

Krzysztof Dunin-Wąsowicz

TRANSPORTY WARSZAWSKIE W STUTTHOFIE

Obóz koncentracyjny Stutthof, zwany początkowo obozem jeńców cywilnych, a potem obozem specjalnym, przeszedł przez blisko sześć lat istnienia dość znaczną ewolucję pod względem składu narodowościowego i pochodzenia więźniów. Pomyślany pierwotnie jako obóz dla Polaków gdańskich i działaczy polskich z terenu Trzeciej Rzeszy, stał się szybko obozem przeznaczonym dla Polaków z terenów całego Pomorza Gdańskiego, a po kilku latach zaczęli doń napływać więźniowie Polacy z północnego Mazowsza, z Białostockiego, Warszawy, Lublina. Nigdy też właściwie nie był Stutthof wyłącznie obozem dla Polaków. Już we wrześniu 1939 r. osadzono w nim sporą liczbę Żydów gdańskich. W 1941 r. doszli Rosjanie, Białorusini i Ukraińcy, w tym samym okresie polityczni i kryminalni Niemcy, a potem wiele innych narodowości, tak że pod koniec jego istnienia było właściwie w Stutthofie więcej ludzi innych narodowości (przede wszystkim Żydów) niż Polaków. Był więc Stutthof obozem wielonarodowościowym. Więźniowie różnych narodowości i różnego pochodzenia cierpieli w nim i ginęli masowo. Nie jesteśmy dziś w stanie ocenić, kto cierpiał bardziej, kto ginął bardziej masowo. Nikt przecież nie ma monopolu na męczeństwo, podobnie jak nikt nie ma monopolu na bohaterstwo. Tę bezsporną rację powinni mieć na uwadze wszyscy historycy i publicyści piszący o Stutthofie.

Ale przecież w dziejach Stutthofu były okresy, które zaznaczyły się szczególnie silnie. Pomijając okres początkowy, szczególnie ciężki i męczeński, wspomnijmy o roli, jaką w wewnętrznym życiu Stutthofu odegrały transporty tzw. polizeihaftlingów (głównie z Gdyni) i transport brodnicki, a także znaczeniu, jakie dla rozwoju życia kulturalnego i ruchu oporu miały transporty warszawskie, zwłaszcza zaś transport pawiacki z maja 1944 r.

Transportów z Warszawy do Stutthofu było w ciągu sześciu lat istnienia obozu kilka. Pierwszym z nich był transport z 22 maja 1942 r. skierowany przez Urząd Komendanta Policji Bezpieczeństwa i Służby Bezpieczeństwa Dystryktu Warszawskiego — Wydział IV z więzienia policyjnego na Pawiaku. Transport ten liczył 51 więźniów, w tym 11 Żydów i 40 Polaków. Oznaczono ich numerami od 13 544 do 13 594. Większość z nich była mieszkańcami Warszawy, tylko ośmiu pochodziło z miejsco-

wości podwarszawskich: z Grodziska, Milanówka i innych. Według oświadczeń więźniów, w skład transportu wchodziło 25 robotników, 19 rzemieślników, 6 kupców i tylko 1 nauczyciel. Mamy jednak wątpliwości, czy więźniowie zawsze podawali prawdziwe zawody. Z tego transportu bardzo szybko, bo tylko do listopada 1942 r., zmarło aż 41 więźniów. Sześciu z nich zostało wysłanych 14 listopada 1942 r. w transporcie do Dachau razem z 300 innymi więźniami. Transport ten był sześć dni w drodze. Po przybyciu na miejsce znaleziono 63 trupy oraz szkielety pięciu zjedzonych¹. Bardzo więc prawdopodobne, że wymienieni więźniowie z Pawiaka zginęli w czasie drogi lub też nie przeżyli potem Dachau. Jeszcze jeden więzień został przeniesiony w lutym 1943 r. do obozu w Oświęcimiu. Pozostało zaledwie trzech, o których udało się znaleźć jakieś informacje. Być może, że przeżyli oni Stutthof. Dla uniknięcia nieporozumień musimy jednak podać, że jeden z tej trójki, Czesław Duszyński (a być może wszyscy trzej), jak wynika z kart personalnych, to 10 razy karany przed wojną za kradzież zwyczajny kryminalista, który siedział cztery lata i osiem miesięcy w więzieniu. Nie wiadomo, za co dostał się do więzienia w czasie wojny, nie wygląda jednak na to, aby był to szczególnie gorliwy działacz ruchu oporu².

Pierwszy transport właściwych więźniów politycznych pochodzących z Warszawy przyszedł do Stutthofu dopiero w dwa lata później, 24 maja 1944 r. Transport ten wysłano z Pawiaka, prawdopodobnie na skutek planowanej ewakuacji Oświęcimia i przepełnienia Gross-Rosen, do których to obozów kierowano przedtem na ogół więźniów z Pawiaka. Transport został skierowany po kilkudniowych masowych egzekucjach kilkuset mężczyzn i kilkudziesięciu kobiet. Transport ten formowano w kilka grup. Początkowo, 22 maja 1944 r. rano, wywołano około 600 więźniów, których później w Stutthofie zaliczono do tzw. grupy I i II. Tegoż dnia po południu, kiedy sprawa zdawała się już zakończona, wywołano nieoczekiwanie jeszcze 219 więźniów i utworzono tzw. grupę III, do której zaliczono ludzi z najcięższymi obciążeniami (dywersja, udowodnione posiadanie broni, przynależność do ruchu oporu, udział w wywiadzie, łączność radiowa z sojusznikami, budowa nadajników radiowych). Przez cały dzień 23 maja kilkakrotnie wywoływano więźniów z transportu na podwórce więzienne, ustawiano, segregowano, dzielono. Rozpoczęło się także skreślanie z list transportowych ludzi niezdolnych do transportu lub potrzebnych władzom policyjnym na miejscu w Warszawie. Z listy skreślał przede wszystkim dr Walter Friderik, naczelnny lekarz niemiecki Pawiaka. Pozostawał on niewątpliwie pod pewnym wpływem polskich lekarzy więziennych, a zwłaszcza dr. Zygmunta Śliwickiego, i za ich

¹ M. Grabiński, *Dyplomacja w Dachau*, Dachau 1946, s. 169.

² Archiwum Muzeum Stutthof, Karta personalna Czesława Duszyńskiego, nr 13 575.

sugestią skreślał niektórych starych i schorowanych więźniów, nie nadających się do transportu. Tak więc z pierwszych dwóch grup transportowych dr Friderik skreślił ogółem 27 nazwisk, między innymi także ojca autora artykułu, Władysława Dąnin-Wąsowicza, który dzięki temu nie pojechał do Stutthofu, a następnie został pod koniec lipca 1944 r. zwolniony z Pawiaka. Zdarzało się jednak, że więźniowie skreśleni z listy trafiali do następnych transportów. Taki los spotkał skreślonego przez dr. Friderika Eugeniusza Woźniaka, którego wysłano do Gross-Rosen 4 lipca 1944 r.³ Poza skreśleniami dr. Friderika były na liście jeszcze inne nazwiska skreślone przez kogoś, kto używał w tym celu innego ołówka (dr Friderik skreślał niebieskim, druga osoba — prawdopodobnie przedstawiciel Sipo — czerwonym). Tych skreśleń było kilkadziesiąt. Prawdopodobnie wykreśleni zostali ludzie potrzebni jeszcze do przesłuchań, możliwe jest też, że wskutek bałaganu panującego już wówczas w hitlerowskim aparacie policyjnym na listach tych znaleźli się ludzie już wcześniej rozstrzelani na Pawiaku. Wobec braku akt gestapo niemożliwe jest dzisiaj dokładne ustalenie, co się stało z poszczególnymi ludźmi skreślonymi z listy transportowej. Mało tego. Lista transportowa pierwotnie liczyła 867 nazwisk. Tymczasem do Stutthofu dojechało tylko 859 więźniów. Ośmiu z figurujących na liście: Adam Altenberg, Władysław Badurzyński, Jan Berdych, Mirosław Piwowarski, Jan Rutkowski, Władysław Szambelan, Michał Wetrow i Czesław Jarzęcki, nie dojechało do Stutthofu. Jeden z nich, Mirosław Piwowarski, wysłany został do Gross-Rosen transportem 4 lipca 1944 r. Co się stało z innymi? Zapewne zostali skreśleni w ostatniej chwili.

W sumie więc transport, który dojechał do Stutthofu, liczył 859 więźniów podzielonych na trzy grupy. Grupa I liczyła 263 osoby, grupa II — 377 osób, grupa III — 219 osób. Więźniowie ci otrzymali numery od 35 417 do 36 275.

Wyjazd transportu nastąpił 24 maja 1944 r. nad ranem. Więźniów załadowano do samochodów ciężarowych i przewieziono na Dworzec Zachodni. Jeszcze na Pawiaku związano im ręce z tyłu. Na Dworcu Zachodnim załadowano ich po 70 do bydłowych wagonów, wrzucono chleb (bochenek na 3 ludzi) i zasunięto szczelnie drzwi. Mimo tłoku i poczucia niepewności w transporcie panował dobry nastrój. Wyjeżdżano przecież do obozu z Pawiaka, gdzie ciągle odbywały się egzekucje i zagrożenie było ogromne. Spodziewano się na ogół większych szans przeżycia w obozie.

Wywożeni z miasta widzieli bielejące na murach napisy: żegnajcie Rodacy! To podziemna Warszawa powiadomiona o transporcie żegnała swoich towarzyszy. Transport, wbrew oczekiwaniu, pojechał nie na po-

³ Archiwum Głównej Komisji Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce (AGK BZHwP), Zespół Stutthof, sygn. Bd. 105.

