



ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



Polskie Koleje Państwowe
w Wolnym Mieście Gdańsku



Polscy kolejarze na stadionie KS „Gedania”,
1938 r. PAN BG



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

Wystawa przygotowana przez Oddziałowe
Biuro Edukacji Narodowej IPN w Gdańsku

Autor wystawy: Karolina Masłowska

Recenzent: dr Wojciech Grott

Projekt graficzny: Karolina Masłowska

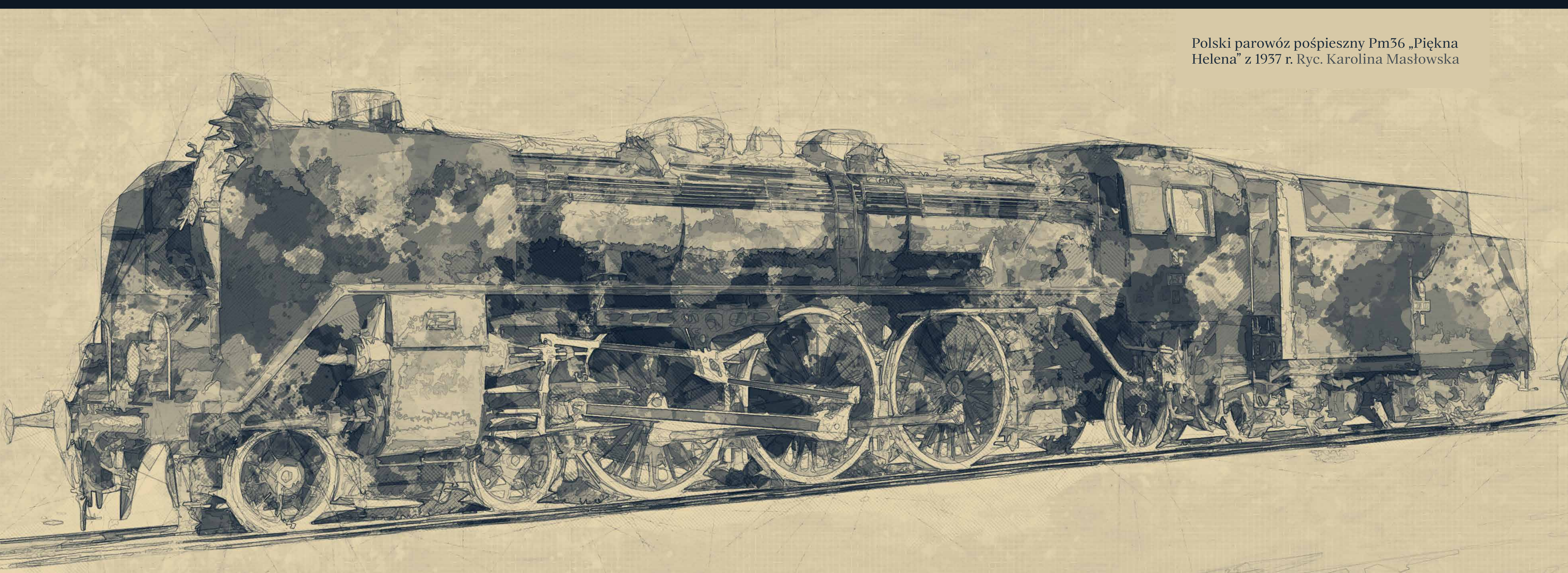
Recenzja graficzna: Karol Czechowicz

Redakcja: Anna Świtalska-Jopek

Na wystawie zostały wykorzystane
zdjęcia i materiały ze zbiorów:

- Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (AIPN),
- Archiwum Państwowego w Gdańsku (APG),
- Archiwum Szkoły Podstawowej w Szymankowie (SP w Szymankowie),
- Biblioteki Uniwersytetu Jagiellońskiego (BUJ),
- Fundacji dla Gdańska i Pomorza (FGP),
- Muzeum Uniwersytetu Warszawskiego (MUW),

- Narodowego Archiwum Cyfrowego (NAC),
- Polskiej Akademii Nauk Biblioteki Gdańskiej (PAN BG),
- zbiorów prywatnych Karoliny Masłowskiej,
- domeny publicznej.



Polski parowóz pośpieszny Pm36 „Piękna
Helena” z 1937 r. Ryc. Karolina Masłowska



ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

POCZĄTKI KOLEI W GDAŃSKU

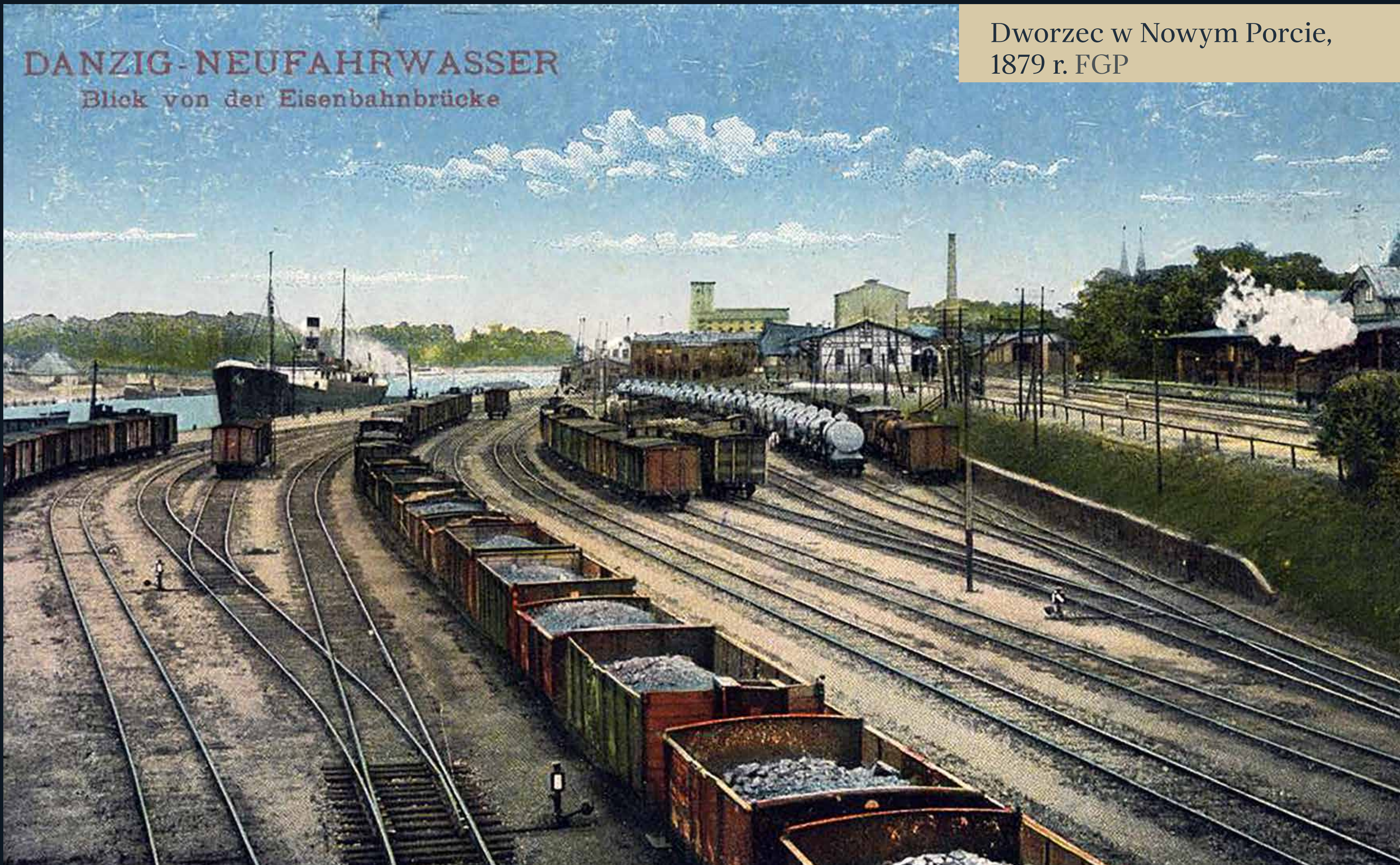
Latem 1852 r. Gdańsk został połączony z Bydgoszczą przez Tczew linią stanowiącą lokalne odgałęzienie Pruskiej Kolei Wschodniej (Preußische Ostbahn), łączącej Berlin z Królewcem. Z jednej strony rozbudowa kolei w Gdańsku była mocno ograniczana przez władze wojskowe, przeciwnie przebijaniu się jej przez fortyfikacje miejskie, a z drugiej stawiała się niezbędna dla dalszego rozwoju miasta i portu. W 1865 r. linia kolejowa została podciągnięta do Nowego Portu, włączając port w sieć kolejową.

Do 1914 r. Gdańsk zyskał połączenia z Słupskiem/Koszalinem, Kartuzami, Kościerzyną/Bytowem, Chojnicami/Piłą, Chojnicami/Szczecinkiem, a po wybudowaniu mostów na Wiśle (1857 r.) i Nogacie (1857 i 1899 r.) przez Malbork stopniowo z Elblągiem/Królewcem, Olsztynem, Mławą i dalej Warszawą oraz Toruniem. W 1886 r. połączenie kolejowe otrzymał także Nowy Dwór Gdański.

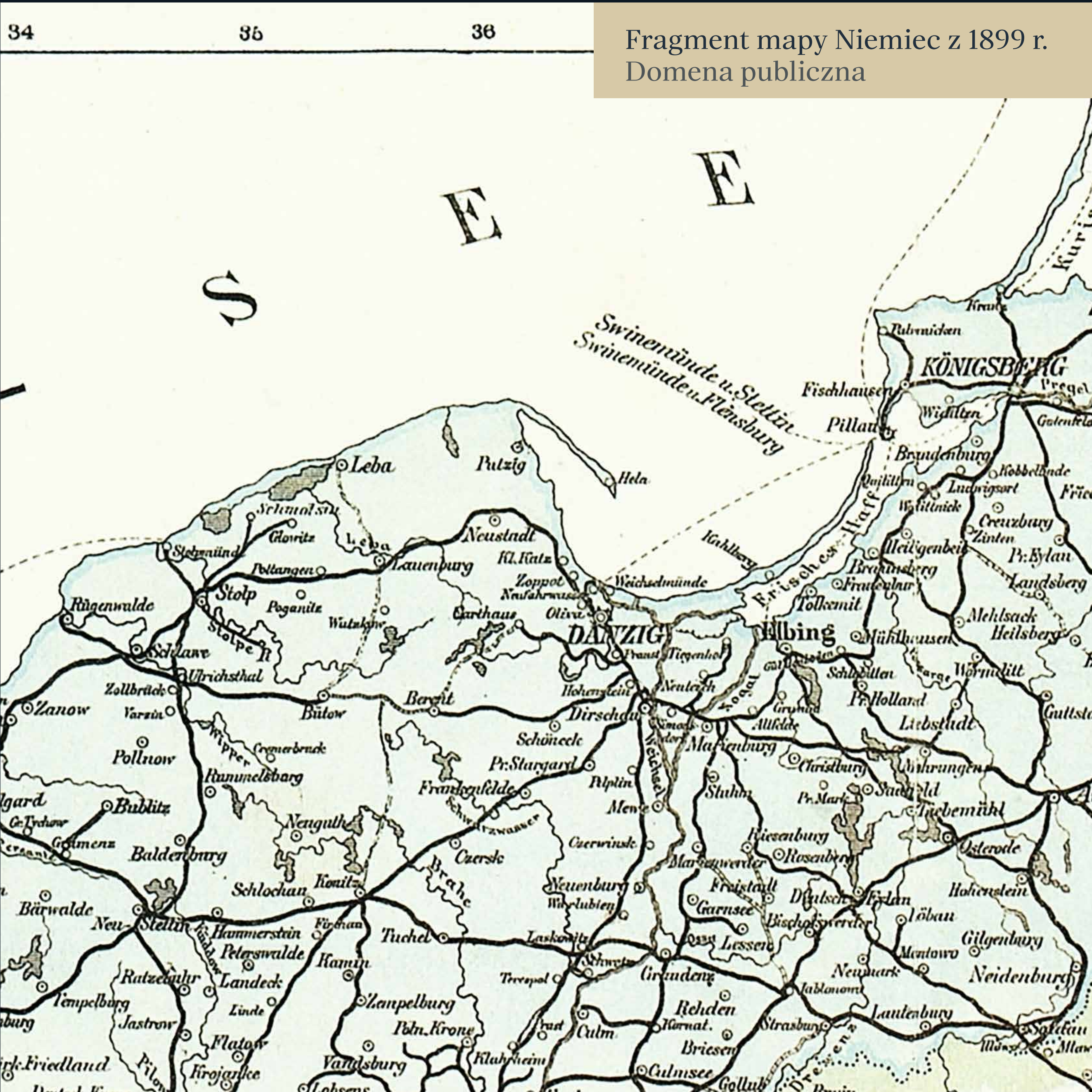
W maju 1914 r., jako ostatnią przed wybuchem Wielkiej Wojny, oddano do użytku linię łączącą Gdańsk-Wrzeszcz ze Starą Piłą przez Brętowo i Kokoszkę.



Pierwszy dworzec kolejowy w Gdańsku
– Dworzec Brama Nizinna, ok. 1855 r.
Rycina Juliusa Gottharda Gretha. PAN BG



Dworzec w Nowym Porcie,
1879 r. FGP



Fragment mapy Niemiec z 1899 r.
Domena publiczna

Pierwszy polski parowóz osobowy Ok22 produkowany
od 1923 r. w fabryce lokomotyw Fablok w Chrzanowie.
Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA DO 1914 R.

Wraz z oddawaniem do użytku kolejnych połączeń rozwijała się także infrastruktura kolejowa, a przede wszystkim powstawały dworce kolejowe. Początkowo (od 1852 r.) ruch pasażerski w Gdańsku obsługiwały Dworzec Brama Nizinna, a od 1867 r. Dworzec Brama Wyzynna. W 1870 r., wraz z uruchomieniem połączenia ze Słupskiem, wybudowano dworce we Wrzeszczu, Oliwie oraz Sopocie.

Duże inwestycje kolejowe w Gdańsku umożliwiła dopiero rozbiórka i niwelacja części miejskich obwarowań w latach 90. XIX w. W 1900 r. powstał imponujący kompleks Dworca Głównego, mieszczącego nowoczesną halę kasową, przechowalnię bagażu, poczekalnię, bufet, toalety i posterunek policji. Do zespołu należały także budynki poczty i administracji kolejowej.

W latach 1911-1914 w miejscu dawnego szpitala miejskiego przy Bramie Oliwskiej powstał okazały gmach Dyrekcji Kolei, liczący 3700 m kw., na których rozplanowano 265 pomieszczeń biurowych dla ok. 500 urzędników. Budynek posiadał centralne ogrzewanie, windy, telefony i oświetlenie elektryczne. Po 1920 r. w jego murach swoją siedzibę znalazły liczne polskie organizacje.



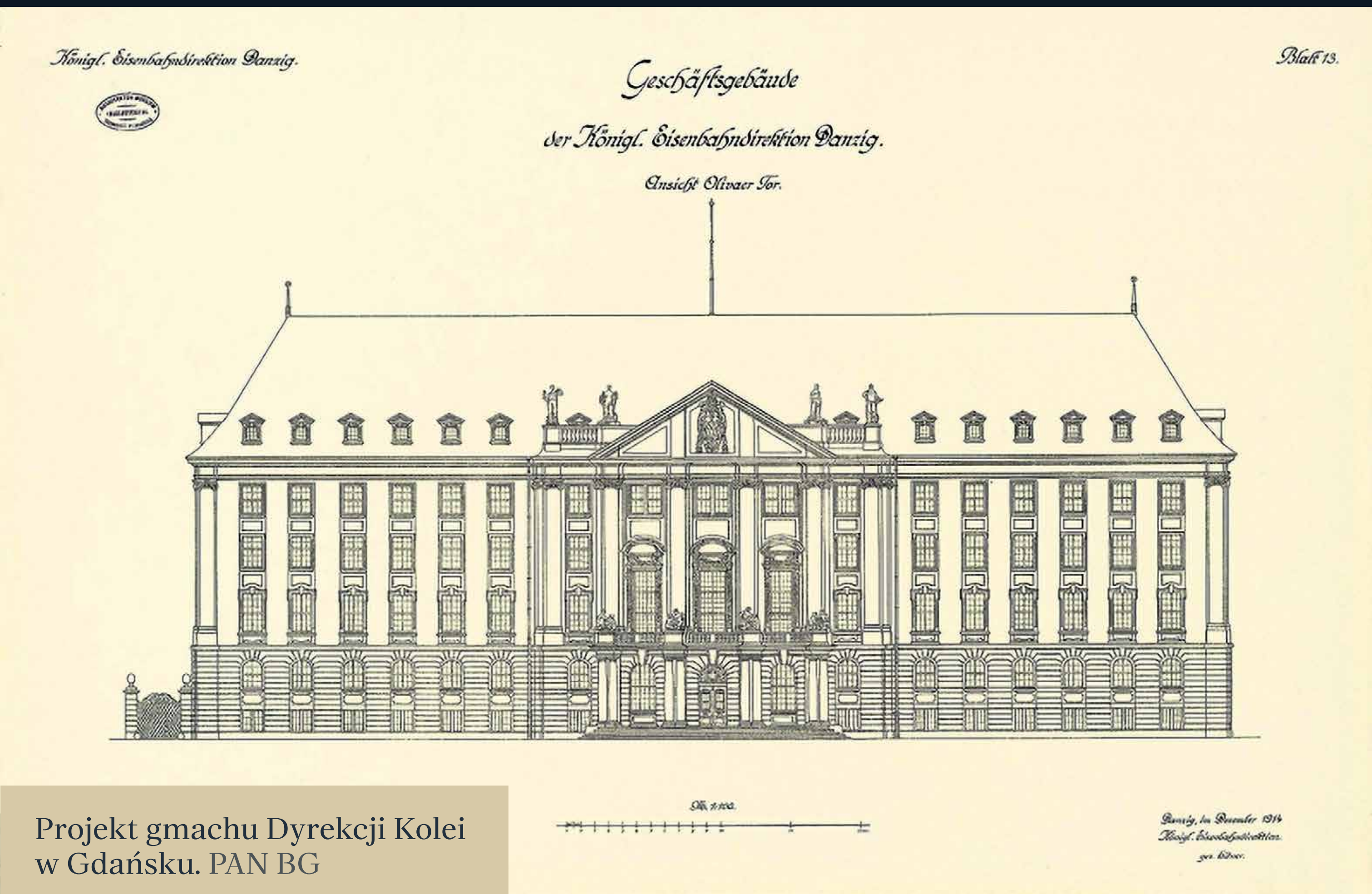
Dworzec Główny w Gdańsku po 1920 r. PAN BG



Główna hala dworca, 1902 r. PAN BG

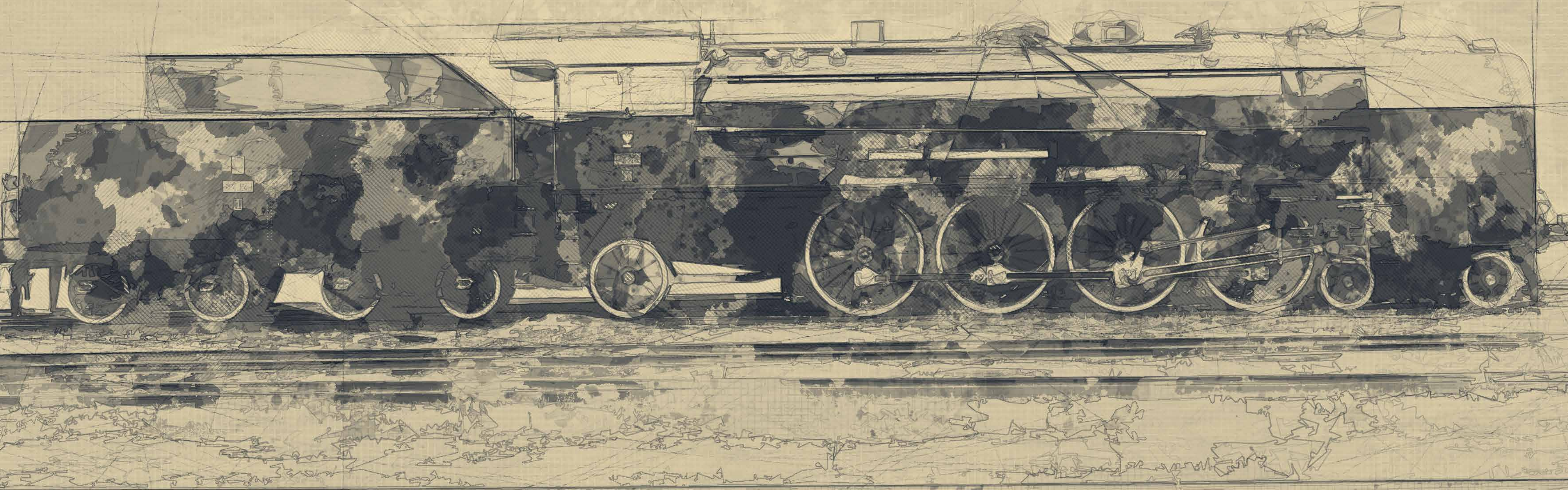


Dworzec we Wrzeszczu podczas wyborów do Volkstagu w 1935 r. PAN BG



Projekt gmachu Dyrekcji Kolei w Gdańsku. PAN BG

Polski parowóz pociąg Pu29, produkowany od 1931 r. w poznańskich zakładach H. Cegielskiego. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

OD DYREKCJI KOLEI DO DYREKCJI OKRĘGOWEJ PKP



Gmach dawnej Dyrekcji Kolei w Gdańsku
podczas wyborów do Volkstagu w 1935 r.
PAN BG

1 grudnia 1920 r., niemal równocześnie z powołaniem do życia Wolnego Miasta Gdańska, powstała Dyrekcja Kolei Wolnego Miasta (Freistadt-Eisenbahn-Direktion). Niespełna rok później decyzją Międzysojuszniczej Komisji Podziału Mienia gmach dyrekcji został przekazany Polskim Kolejom Państwowym. Powstała Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku (1921–1929), nazywana także Pomorską Dyrekcją Kolei w Gdańsku (Pommerellische Eisenbahndirektion in Danzig).

W 1929 r. placówka ta została przekształcona w Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych. 1 września 1933 r. w wyniku protestów i licznych konfliktów z władzami Wolnego Miasta Gdańska, które z niepokojem patrzyły na napływ pracowników kolei – obywateli polskich – do Gdańska, siedziba dyrekcji została przeniesiona częściowo do Torunia, a częściowo do Bydgoszczy.



Pracownicy Dyrekcji Okręgowej Polskich
Kolei Państwowych w Gdańsku w 1929 r.
PAN BG



Modernistyczny budynek dawnej Dyrekcji
Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu,
lata 30. XX w. NAC



Dawny gmach Dyrekcji Kolei
Państwowych w Bydgoszczy,
1936 r. NAC

Polski parowóz towarowy Ty23 produkowany od 1923 r.
zarówno przez zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu,
jak i fabrykę lokomotyw Fablok w Chrzanowie.
Ryc. Karolina Mastowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

GMACH DYREKCJI W LATACH 30. XX W.



Prezydium wiecu przedwyborczego w Gdańsku w 1935 r. W otoczeniu polskich kolejarzy siedzą m.in. kandydaci na polskich posłów do Volkstagu Antoni Lendzion (trzeci z lewej) i Bronisław Budzyński (czwarty z lewej) oraz naczelnik Biura Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych dr Aleksander Schiller de Schildenfeld (pierwszy z prawej). PAN BG



Uroczystość pożegnania rady Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku Ignacego Ziętkiewicza, zorganizowana w salach Dyrekcji Kolei 30 listopada 1936 r. Siedzą (od lewej) dr Aleksander Schiller von Schildenfeld, ks. Franciszek Rogaczewski, min. Kazimierz Papée – komisarz generalny RP i radca Ignacy Ziętkiewicz. PAN BG



Występ chóru podczas pożegnania rady Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku Ignacego Ziętkiewicza 30 listopada 1936 r. PAN BG



Transparenty wyborcze na fasadzie budynku dawnej Dyrekcji Kolei w 1935 r. PAN BG

Polskie instytucje i organizacje posiadające oficjalnie adres w dawnej Dyrekcji Kolei (przed 1939):

Klasztor siostr dominikanek

Inspektorat Cel na obszar Wolnego Miasta Gdańska

Ekspozytura Inspektoratu Cel w Gdańsku

Gmina Polska – Związek Polaków

Polskie Zrzeszenie Pracy – Zjednoczenie Zawodowe Polskie

Macierz Szkolna w Gdańsku

Szkola Średnia Macierzy Szkolnej

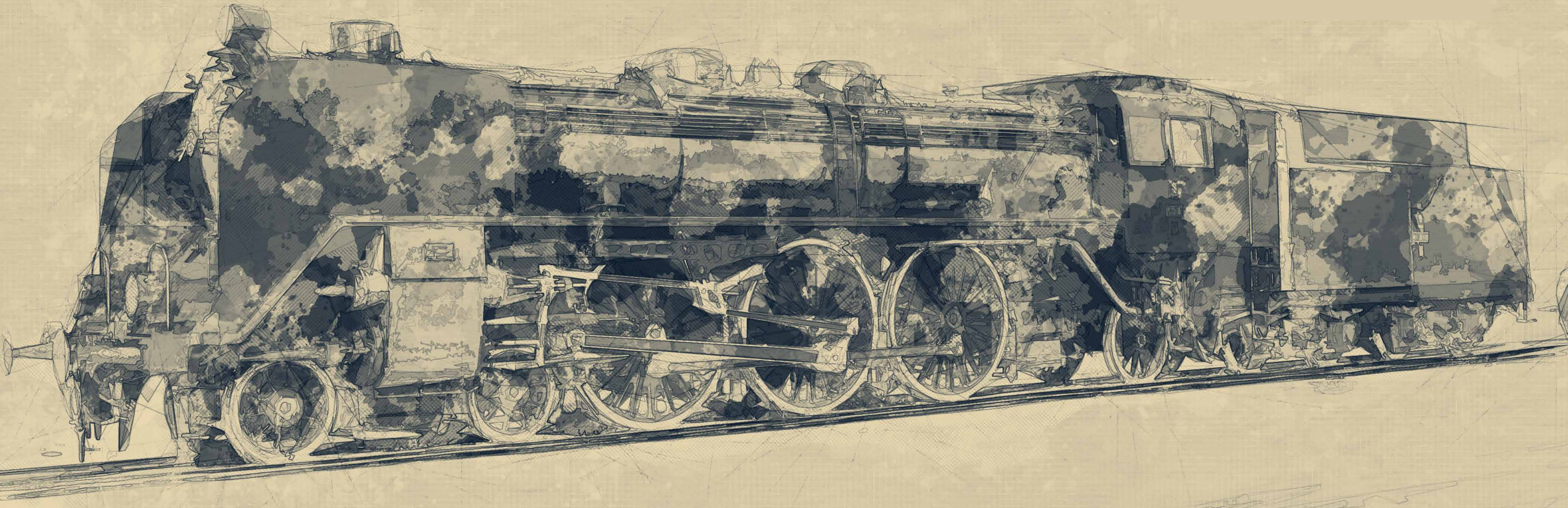
Zawodowa Szkoła Doksztalająca

Konservatorium Muzyczne Macierzy Szkolnej w Gdańsku

Polski Uniwersytet Ludowy

Zarząd Okręgu Harcerstwa Polskiego

Polski parowóz pośpieszny Pm36 „Piękna Helena” z 1937 r. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

POZA GDAŃSKIEM – INNE MIEJSCA ZWIĄZANE Z PKP

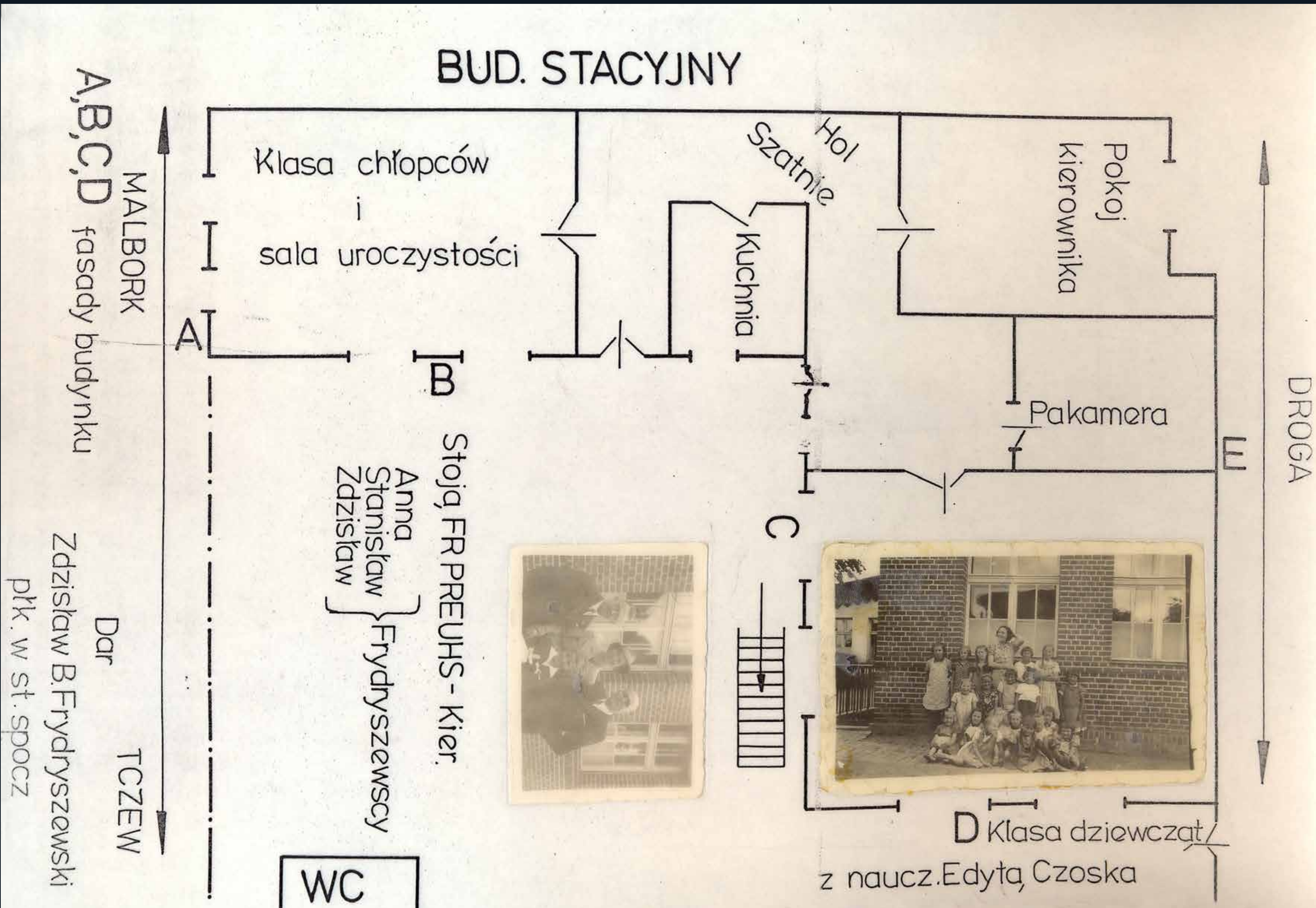
Uczniowie szkoły podstawowej w Szymankowie wraz z dyrektorem Franciszkiem Preusem i nauczycielką Edytą Czoskówną, po 1934 r. PAN BG



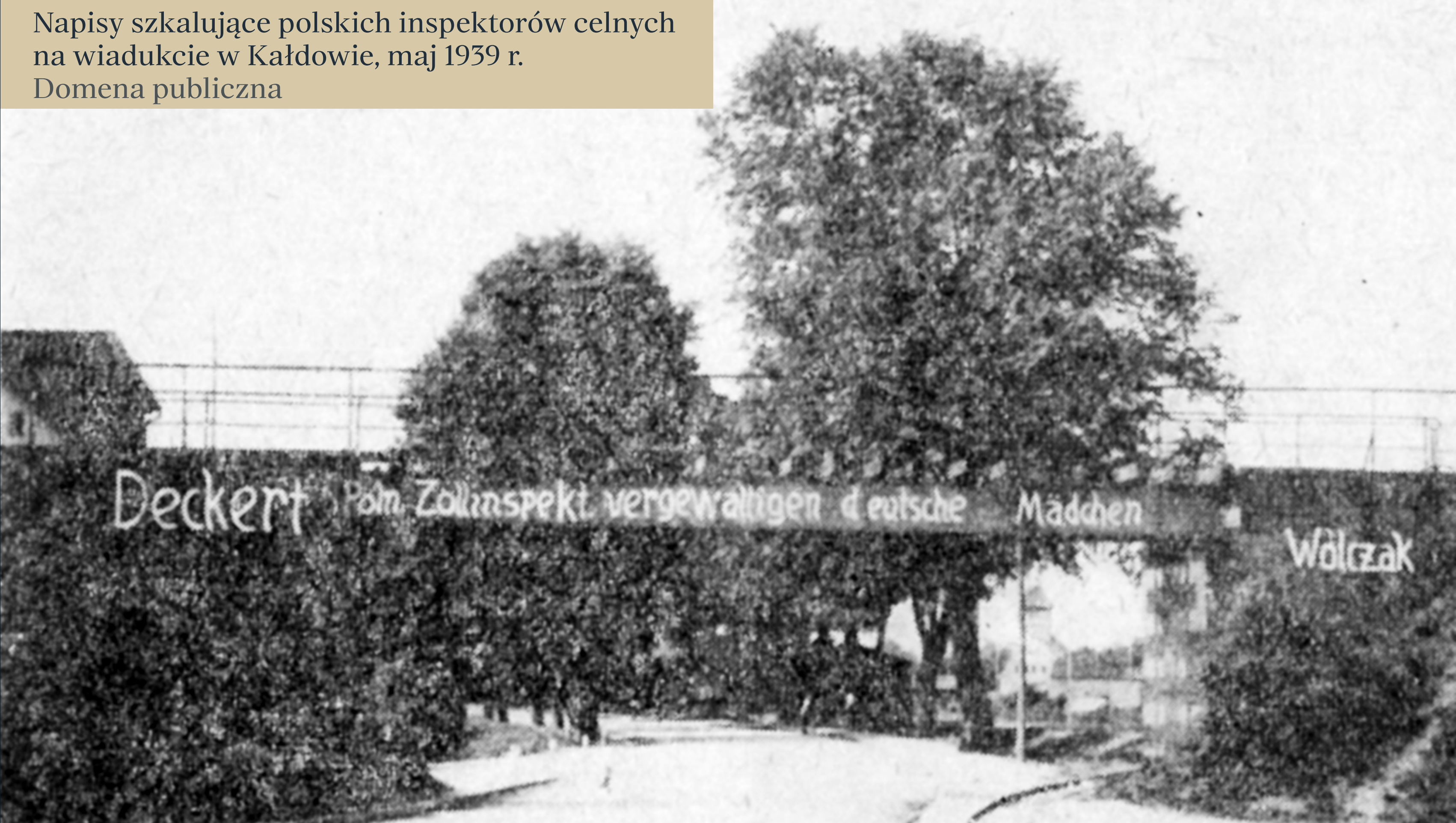
Także poza Gdańskiem kolej stanowiła – obok Kościoła katolickiego – ośrodek skupiający i integrujący polskie środowisko. W budynkach należących do Polskich Kolei Państwowych urządzano mieszkania dla polskich pracowników, miejsca spotkań, a nawet polskie świetlice.

W 1934 r. wielkim sukcesem okazało się otwarcie przez Gdańską Macierz Szkolną polskiej prywatnej szkoły podstawowej w Szymankowie. Zorganizowano ją w budynku kolejowym stanowiącym część zespołu dworcowego. Szkoła zapewniała polskim dzieciom nie tylko edukację, ale także opiekę i wyżywienie, liczne zajęcia pozalekcyjne, wycieczki krajoznawcze i kolonie letnie. Przy szkole działał również Związek Harcerstwa Polskiego.

Administracja Polskich Kolei Państwowych współpracowała z Inspektorem Ceł na Obszar Wolnego Miasta Gdańska, udostępniając polskim inspektorom celnym swoje nieruchomości (m.in. w Szymankowie i Nowym Dworze Gdańskim) zarówno na mieszkania, jak i pomieszczenia służbowe. To dzięki sprawnej akcji polskich kolejarzy po ataku niemieckiej ludności na siedzibę polskich inspektorów celnych w Kałdowie w maju 1939 r. Niemcom nie udało się zlikwidować punktu polskiego nadzoru celnego na tym najważniejszym przejściu granicznym. Polacy w ciągu kilku godzin wykonali bocznice kolejową, na którą podstawiono wagony pełniące od tej pory funkcje biurowe i mieszkalne dla inspektorów celnych.



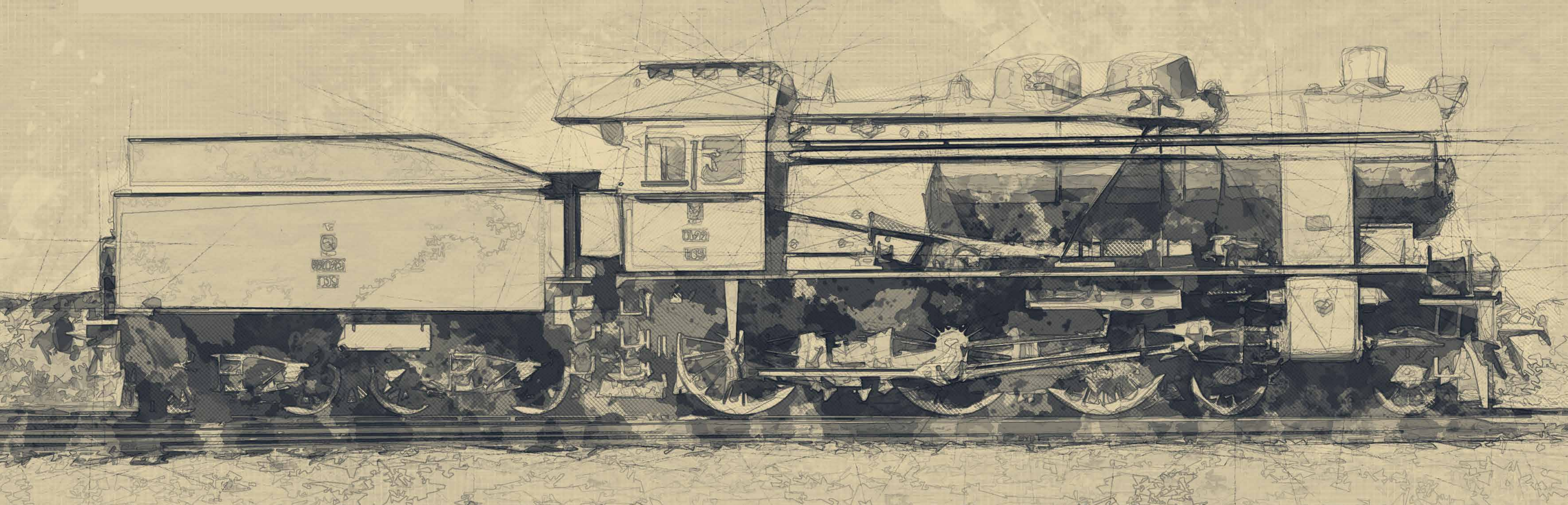
Napisy szkolące polskich inspektorów celnych na wiadukcie w Kałdowie, maj 1939 r. Domena publiczna



Inspektorzy celnicy na placówce przy dworcu PKP w Nowym Dworze Gdańskim, 1939 r. SP w Szymankowie



Pierwszy polski parowóz osobowy Ok22 produkowany od 1923 r. w fabryce lokomotyw Fablok w Chrzanowie. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

KIEROWNICTWO PKP W GDAŃSKU

Prezes Tadeusz Czarnowski
przy pracy, 1939 r. NAC



Uczestnicy posiedzenia Rady Głównej
Żeglugi Polskiej w Poznaniu, 1930 r.
Czwarty z lewej Tadeusz Czarnowski.
NAC



Dr Aleksander Schiller de Schildenfeld (drugi z prawej)
w Prezydium Wiecu Przedwyborczego w marcu 1935 r.
PAN BG



Dr Aleksander Schiller de Schildenfeld (1902-1941) – absolwent prawa Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie. Uczestnik wojny polsko-bolszewickiej.

Od 1932 r. naczelnik Biura Gdańskiej PKP. Członek zarządu Związku Polaków i Gdańskiej Macierzy Szkolnej.

Wspierał też polski sport w Gdańsku, m.in. Polski Klub Wioślarski, KS „Gedania” i Kolejowy Klub Sportowy. Zamordowany przez Niemców w obozie Stutthof.

Inżynier Tadeusz Czarnowski (1872-1950) – absolwent Politechniki Berlińskiej, od czerwca 1919 r. zatrudniony w polskich kolejach. Jesienią tego roku oddelegowany do Gdańska, aby zorganizować przejęcie przez władze polskie infrastruktury kolejowej. Ścisłe współpracował z Mieczysławem Jałowieckim, dr. Józefem Wybickim i Maciejem Biesiadeckim. Członek gdańskiej delegacji towarzyszącej gen. Józefowi Hallerowi w podróży z Gdańska do Pucka i uczestnik aktu Zaślubin Polski z Morzem.

Od 1921 do 1929 r. prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Silnie zaangażowany w rozwój polskiego szkolnictwa i polskiej kultury w Gdańsku, pełnił funkcję przewodniczącego Gdańskiej Macierzy Szkolnej, udzielał się też w Towarzystwie Przyjaciół Nauki i Sztuki.

Jako przeciwnik rządów sanacyjnych utracił swoje stanowisko w 1930 r. i opuścił Gdańsk.



Dyrektor PKP w Gdańsku Bogusław Dobrzycki (pierwszy z prawej) wraz z ministrem komunikacji Alfonsem Kuhnem (drugi z prawej) witani przez członków Kolejowego Przystosowania Wojskowego w Gdyni, 1931 r. NAC

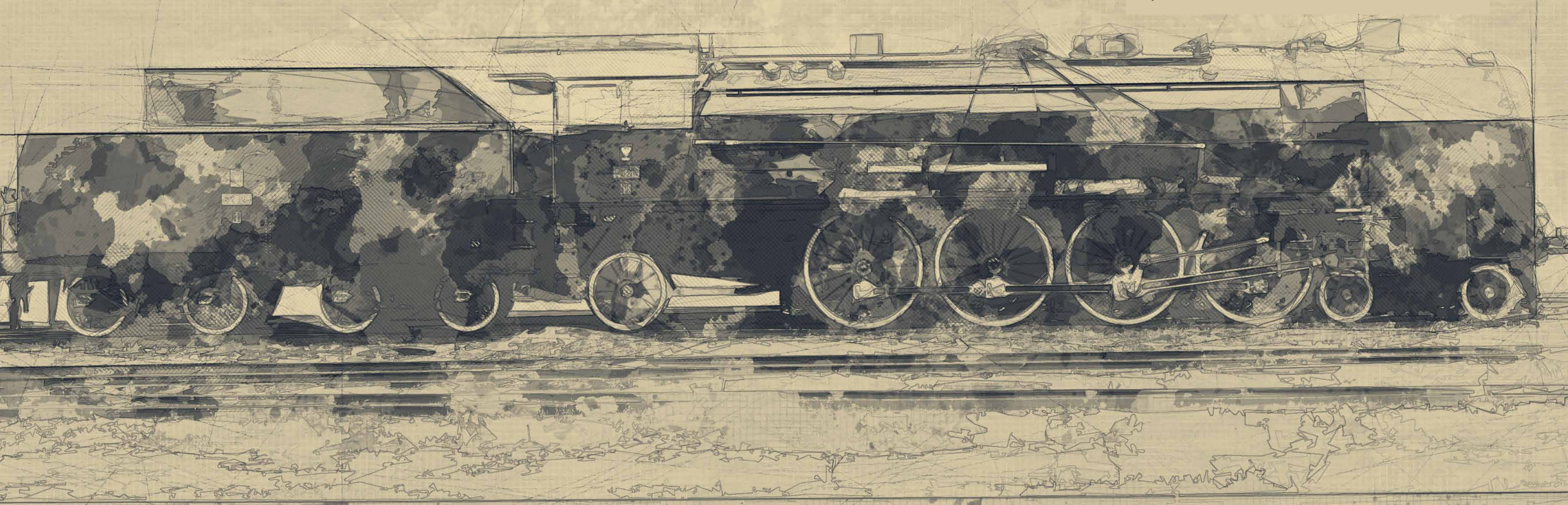
Inż. Bogusław Dobrzycki (1875-1948) – absolwent politechniki w Brunszwiku. Zaangażowany w powstanie wielkopolskie (kierownik Wydziału Komisarjatu Naczelnej Rady Ludowej). W latach 1920-1926 prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, w latach 1926-1929 w Katowicach, a od 1929 r. w Gdańsku (od 1933 r. w Toruniu). Organizował węzeł kolejowo-portowy w Gdyni oraz sprawował nadzór nad uruchomieniem magistrali węglowej (linia Herby Nowe-Gdynia).

W Gdańsku włączył się w organizację polskiego szkolnictwa, piastując w latach 1929-1933 godność prezesa Gdańskiej Macierzy Szkolnej.



Klepsydra informująca o śmierci dr. Aleksandra Schillera de Schildenfelda. Brak na niej informacji o uwięzieniu w obozie Stutthof. BUJ

Polski parowóz pośpieszny Pu29, produkowany od 1931 r. w poznańskich zakładach H. Cegielskiego. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

INTEGRACJA POLSKIEJ MNIEJSZOŚCI POD EGIDĄ PKP

I wojna światowa, a następnie walka o kształt granic Rzeczypospolitej dowiodły, jak ważna strategicznie dla istnienia państwa jest kolej. Władze polskie dokładały wszelkich starań, aby praca w PKP była poważana i atrakcyjna. Kolejarze byli relatywnie dobrze wynagradzani, a ich uposażenie zależało nie tylko od kompetencji i zajmowanego stanowiska, ale również od stanu cywilnego i liczby posiadanych dzieci. Przysługiwało im także wiele uprawnień pozapłacowych, jak służbowe mieszkania, deputat węglowy i odzież służbowa. Promowana była aktywność polityczna, społeczna, kulturalna i sportowa kolejarzy oraz ich rodzin.

PKP zatrudniała w Wolnym Mieście Gdańsku ponad 4 tys. pracowników, z czego niemal połowa deklarowała narodowość polską. Mimo iż pracownicy niemieccy do samego wybuchu wojny nieprzerwanie stanowili wśród nich nieznaczną większość, władze Wolnego Miasta wciąż zarzucały polskiej stronie zdominowanie kolei przez Polaków oraz dyskryminowanie pracowników niemieckich.

Polskie Koleje Państwowe były największym polskim pracodawcą i faktycznie wielu Polaków znajdowało tam zatrudnienie. Właściwie nie było w Wolnym Mieście polskiej rodziny, która nie posiadałaby w swoim gronie kolejarza. Często na kolei pracowały całe rodziny, m.in. Betlejewcy, Bigoccy, Blumowie, Gdańcowie, Mionskowscy, Nełkowscy, Okroyowie, Plathowie, Szczecińscy, Tessmerowie, Tysarczykowie czy Wilgorscy.

Wybuch wojny był dla kolejarzy wielkim ciosem. Część z nich została zmuszona do wyrzeczenia się polskości i podpisania niemieckiej listy narodowościowej. Odmowa oznaczała aresztowanie, szykany lub zesłanie do obozów koncentracyjnych, gdzie czekały na nich wyniszczająca praca i śmierć. A jednak wielu z nich zachowało niezłomność i wraz ze swoimi rodzinami zapłaciło podczas II wojny światowej najwyższą cenę.

Kamienica kolejowa przy obecnej ul. Jana z Kolna, zamieszkała przez rodziny polskich kolejarzy, odważnie deklarujących swoją narodowość podczas świąt narodowych i przed wyborami do Volkstagu w 1935 r. PAN BG



Uroczysty śledzik polskich kolejarzy zorganizowany na stacji Gdańsk Brama Nizinna, 1938 r. PAN BG

Gwiazdka dla dzieci polskich kolejarzy w Gdańsku, zorganizowana w dawnej siedzibie Dyrekcji Kolei, 1938 r. PAN BG



Manifestacja polskich kolejarzy w Gdyni podczas Święta Morza w czerwcu 1938 r. PAN BG



Uroczystość odznaczenia polskich kolejarzy w Wolnym Mieście Gdańsku Krzyżami Zasługi, 11 listopada 1938 r. PAN BG

Pierwszy polski parowóz Tr21 produkowany od 1922 r. w fabryce lokomotyw Fablok w Chrzanowie.
Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

KOLEJ A POLSKA PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ



Hotel Continental zarządzany przez Piotra Bresińskiego, reklamowany jako jedyny polski hotel w Gdańsku, 1935 r. PAN BG



Maria Hilda Szmelter (żona Franciszka, dzierżawcy restauracji na Dworcu Głównym) przed punktem Polskiej Misji Dworcowej na Dworcu Głównym w Gdańsku, 1934 r. AIPN

Kolej z dobrze rozwiniętą infrastrukturą umożliwiała polskim przedsiębiorcom szeroki rozwój. W pobliżu Dworca Głównego w Gdańsku posiadało swoje siedziby wiele polskich firm. Szczególnie korzystnie zlokalizowany był budynek administracji kolejowej przy Podwalu Grodzkim 4 (dawniej Stadtgraben 2) – początkowo kompleks administracyjno-mieszkalny, a od połowy lat 30. XX w. biurowiec, w którym swoje filie posiadały m.in. polskie przedsiębiorstwa energetyczne, takie jak Polskie Towarzystwo Naftowe czy Państwowe Zakłady Naftowe.

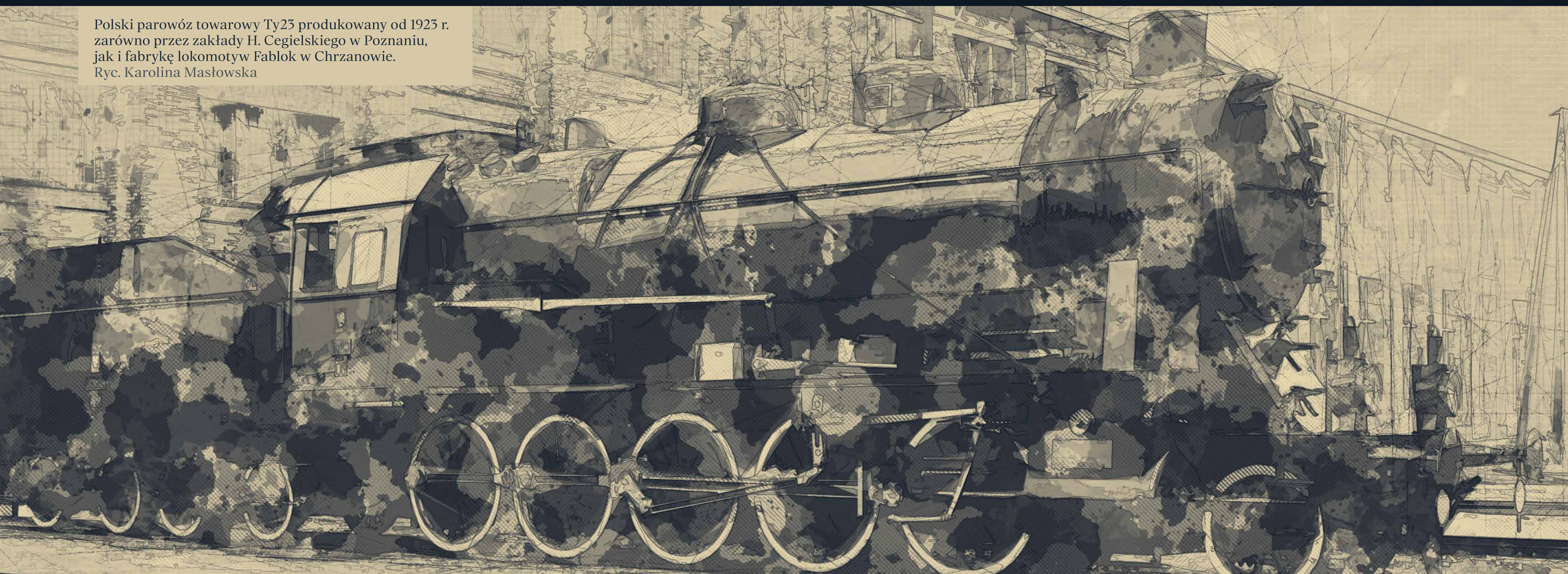
Ważnymi punktami stały się restauracje dworcowe, które przekazano w dzierżawę polskim przedsiębiorcom. Były to nie tylko lokale gastronomiczne, ale przede wszystkim miejsca spotkań Polaków. Na dworcu w Oliwie restaurację prowadził Jan Hinz, w Sopocie – Franciszek Lipski, w Pruszczu – Leon Pliszka, a we Wrzeszczu – Stanisław Radomski. Na szczególną uwagę zasługiwała restauracja na Dworcu Głównym w Gdańsku, której gospodarzem najpierw był Piotr Bresiński, również zarządca i współwłaściciel położonego w pobliżu dworca hotelu Continental, a następnie Franciszek Szmelter. Zarówno w restauracji dworcowej, jak i w Continentalu udzielano pomocy, a nawet schronienia Polakom oraz Żydom. Obu przedsiębiorców za ich patriotyczną działalność Niemcy zamordowali w obozie Stutthof.

Ważną rolę odgrywała również Polska Misja Dworcowa (od 1929 r. Polska Misja Dworcowa i Portowa), powstała w 1920 r. z inicjatywy Heleny Żelewskiej, którą chętnie wspierały żony wielu polskich działaczy w Gdańsku. Organizacja otaczała opieką młode, samotne kobiety, przyjeżdżające do Gdańska w poszukiwaniu pracy i lepszego życia. Wolontariuszki pomagały przyjezdnym uzyskać odpowiednie dokumenty oraz znaleźć zakwaterowanie i zatrudnienie, zapewniając im bezpieczeństwo i chroniąc je przed demoralizacją.



Helena Żelewska (siedzi druga z lewej) w towarzystwie profesorów Gimnazjum Polskiego w Gdańsku w roku szkolnym 1922/1923, PAN BG

Polski parowóz towarowy Ty23 produkowany od 1923 r. zarówno przez zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu, jak i fabrykę lokomotyw Fablok w Chrzanowie. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

PKP MECENASEM POLSKIEJ KULTURY I SZTUKI W GDAŃSKU



Wernisaż wystawy prac Wojciecha i Jerzego Kossaków zorganizowanej przez Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w siedzibie dawnej Dyrekcji Kolei, 2 lutego 1935 r. APG

Środowisko kolejarzy aktywnie angażowało się w działalność organizacji i stowarzyszeń kulturalnych, zarówno w ramach przedsiębiorstwa (gdańskie PKP posiadały własną orkiestrę kolejową), jak i poza nim. W gościnnych murach Dyrekcji Kolei w Gdańsku mogły rozwijać się polskie instytucje kulturalne, m.in. Towarzystwo Śpiewu „Moniuszko” i Koło Miłośników Sceny, a większość ich członków rekrutowała się spośród pracowników kolei. Działające w tym miejscu Konserwatorium Muzyczne Gdańskiej Macierzy Szkolnej, prowadzone przez Kazimierza Wiłkomirskiego, od 1936 r. oferowało kursy rytmiki i plastyki operowej. W murach Dyrekcji gościły również wystawy plastyczne organizowane przez Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki.



Orkiestra kolejowa w Gdańsku, 1938 r. PAN BG

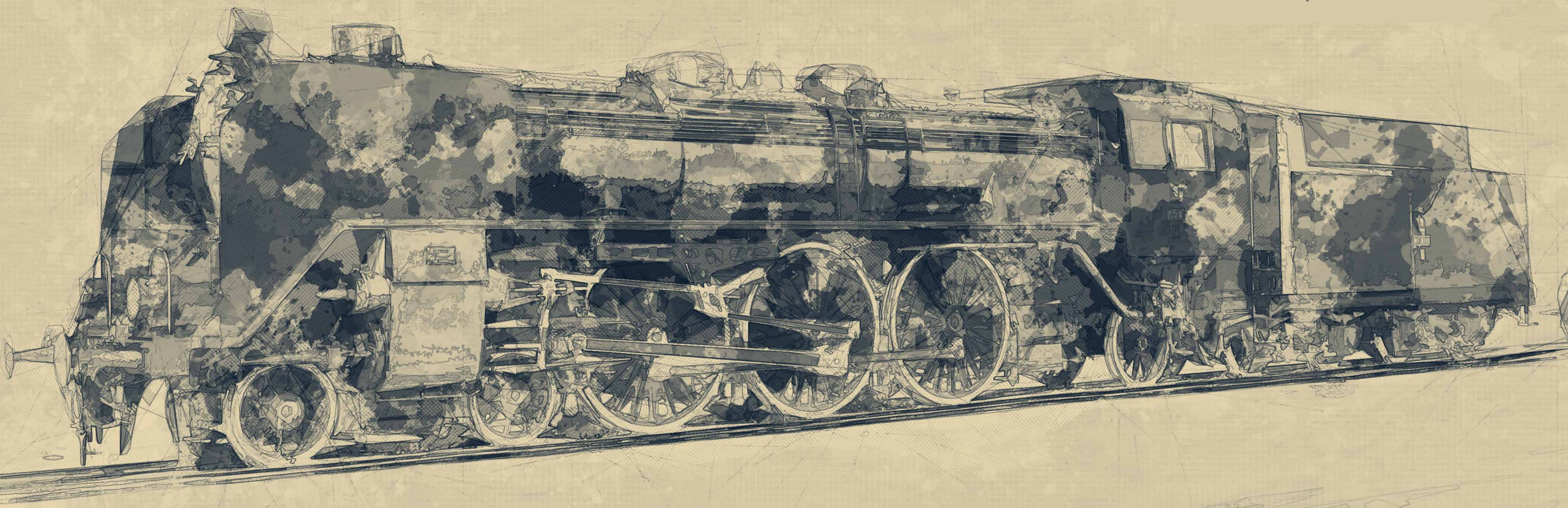


Chór Towarzystwa Śpiewu „Moniuszko” kierowany przez dyrygenta Tadeusza Tylewskiego (drugi z prawej), mający swoją siedzibę w gmachu dawnej Dyrekcji Kolei, 1932 r. PAN BG



Scena ze spektaklu *Borys Godunow* przygotowanego przez studentów Konserwatorium Muzycznego Gdańskiej Macierzy Szkolnej, wystawianego w hotelu Danziger Hof w 1939 r. PAN BG

Polski parowóz pośpieszny Pm36 „Piękna Helena” z 1937 r. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

KOLEJARZE I SPORT



Członkowie Kolejowego Klubu Sportowego
na stadionie KS „Gedania”, 1938 r. PAN BG

Niezwykle ważnym czynnikiem rozwijającym i integrującym pracowników PKP był sport. Uprawiano go zarówno w ramach Kolejowego Klubu Sportowego, jak i innych polskich organizacji sportowych działających w Wolnym Mieście Gdańsku.

Najstarszą z nich było Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, założone jeszcze w 1894 r. Ponad połowa wszystkich drużyn sokolich rekrutowała się spośród pracowników kolei (w 1928 r. na 200 drużyn aż 130 było kolejarzami).

Jeszcze większą popularnością cieszył się Klub Sportowy „Gedania”, który od 1922 r. do wybuchu wojny prężnie się rozwijał, skupiając i integrując gdańskich Polaków. Działały tam liczne sekcje sportowe: piłki nożnej, lekkoatletyki, tenisa, piłki ręcznej, bokserska, strzelecka i hokejowa, a nawet wydział motocyklowy i kolarski. Swoją sekcję sportową posiadały również kobiety.

Na szczególną uwagę zasługiwał wydział strzelecki, utworzony z inicjatywy kolejarza Ksawerego Tuchołki.

Szkolenia strzeleckie stanowiły też formę przysposobienia wojskowego. W 1933 r. poświęcono odnowiony stadion KS „Gedania”, uruchamiając tam również strzelnicę małokalibrową. Nielegalna strzelnica funkcjonowała również w budynku Dyrekcji Kolei.



Uroczystość poświęcenia boiska KS „Gedania” w Gdańsku-Wrzeszczu
w obecności członków TG „Sokół” oraz wielu polskich działaczy
w Wolnym Mieście Gdańsku, 1926 r. PAN BG



Członkowie wydziału strzeleckiego KS „Gedania”, utworzonego
m.in. dzięki staraniom kolejarza Ksawerego Tuchołki, 1935 r. PAN BG



Motocykliści z KS „Gedania” wyruszający
do Warszawy z życzeniami dla marszałka
Józefa Piłsudskiego, 1934 r. PAN BG

Pierwszy polski parowóz osobowy Ok22 produkowany
od 1923 r. w fabryce lokomotyw Fablok w Chrzanowie.
Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

1 WRZEŚNIA 1939 R. W GDAŃSKU

1 września 1939 r. bez wypowiedzenia wojny Niemcy zaatakowały Polskę. Samozwańczy zwierzchnik Wolnego Miasta Gdańska Albert Forster ogłosił przyłączenie Gdańska do III Rzeszy.

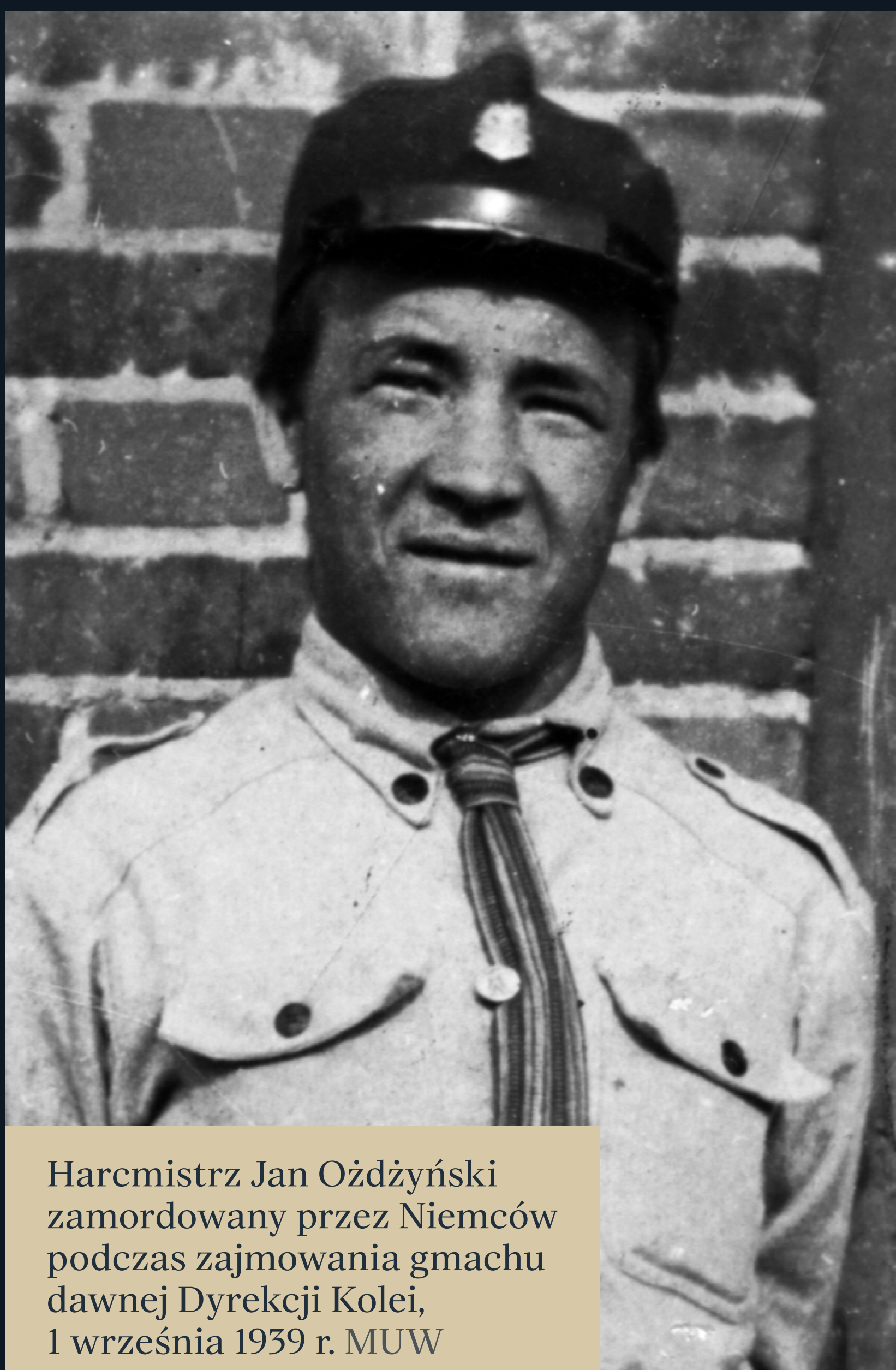
Zaatakowano polską Wojskową Składnicę Tranzytową na Westerplatte oraz przejęto siłą polskie urzędy i instytucje: Komisariat Generalny RP, a także wszystkie obiekty pocztowe i kolejowe, z Dworcem Głównym w Gdańsku i dawną Dyрекcją Kolei (przy przejmowaniu gmachu zamordowano harcmistrza Jana Ożdżyńskiego). Pocztowcy stawili wielogodzinny, heroiczny opór, broniąc siedziby Urzędu Pocztowego nr 1. Wkroczone do Polenhofu („polskiego podwórka”) we Wrzeszczu, gdzie zlokalizowany był kompleks sportowy KS „Gedania” i Bratniak (dom akademicki polskich studentów). Nie oszczędzono nawet polskich parafii, aresztując duszpasterzy.

Odbyło się prawdziwe polowanie na Polaków, których najpierw zgromadzono w Viktoriaschule, poddając brutalnym i poniżającym przesłuchaniom, a następnie kierowano do obozu Stutthof (często przez obozy w Nowym Porcie i na Westerplatte).

Wielu zostało zamordowanych bądź straciło życie w wyniku pracy ponad siły, chorób i bestialskiego traktowania.



Zajęcie Dworca Głównego w Gdańsku przez niemieckie bojówki, 1 września 1939 r. AIPN



Harcistrz Jan Ożdżyński zamordowany przez Niemców podczas zajmowania gmachu dawnej Dyrekcji Kolei, 1 września 1939 r. MUW

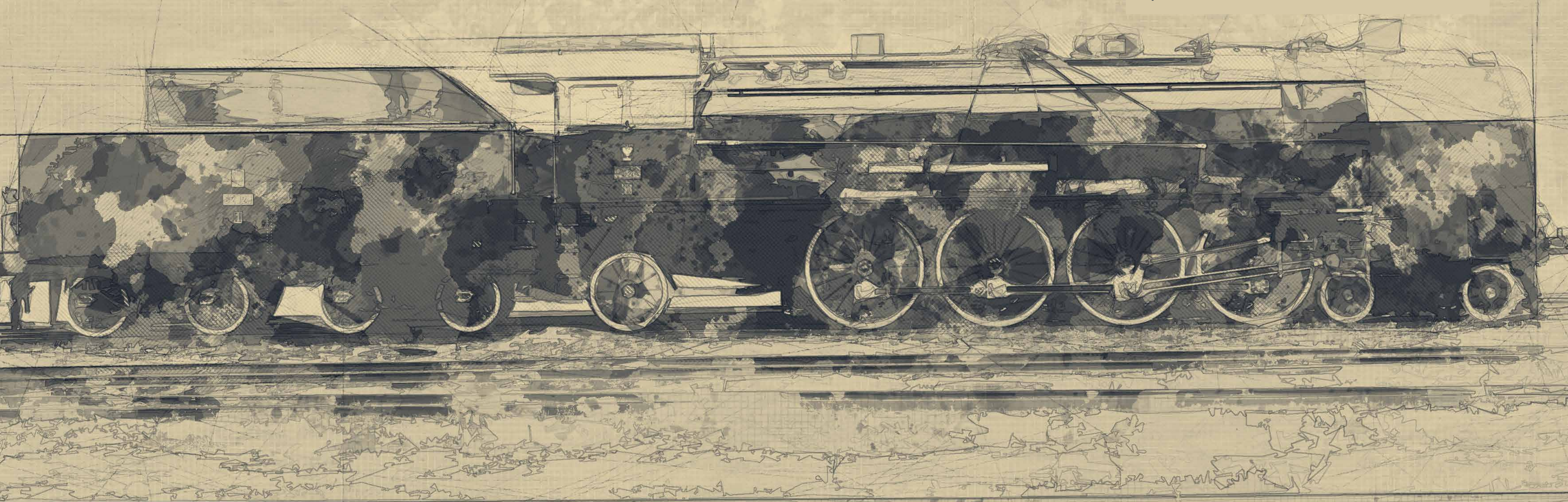
Rozlepianie obwieszczenia Alberta Forstera o przyłączeniu Gdańska do III Rzeszy, 1 września 1939 r. AIPN



Aresztowanie polskich kolejarzy w Gdańsku, 1 września 1939 r. AIPN



Polski parowóz pociągowy Pu29, produkowany od 1931 r. w poznańskich zakładach H. Cegielskiego. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ
Oddział w Gdańsku

NIEMIECKA ZBRODNIA W SZYMANKOWIE



Legitymacja kolejowa Alfonsa Lessnau, jedynego świadka zbrodni, który cudem przeżył masaker w Szymankowie. SP w Szymankowie



Legitymacja zamordowanego inspektora celnego Ignacego Wasielewskiego. SP w Szymankowie



Kolejarz Brunon Tysarczyk zamordowany przez Niemców w Lisewie. SP w Szymankowie

Jeszcze przed godziną 4.00 nad ranem 1 września 1939 r. uzbrojeni niemieccy żandarmi oraz członkowie SA dowodzeni przez st. wach. Hermana Gröninga wtargnęli do budynków kolejowych oraz mieszkań polskich funkcjonariuszy, brutalnie mordując 13 polskich kolejarzy i 5 inspektorów celnych. Nie oszczędzono również członków rodzin kolejarzy – zbrodniarze zastrzelili m.in. siostrę Pawła Szczecińskiego – Helenę, oraz będącą w zaawansowanej ciąży żonę Alfonsa Lessnau, Elżbietę. W tym samym czasie w Lisewie zamordowano polskiego kolejarza Brunona Tysarczyka.

Ofiary zakopano w rowie za wsią w pobliżu dawnego młyna, oznaczając miejsce tabliczką o szyderczej treści: „Tu leży mniejszość polska”.

Niemcy od samego początku działali z zamiarem popełnienia zbrodni na niewinnych i nieuzbrojonych ofiarach. Polacy nie stawiali oporu. Nie była to również akcja odwetowa za nieudaną próbę zdobycia mostów na Wiśle, ponieważ mosty tczewskie zostały wysadzone przez Wojsko Polskie dopiero po godzinie 6.00.

Sprawcy tej zbrodni nigdy nie ponieśli kary!

ZAMORDOWANI KOLEJARZE

- MARIAN CHMIELECKI
- MAKSYMILIAN GOŁĘBIEWSKI
- ROMAN GRUBBA
- PAWEŁ KRAIŃSKI
- ELŻBIETA LESSNAU
- ALOJZY ŁUKOWSKI
- ARTUR OKROY
- MIECZYŚŁAW OLSZEWSKI
- PAWEŁ PLATH
- ALFONS RUNOWSKI
- AURELI STRZEMPKOWSKI
- HELENA SZCZECIŃSKA
- PAWEŁ SZCZECIŃSKI
- BRUNON TYSARCZYK (LISEWO)
- GERARD ALBERT WILGORSKI
- JAN IZYDOR ŻELEWSKI

ZAMORDOWANI INSPEKTORZY CELNI

- EUGENIUSZ JARSZYŃSKI
- WŁADYSŁAW KAMIŃSKI
- JAN MICHAŁAK
- STANISŁAW SZAREK
- IGNACY WASIELEWSKI

Identyfikacja szczątków zamordowanych kolejarzy i inspektorów celnych po ekshumacji z dołu śmierci w Szymankowie, 1947 r. SP w Szymankowie



Tczewskie mosty na Wiśle wysadzone przez Wojsko Polskie 1 września 1939 r. po godzinie 6.00 rano. AIPN



Pierwszy polski parowóz Tr21 produkowany od 1922 r. w fabryce lokomotyw Fablok w Chrzanowie. Ryc. Karolina Masłowska





ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

„MILCZĄC, WOŁAJĄ”

Ofiary niemieckiej zbrodni w Szymankowie i większość kolejarzy, którym odebrano życie za niezłomne przywiązanie do polskości, spoczywają dziś na cmentarzu na gdańskiej Zaspie, stanowiącym nekropolię męczenników zgładzonych przez Niemców podczas II wojny światowej. Posiadają oni swoje symboliczne upamiętnienia.

Także w Kałdowie, Szymankowie i Tczewie co roku 1 września czci się pamięć tych, którzy stanowili „żelazny bastion polskości” pośród licznie przeważającego, wrogiego żywiołu Wolnego Miasta Gdańska.



Pomnik polskich kolejarzy i inspektorów celnych zamordowanych w Szymankowie. Cmentarz w Gdańsku-Zaspie. AIPN



Upamiętnienie harcmistrza Jana Ożdżyńskiego na fasadzie dawnej Dyrekcji Kolei w Gdańsku. AIPN



Zastępca prezesa IPN dr hab. Karol Polejowski składa wiązkę w miejscu upamiętniającym polskich funkcjonariuszy zamordowanych wraz z rodzinami w Szymankowie, 1 września 2022 r. AIPN

Polski parowóz towarowy Ty23 produkowany od 1923 r. zarówno przez zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu, jak i fabrykę lokomotyw Fablok w Chrzanowie. Ryc. Karolina Masłowska

