

Stacja Radegast

Kategorie: Miejsca

Bocznicą kolejową na Radogoszczu powstała w 1926 r., w ramach realizacji odcinka kolei Łódź–Widzew–Zgierz. Linia ta miała stanowić fragment magistrali kolejowej z Łodzi do Brodnicy jako alternatywnego połączenia towarowego łączącego Zagłębie Dąbrowskie z Wybrzeżem. W 1928 r. została ona rozbudowana o tor mijanki kolejowej (mający w przyszłości umożliwić podniesienie jej do rangi stacji towarowej), przystąpiono też wtedy do budowy bocznicy. W tym czasie powstały murowana rampa, ziemny plac przeładunkowy oraz fundament pod przyszły magazyn towarowy.

W końcu lat 30. w okolicy pobliskiego wiaduktu przy ul. Strykowskiej wybudowano parterową nastawnię wykonawczą. Równolegle w rejonie ul. Admiralskiej rozpoczęto wznoszenie jednopiętrowego murowanego budynku stacyjnego z pomieszczeniem nastawni dysponującej, którego nie ukończono do wybuchu II wojny światowej.

30 listopada 1939 r. łódzki węzeł kolejowy został włączony do sieci kolejowej w Kraju Warty (vide), pod zarządem Dyrekcji Kolei Rzeszy w Poznaniu (Reichsbahndirektion Posen, RBD Posen). Pierwotnie miejscem przekazywania – do utworzonego w lutym 1940 r. getta – żywności, surowców i odbioru jego produkcji był [Bałucki Rynek](#). Szybko okazało się, że ze względu na ilość towarów funkcję tą musiała przejąć stacja kolejowa. Stacja rozpoczęła działalność 7 lutego 1941 r., ale nie została włączona w obręb getta. Formalnie od 1 sierpnia 1941 r. była jedynie dzierzawiona przez władze miejskie od kolei niemieckich (Deutsche Reichsbahn).

Stacja była odgradzona drewnianym płotem, między deskami umieszczono drut kolczasty i dodatkowo od obszaru getta oddzielała ją dzisiejsza ulica Inflancka. Na wysokości obecnego skrzyżowania ulic Inflanckiej i Kolińskiego znajdowało się przejście, otwierane w razie potrzeby pod kontrolą policji niemieckiej (vide VI Rewir Policji) oraz [Śuby Porządkowej](#).

W dokumentach miejsce to funkcjonowało pod kilkoma nazwami: Gettobahnhof Radegast lub Verladeanlage Radegast. Pod koniec grudnia 1943 r. stacja została przemianowana na Verladebahnhof Waldborn lub Verladeanlage in Litzmannstadt- Waldborn. W getcie używano powszechnie nazw Bahnhof, stacja Radegast lub stacja na Marysinie.

Na polecenie władz miejskich już na przełomie 1940 i 1941 r. przejęty w stanie surowym budynek stacyjny zaczęto wykańczać i adaptować na posterunek Policji Ochronnej. Równolegle w sąsiedztwie murowanej rampy ładunkowej na przedwojennych fundamentach wzniesiono drewniany budynek magazynowy. Następnie już z nakazu niemieckiego Zarządu Getta (vide) żydowscy robotnicy wybrukowali drogę dojazdową, przygotowali plac ładunkowy (mieszczący skład drewna i plac węglowy) oraz doprowadzili wodociąg. Podczas prac został również poszerzony wykop, w którym ułożone były dotychczasowe tory szlakowe. Uzyskaną ziemię wywożono na budowę nasypu biegnącego od Chojen w kierunku powstającej stacji rozrządowej na Olechowie. W latach 1942-1943 wzniesiono trzy baraki pełniące funkcję magazynów.

Trudność z transportem surowców ze względu na peryferyjną lokalizację stacji wpłynęła na decyzję o budowie linii tramwajowej. Prace rozpoczęto w październiku 1941 r., a jej końcowy fragment na stacji Radegast oddano do użytku w kwietniu 1942 r. Docelowo połączyła ona Marysin (vide) z centralnymi punktami getta - Bałuckim Rynkiem oraz składnicami towarowymi na Starym Mieście. W lipcu 1942 r. na stacji przystąpiono do budowy czterech baraków, które posłużyły jako skład przywożonych surowców i półfabrykatów.

Za sprawą działających w getcie resortów pracy, produkujących na potrzeby niemieckiej gospodarki wojennej, znacznie więcej transportów opuszczało getto. Zgodnie z szacunkami niemieckiego Zarządu Getta rocznie wywożono 5-6 tys. wagonów z wytworzonymi tam towarami.

Stacja oprócz funkcji towarowych od 1941 r. nabrała dodatkowego znaczenia, związanego z transportami pasażerskimi. Jesienią 1941 r. przyjechały tu pierwsze pociągi z wsiedleńcami. Kolejni po Żydach ze zlikwidowanego getta we Włocławku (vide) byli Romowie i Sinti z terenów Austrii oraz około 20 tys. Żydów z miast w Rzeszy i

Protektoracie Czech i Moraw.

Dalsze wsiedlenia prowadzono od wiosny 1942 r., wraz z rozpoczęciem likwidacji gett prowincjonalnych powstałych na obszarze Kraju Warty. Część deportowanych kierowano bezpośrednio na [Bałucki Rynek](#) jak chociażby 3290 Żydów (vide [Pabianice](#)), przesiedlonych 17-18 maja 1942 r. Większość przesiedleńców do getta trafiała jednak przez stację Radegast.

W okresie od stycznia do maja 1942 r. stacja stała się miejscem, skąd kierowano transporty do utworzonego 8 grudnia 1941 r. [obozu zagłady w Chełmnie nad Nerem](#). W ciągu pierwszych pięciu miesięcy 1942 r. w ramach trzech akcji deportacyjnych przez stację Radegast deportowano, a następnie zamordowano prawie 55 tys. osób. Równolegle ze stacji odchodziły transporty osób skierowanych do obozów pracy przymusowej.

Niezależnie od prowadzonych deportacji radogoski punkt przeładunkowy odgrywał wciąż ważną rolę gospodarczą. Na przełomie 1943 i 1944 r. rozpoczęto na jego terenie budowę kilku baraków. Powstały w ten sposób Zakład Budowlany (vide [Produkcja prowizorycznych domków](#)) miał produkować płyty heraklitowe z wełny drzewnej, potrzebne do budowy prowizorycznych domów. Miały być one wytwarzane w getcie, a następnie przekazywane mieszkańcom zbombardowanych miast na terenie Rzeszy. Ich produkcja nigdy jednak nie wyszła poza stadium eksperymentalne.

Podczas likwidacji getta stację kolejową Radegast wykorzystano w celu wysiedlenia Żydów początkowo do obozu zagłady w Chełmnie nad Nerem, następnie do Auschwitz.

W okresie od września 1944 r. ze stacji odprawiane były w głąb Rzeszy pociągi z mieniem pozostawionym na terenie zlikwidowanego getta. Spośród pozostawionych około 1,5 tys. osób tworzących tzw. komando porządkowe około 600 osób opuściło Łódź, wyjeżdżając 21 października 1944 r. ze stacji Radegast do pracy w fabrykach w Dreźnie i Königs Wusterhausen.

Po 1945 r. stacji przywrócono pierwotną funkcję mijanki i placu przeładunkowego. Rozebrano drewniane baraki powstałe w czasie okupacji, pozostawiając istniejący do dzisiaj budynek z rampą oraz obie nastawnie. Od początku lat 50. do 90. stacja pełniła funkcję

posterunku bocznicowego do obsługi ulokowanych w pobliżu hurtowni. W latach 90. minionego wieku zlikwidowano część torów i rozjazdów, pozostawiając tor szlakowy i odcięte od niego tory boczne. Budynek z rampą długi czas stał nieużywany, dopiero w tamtej dekadzie wydzierżawiono go na stolarsnię. Prywatny właściciel dokonał istotnych zmian w wyglądzie budynku, tak aby dostosować go do własnej działalności oraz odpowiednich warunków pracy. W 2004 r. powstał na części terenu dawnej stacji kolejowej getta [Pomnik Zagłady Litzmannstadt Getto](#).

Izabela Terela

Źródła

APŁ, 221/32482, k. 17-162; Kronika, t. 1, s. 104, 1.03.1941; t. 2, s. 375, 11.07.1942; t. 4, s. 303, 15.05.1944; Ch. Jensen, Koleją przez Łódź. Historia łódzkiej kolei, Łódź: Księży Młyn, 2017, s. 92-92, 120-136; M. Jerczyński, Koleją przez Łódź. Łódzkie stacje kolejowe, Łódź: Księży Młyn, 2018, s. 181-190.

Tagi

administracja żydowska aprowizacja deportacje Żydzi z Rzeszy i Protektoratu

Data aktualizacji: 30-07-2026

Data dodania: 21-08-2025