyna Krajnika z EPP Chojnice, którzy w przebraniu robotniczym mieli za zadanie posiedzieć kilka dni w więzieniu śledczym w celu podsłuchiwania rozmów prowadzonych przez podejrzanych w sprawie, Jana Zakrzewskiego i Jana Richerta. Po kilku dniach dwaj wywiadowcy zebrali materiał, który potwierdził wcześniejsze przypuszczenia, że dźwigar sprzedał Richert¹⁶.

W czasie dalszych poszukiwań 2 maja znaleziono pod lasem przysypane piaskiem i liśćmi dwa klucze przeznaczone do szyn kolejowych. Na jednym z nich widniał napis „Eisenbahndirektion Danzig” nr 1315–39–44 i, jak ustalono, pochodził z lokomotywy, która w trakcie dochodzenia znajdowała się na terenie Bawarii w Niemczech. Drugi z kluczy mógł być w posiadaniu dróżnika obchodowego, gdyż zgodnie z częstym zwyczajem dróżnicy otrzymywali specjalnie krótsze klucze i dawali je do oprawy w nasadę drewnianą, zmniejszając dzięki temu wagę klucza. Klucze tego rodzaju (tzw. klucz postronny łubkowy) wydawało się przodownikom torowym i strażnikom obchodowym, i przyjazdowym. Prowadzono ścisłą ewidencję wydanych kluczy

za pośrednictwem Urzędu Ruchu oraz na przybocznych nadzorach drogowych¹⁷ (ryc. 14).

Parę tygodni później do niemiecko-polsko-gdańskiego Trybunału Rozjemczego do spraw Ruchu Tranzytowego nadeszła opinia holenderskiego rzeczoznawcy



Ryc. 14. Narzędzia, którymi dokonano zamachu, oraz łuki
Fig. 14. Implements of crime and rail joint bars

dr. Maasa Giisteranusa. Zgodnie z tezą rządu polskiego rzeczoznawca doszedł do wniosku, że stan podkładów nie był przyczyną katastrofy. Wypadek spowodowany był przez zamierzone rozkręcenie szyn¹⁸.

Podobne w brzmieniu było oświadczenie Gdańskiej Dyrekcji Kolei w sprawie przyczyn wykolejenia pociągu tranzytowego nr 907 złożone przez rzeczoznawców, w którym stwierdzono, że:

- tor prawy przerwany był wskutek usunięcia z niego wszystkich czterech łuków ze śrubami,
- w miejscu rozkręcenia szyn tor w swej części od strony Tczewa wysunięty był na zewnątrz o około 8 cm (odchylenie toru po wypadku wyniosło około 32 cm),
- znalezione w sąsiednim lasku dźwig (winda) i okrągłak w zupełności zgadzały się z odnalezionymi na szynach odciskami głowy dźwigu i końcowego przekroju okrągłaka,
- odpowiednio wsunięty dźwig i okrągłak ustawione między oba tory stosownie do wspomnianych odcisków na szynach umożliwiły w zupełności wykonanie przesunięcia części odkręconego toru.

W konkluzji raportu stwierdzono, że wykolejenie pociągu było wynikiem zamachu, o czym świadczyło m.in. zaolejenie naśrubków w celu łatwego odkręcenia śrub¹⁹.

Kilkanaście dni po katastrofie 12 maja na torze Tczew–Swarożyn położono trzy kamienie o wadze 4, 12, 17 kg pod jadący z Tczewa do Starogardu pociąg

nr 741. Miejsce zamachu zostało zauważone przez obchodowego (nadzorę dróg kolejowych) Jasnocha, który zdołał usunąć kamienie 7 minut przed nadejściem pociągu. Po zatrzymaniu składu kamienie usunięto. Jasnoch około 15–20 minut wcześniej przechodził przez to miejsce z psem, który zaczął ujadać w stronę lasu. Prawdopodobnie sprawcy czekali w lesie na przyjazd pociągu²⁰. Podjęte śledztwo skierowało wszystkie poszlaki na obchodowego Puckowskiego (Puczkowskiego), który dokonał prowokacji w celu otrzymania nagrody i pochwały za gorliwą służbę. Co istotne, podejrzanego nie aresztowano ze względu na sprzeciw władz sądowych oraz Komisji Śledczej, które całą sprawę nakazały trzymać w ścisłej tajemnicy, wobec obawy – zresztą uzasadnionej – masowych ataków ze strony prasy niemieckiej²¹. Należy dodać, że tego typu przypadki nie były odosobnione. Na przykład w maju 1933 r. na trasie Grudziądz–Toruń pomiędzy stacjami Mniszek–Wałdowo Szl. pociąg osobowy nr 531 najechał na pozostawione na torze kamienie. Tylko szybka reakcja maszynisty, który wyhamował pociąg, sprawiła, że katastrofy udało się uniknąć. Podobny przypadek miał miejsce w listopadzie 1934 r. w okolicy Zblewa, tym razem podłożone kamienie spowodowały tylko ogólne uszkodzenia niemieckiego pociągu tranzytowego nr 907 relacji Tczew–Chojnice²².

Zakończenie

Mimo zakrojonego na szeroką skalę śledztwa nie wykryto sprawców katastrofy pod Starogardem. Technika wykonania zamachu wskazywała na zdecydowanie na pracę specjalistów, zwłaszcza biorąc pod uwagę sprawne współgranie takich czynników jak czas i miejsce. Uwzględniono bowiem, planując wykolejenie pociągu, przede wszystkim ukształtowanie terenu (wysoki nasyp na zakręcie).

Od początku założono, że zamach mógł mieć podłoże polityczne, i wzięto pod uwagę trzy grupy sprawców. Pierwszą z nich były niemieckie organizacje, które mogły dokonać dywersji w celu zaakcentowania niemieckiego charakteru tzw. korytarza pomorskiego (niem. *Polnischer Korridor*), który oddzielał Prusy Wschodnie od reszty Niemiec. Drugą grupą były organizacje komunistyczne, które tuż po katastrofie obchodziły święto 1 Maja. Dodatkowo według otrzymanych przez Ekspozyturę Policji Politycznej w Grudziądzu informacji, na jednym ze spotkań komunistów w Grudziądzu niejaki Kaniecki oświadczył, że Centralny Komitet Wykonawczy Komunistycznej Partii Robotniczej Polski uchwalił wszczęcie aktów dywersyjnych na terenie całego kraju w okresie od 1 do 15 maja. Oprócz tego Ministerstwo Spraw Wewnętrznych informowało w dniu 25 kwietnia 1925 r. wojewodę pomorskiego o wysłaniu

z ZSRR do Polski 150 dywersantów. Trzecią z grup mogli tworzyć zwolnieni kolejarze, którzy w akcie zemsty dokonali zamachu²³.

Bez wątplenia sprawa miała podłoże polityczne i każda z trzech grup sprawców (organizacje niemieckie, komunistyczne lub zwolnieni kolejarze) mogła być autorem dywersji.

Zebrane podczas śledztwa liczne poszlaki wskazują, że najbardziej prawdopodobne wydaje się wskazanie członków organizacji niemieckich jako sprawców zamachu. Zamieszkująca licznie na Pomorzu mniejszość niemiecka mogła za pomocą własnych środków lub dzięki wsparciu z zewnątrz zorganizować i przeprowadzić dywersję, znając bardzo dobrze przygraniczny teren, a także miejscowe stosunki. Dodatkowo niespójne i niejasne zeznania m.in. właściciela i pracowników majątku Kokoszkowy, z którego skradziono przyrządy wykorzystane w zamachu, przemawiają za tym, że to wśród Niemców należy się doszukiwać winnych katastrofy.

Jako prawdopodobnych sprawców wypadku należy wziąć pod uwagę również obywateli polskich powiązanych bądź z organizacjami niemieckimi, bądź działających z czysto osobistych pobudek. Jednym z „polskich śladów” w śledztwie był znaleziony klucz przeznaczony do szyn kolejowych. Klucze takie były w posiadaniu dróżników kolejowych (obchodowych), którzy otrzymywali specjalnie krótsze klucze i dawali je do oprawy w nasadę drewnianą, zmniejszając przez to ich wagę. Klucze takie wydawane były przodownikom torowym, strażnikom obchodowym i przyjazdowym. Jednocześnie prowadzono ścisłą ewidencję tych kluczy za pośrednictwem Urzędu Ruchu oraz na przybocznych nadzorach drogowych. Niestety, w trakcie śledztwa nie ustalono, kto był posiadaczem klucza. Ten i inne wątki (np. śledztwo w sprawie obchodowego Puckowskiego vel Puczkowskiego) były pomijane lub nawet trzymane w ścisłej tajemnicy z obawy przed wykorzystaniem przez niemiecką opinię publiczną antyniemieckiej działalności obywateli polskich.

Najmniej prawdopodobną wydaje się wersja, jakoby sprawcami zamachu były organizacje komunistyczne, które mimo że dzień później obchodziły święto 1 Maja i argumentacja za dywersją byłaby racjonalna, to jednak atak na niemiecki pociąg (dlaczego nie polski?) zdaje się nie przemawiać za tą wersją.

Wieści o wypadku rozeszły się lotem błyskawicy po całym kraju, docierając również poza granice państwa. Arthur Neville Chamberlain, ówczesny minister zdrowia Wielkiej Brytanii (w latach 1937–40 premier Wielkiej Brytanii), pytany przez jednego z posłów w parlamencie o katastrofę pod Starogardem odpowiedział, że istotnie zwracano jego uwagę na ten wypadek, jednak sprawa ta powinna zostać rozstrzygnięta przez zainte-

resowane strony. Niemiecka prasa szybko podniosła głos, że tragedia, w której śmierć poniosło ponad dwudziestu obywateli niemieckich, spowodowana była fatalnym stanem podkładów kolejowych na polskim odcinku trasy. Dlatego też niemiecka Generalna Dyrekcja Kolejowa wystąpiła do polskich władz o odszkodowanie w wysokości 7–8 milionów marek za zniszczony pociąg oraz za ubezpieczenia dla zabitych pasażerów. Oburzenie niemieckiego społeczeństwa było tym większe, że na łamach dzienników mogli przeczytać, że transport zwłok do Malborka odbył się w nieodpowiednich warunkach. Dwuznaczna sytuacja szybko się wyjaśniła, Polacy zamierzali bowiem przewieźć ciała w trumnach, jednak strona niemiecka domagała się jak najszybszego wydania zwłok i od tego odstąpiono. Gdańskie dzienniki informowały, jakoby pośpieszne pociągi tranzytowe kursują przez teren Polski zamknięte na klucz lub zaplombowane, wskutek czego podróżni w razie nieszczęśliwych wypadków nie mogą wydostać się z wagonów²⁴. Co ciekawe, jedna z kobiet, Emma Wogram z Berlina, która zmarła w szpitalu w Tczewie 3 czerwca 1925 r. w wyniku odniesionych ran, przed zgonem wyraziła życzenie być pochowaną w Polsce, jednak Dyrekcja Kolejowa w Gdańsku stosownie do umowy tranzytowej do woli zmarłej się nie zastosowała i odesłała zwłoki do Niemiec²⁵.

Krzysztof Halicki

PRZYPISY

- ¹ Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z 15 IV 1934 r., nr 32, poz. 285.
- ² Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej APB), Okręgowa Komenda Policji Państwowej w Toruniu (dalej OKPP w Toruniu), sygn. 397, Okólnik MSW w Warszawie do wszystkich wojewodów z 11 V 1925 r.; Pismo Komendanta Powiatowego PP w Sępólnie do posterunków PP w powiecie sępoleńskim z 13 VII 1925 r.; APB, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (dalej UWP w Toruniu), sygn. 30076, Pismo Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku do Wojewody Pomorskiego z 14 V 1925 r.
- ³ APB, UWP w Toruniu, sygn. 30076, Pismo Ministerstwa Kolei do MSW w Warszawie z dnia 24 VIII 1925 r.
- ⁴ Obecnie Czerniachowsk (ros. Черняховск; do 1946 niem. Insterburg, pol. Wystruć) – miasto w obwodzie kaliningradzkim w Rosji (42,4 tys. mieszkańców w 2005 r.). Miejscowość położona u ujścia rzeki Instrucz (Wystruć) do Pregoly, około 90 km na wschód od Kaliningradu, na trasie kolejowej Kaliningrad–Moskwa.
- ⁵ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 145 z 1 V 1925 r. z godz. 3.13 do KG PP w Warszawie; Telefonogram nr 42 KP PP w Starogardzie do Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu z 1 V 1925 r. z godz. 7.50; Pismo Naczelnika OUPP w Toruniu do Naczelnika

- Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w Toruniu z 1 V 1925 r.; Komunikat prasowy dla Polskiej Agencji Telegraficznej z 2 V 1925 r.; Pismo Kierownika Ekspozytury Policji Politycznej w Chojnicach do OUPP w Toruniu z 3 V 1925 r.; Pismo KP PP w Starogardzie do OUPP w Toruniu z 11 V 1925 r.; Pismo KP PP w Tczewie z 14 V 1925 r., Lista zabitych i rannych w katastrofie; „Słowo Pomorskie” nr 102 z 2 V 1925 r., Olbrzymia katastrofa pod Starogardem. „Słowo Pomorskie” podało liczbę 38 osób zabitych i 60 rannych.
- ⁶ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Pismo Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu do Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w Toruniu z 1 V 1925 r.
 - ⁷ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Komunikat prasowy podany do Polskiej Agencji Telegraficznej z 2 V 1925 r.; 65 Starogardzki Pułk Piechoty (65 pp) stacjonował w garnizonie Grudziądz (II batalion w Gniewie). Wchodził w skład 16 Pomorskiej Dywizji Piechoty.
 - ⁸ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 74 wysłany z Ekspozytury Policji Politycznej w Tczewie z 1 V 1925 r. z godz. 8.30; Telefonogram nr 162 KP PP Starogard z 8 V 1925 r. z godz. 13.00.
 - ⁹ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Komunikat prasowy podany do Polskiej Agencji Telegraficznej z 2 V 1925 r.; Telefonogram nr 127 OUPP w Toruniu z 22 V 1925 r. z godz. 18.00.
 - ¹⁰ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Sprawozdanie z zamachu na pociąg pod Starogardem sporządzone przez Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu nadkomisarza Mieczysława Lissowskiego w dniu 28 V 1925 r.
 - ¹¹ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Raport kierownika Ekspozytury Policji Politycznej w Chojnicach do Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu z 3 V 1925 r.; Archiwum Państwowe w Gdańsku, Powiatowa Komenda Policji Państwowej w Starogardzie, sygn. 4, Protokół przesłuchania Franciszka Wintera przez posterunkowego służby śledczej Fiałkowskiego.
 - ¹² APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 34 Ekspozytury Policji Politycznej w Tczewie do Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu z 1 V 1925 r. z godz. 11.15.
 - ¹³ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Protokół dochodzenia starszego przodownika Pawłowskiego z 1 V 1925 r.; Protokół przesłuchania Jana Pawlickiego w dniu 2 V 1925 r. przez posterunkowego służby śledczej Grabowskiego.
 - ¹⁴ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Raport kierownika Ekspozytury Policji Politycznej w Chojnicach do Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu z 3 V 1925 r.
 - ¹⁵ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Sprawozdanie o zamachu na pociąg pod Starogardem z 8 V 1925 r. sporządzone przez Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu; Protokół dochodzenia starszego przodownika Pawłowskiego z 1 V 1925 r.; Protokół przesłuchania właściciela majątku Kokoszkowy Franciszka Würtza [brak daty]; Echa zbrodni pod Starogardem. Zbrodniarze starogardcy w ręku władz, „Gazeta Bydgoska” nr 104 z 6 V 1925 r.
 - ¹⁶ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 164 Naczelnika OUPP w Toruniu nadkomisarza M. Lissowskiego do Ekspozytury Policji Politycznej w Grudziądzu i Chojnicach z 9 V 1925 r.
 - ¹⁷ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Sprawozdanie o zamachu na pociąg pod Starogardem z 8 V 1925 r. sporządzone przez Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu; Protokół przesłuchania nadzorcy torów Jana Pawlickiego w dniu 2 V 1925 r. przez posterunkowego służby śledczej Grabowskiego; Protokół przesłuchania Kierownika Urzędu Ruchu w Chojnicach inż. Aleksandra Krzywonosowa w dniu 3 V 1925 r.; Protokół przesłuchania nadzorcy I klasy toru w Tczewie Andrzeja Żołyniaka z 3 V 1925 r.
 - ¹⁸ Echa katastrofy starogardzkiej, „Słowo Pomorskie” nr 141 z 23 VI 1925 r.
 - ¹⁹ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Oświadczenie Gdańskiej Dyrekcji Kolei w sprawie przyczyn, które spowodowały wykoślenie się pociągu tranzytowego nr 907 z 30 IV na 1 V 1925 r. w km 403, $\frac{3}{4}$ w pobliżu Stacji Starogard linii kolejowej Tczew–Chojnice; Katastrofa pod Starogardem. Wyjaśnienie Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej, „Gazeta Bydgoska” nr 106 z 8 V 1925 r.
 - ²⁰ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 84 z 12 V 1925 r. z godz. 9.45 z Ekspozytury Policji Politycznej w Tczewie.
 - ²¹ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 93 z 16 V 1925 r. z godz. 11.00 z Ekspozytury Policji Politycznej w Tczewie; Telefonogram nr 186 z 15 V 1925 r. z godz. 15.35 Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu do Wydziału V KG PP w Warszawie.
 - ²² APB, UWP w Toruniu, sygn. 4683, Meldunek doraźny nr 2 Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w Toruniu z 23 VI 1933 r.; UWP w Toruniu, sygn. 4684, Meldunek doraźny nr 80 z 14 XI 1934 r. Jak bardzo władze polskie obawiały się wszelkich podejrzeń o dokonanie zamachu przez swoich obywateli, świadczy aresztowanie przez Ekspozyturę Policji Politycznej w Bydgoszczy maszynisty kolejowego Antoniego Stejaka za rozgłaszanie wiadomości, iż do katastrofy doszło przez zły stan torów z winy polskich władz kolejowych. Stejak został oskarżony o zdradę stanu i stanął przed Sądem Okręgowym w Bydgoszczy.
 - ²³ K. Bączkowski, Na ścieżce pokoju i wojny. Wspomnienia, refleksje, komentarze, kopia maszynopisowa ze zbiorów Biblioteki Gdańskiej PAN, s. 108; APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 42 KP PP w Sta-

rogardzie do OUPP w Toruniu z 1 V 1925 r. z godz. 7.50; Ibidem, Sprawozdanie o zamachu na pociąg pod Starogardem z 8 V 1925 r. sporządzone przez Naczelnika Okręgowego Urzędu Policji Politycznej w Toruniu.

²⁴ Echa katastrofy starogardzkiej, „Kurier Poznański” nr 75 z 17 II 1926 r.; Niemcy wyzyskują katastrofę, „Gazeta Bydgoska” nr 102 z 3 V 1925 r.; Echa katastrofy starogardzkiej. W Gdańsku zbiera się polsko-niemiecki kolejący trybunał rozjemczy. Chamberlain o katastrofie, „Gazeta Bydgoska” nr 107 z 9 V 1925 r.; Echa katastrofy kolejowej pod Starogardem, „Gazeta Bydgoska” nr 110 z 13 V 1925 r. Należy podkreślić, że najstarsze podkłady kolejowe pochodziły z 1904 r., a najmłodsze położone były w 1923 r. Jednak zdecydowana większość podkładów była w bardzo dobrym stanie, bowiem co trzeci podkład pochodził z remontów torów, które odbyły się w 1923 r. Nie wszystkie tytuły niemieckie pisały o katastrofie w tym samym tonie, np. gazeta „Danziger Allgemeine Zeitung” podała informację, że przyczyną wypadku nie był zły stan techniczny torów, tylko zamach.

²⁵ APB, UWP w Toruniu, sygn. 4806, Telefonogram nr 98 EPP Tczew z 5 VI 1925 r. z godz. 16.05.

BIBLIOGRAFIA

I. Materiały archiwalne

Archiwum Państwowe w Bydgoszczy:

zespół akt Okręgowa Komenda Policji Państwowej w Toruniu [1919] 1920–1939,

zespół akt Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (1919–1939).

Archiwum Państwowe w Gdańsku:

Powiatowa Komenda Policji Państwowej w Starogardzie (1921–1926).

II. Prasa

„Słowo Pomorskie”,

„Gazeta Bydgoska”,

„Kurier Poznański”.

III. Literatura

Bączkowski K.: Na ścieżce pokoju i wojny. Wspomnienia, refleksje, komentarze, kopia maszynopisowa ze zbiorów Biblioteki Gdańskiej PAN.

Streszczenie

W okresie międzywojennym katastrofy kolejowe były częstym zjawiskiem i wymagały środków zapobiegawczych. Do zwalczania akcji sabotażowych powołano głównie władze kolejowe, które zobligowane były do współpracy z organami policyjnymi.

Katastrofa kolejowa pod Starogardem, która wydarzyła się w nocy z 30 kwietnia na 1 maja 1925 r., należała do najtragiczniej-

szych tego typu wypadków w międzywojennej Polsce. Z powodu rozkręcenia szyn pociąg międzynarodowy relacji Insterburg–Berlin, składający się z 9 wagonów, stoczył się z 8–9-metrowego nasypu. W rezultacie zamachu na miejscu zginęło 25 pasażerów, w większości obywateli niemieckich, a co najmniej 12 odniosło ciężkie rany, w wyniku których 4 osoby zmarły w tczewskim szpitalu, zwiększając bilans zabitych do 29. Ponadto 60 osób odniosło lekkie obrażenia.

Podjęte śledztwo nie doprowadziło do wykrycia sprawców tej katastrofy. Technika wykonania zamachu wskazywała na pracę specjalistów. Od początku założono, że zamach mógł mieć podłoże polityczne.

Słowa kluczowe: Policja Państwowa, katastrofa kolejowa, służby bezpieczeństwa II RP

Summary

In the period between World War I and World War II railway crashed were a frequent phenomenon and called for some preventive measures. Prosecution of acts of sabotage was mainly in the scope of duties of Railway Management, which was obliged to cooperate with the Police.

The train crash near Starogard that occurred on the night of 30th April, 1925 was among most tragic ones in that period. Due to unscrewing of rails an international Insterburg-Berlin train comprising 9 cars went down 8–9 meter embankment. Because of the sabotage action 25 passengers, mainly Germans, were killed on the spot and at least 12 persons suffered serious injuries. 4 of the injured passengers died in Tczew hospital, which resulted in increasing the number of fatal victims to 29. 60 persons suffered light injuries.

The investigation did not succeed in detection of the perpetrators. The technique of carrying out the act of sabotage indicated a work of specialists. Already at the beginning of the investigation an assumption was made that the crime might have had a political background.

Keywords: National Police, railway crash, Security Services of Polish Republic II

W następnym numerze,

w tym dziale

zamieszczony zostanie artykuł

pt.: „Fałszerze pieniędzy w Polsce

w okresie międzywojennym”,

autorstwa Krzysztofa Halickiego.