



ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU

katalog wystawy IPN



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku



ŻELAZNY BASTION POLSKOŚCI



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU

katalog wystawy IPN

Gdańsk 2025



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, przeciwne przebijaniu się jej przez fortyfikacje miejskie, a z drugiej stawała 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.

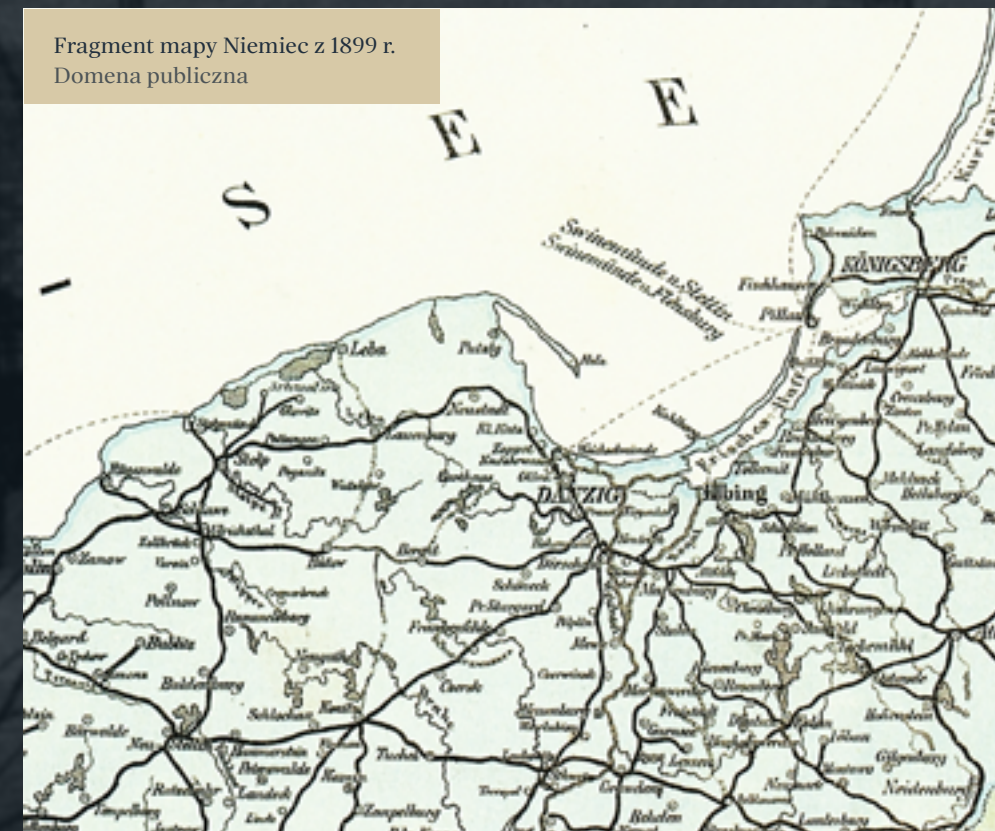
W maju 1914 r., jako ostatnią przed wybuchem Wielkiej Wojny, oddano do użytku linię łączącą Gdańsk-Wrzeszcz ze Starą Piłą przez Brętowo i Kokoszki.

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

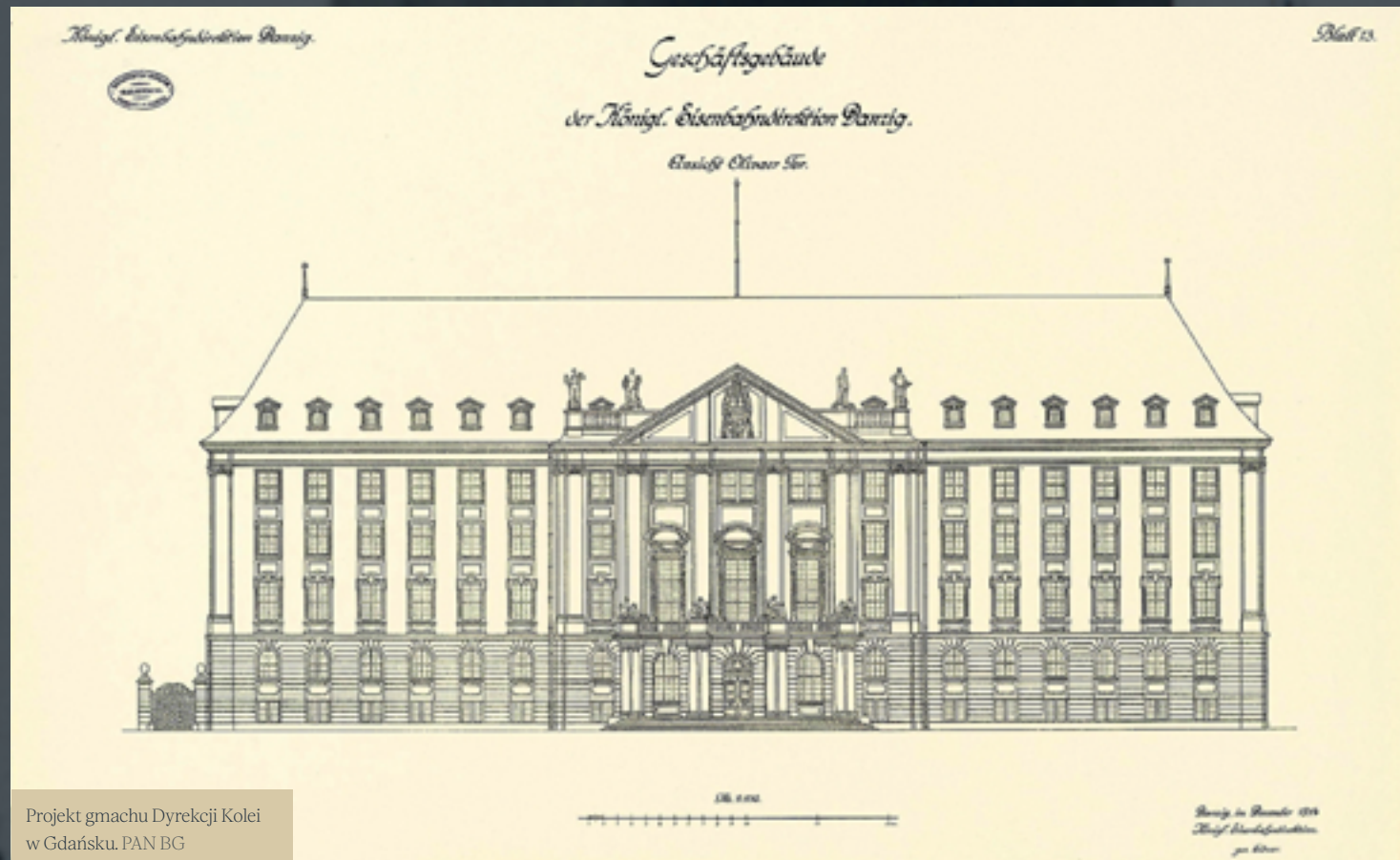


Dworzec w Nowym Porcie, 1879 r. FGP

Fragment mapy Niemiec z 1899 r.
Domena publiczna



INFRASTRUKTURA KOLEJOWA DO ROKU 1914.



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 Wyżynna. 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, mieszczący nowoczesną halę

kasową, przechowalnię bagażu, poczekalnie, 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.



KOLEJ A POWSTANIE WOLNEGO MIASTA GDAŃSKA

Klęska militarna państw zaborczych w 1918 r., w tym Niemiec, przyniosła odrodzenie się po 123 latach państwa polskiego, które zgodnie z nowym ładem politycznym w Europie, uzgodnionym przez zwycięskie mocarstwa ententy, miało uzyskać dostęp do morza.

Decyzja ta była już w samym swoim założeniu wewnętrznie sprzeczna, ponieważ jedyny dostępny port – w Gdańsku – znalazł się faktycznie poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z postanowieniami art. 100-108 traktatu wersalskiego Gdańsk wraz z Żuławami i niewielką częścią Kaszub został wyodrębniony jako Wolne Miasto Gdańsk, autonomiczne miasto-państwo pozostające pod opieką Ligi Narodów i Rzeczypospolitej, które oficjalnie powstało 15 listopada 1920 r.

W art. 104 ust. 3 ustalono, że Polska otrzyma nadzór i zarząd m.in. nad całą siecią kolejową, z wyłączeniem tramwajów i innych kolei służących głównie potrzebom Wolnego Miasta (tj. kolei wąskotorowej i towarowej w porcie gdańskim).

1 listopada 1921 r. pasażerskie i towarowe linie kolejowe na terenie Wolnego Miasta Gdańska przeszły pod zarząd Polskich Kolei Państwowych. Najważniejszą inwestycją zrealizowaną przez polską administrację kolejową w Wolnym Mieście Gdańsku była budowa linii kolejowej Przeróbka-Westerplatte (uruchomiona w styczniu 1927 r.), która umożliwiła komunikację z Wojсковą Składnicą Tranzytową.

Złe stosunki rządu Rzeczypospolitej z władzami gdańskimi spowodowały koncentrację polskich wysiłków na budowie własnego portu w Gdyni i włączeniu go w polską sieć kolejową z pominięciem terytorium Wolnego Miasta Gdańska. W efekcie najpierw uruchomiono linię Gdynia-Kokoszki, a następnie magistralę węglową.



Pierwsza strona „Gazety Gdańskiej” z 16 listopada 1920 r. z artykułem o proklamowaniu Wolnego Miasta Gdańska. PAN BG



Tzw. wielka czwórka (od lewej: David Lloyd George, Vittorio Emanuele Orlando, Georges Clemenceau i Thomas Woodrow Wilson) podczas rozmów pokojowych w Wersalu, 1919 r. NAC



Przejmowanie gmachu Dyrekcji Kolei przez wojsko polskie, 1920 r. PAN BG



Mapa Wolnego Miasta Gdańska z zaznaczonymi liniami kolejowymi administrowanymi przez stronę polską (kolor czerwony) i gdańską (granatowy). Ryc. Karolina Maślowska

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). Niepełna 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



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



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

GMACH DYREKCJI W LATACH 30. XX WIEKU.

Z chwilą kiedy znalazł się w polskich rękach, gmach dyrekcji kolejowej stał się znaczącym ośrodkiem skupiającym Polaków w Wolnym Mieście Gdańsku. Swoją siedzibę miały tu liczne polskie organizacje polityczne, społeczne i kulturalne.

Przez lata z gościnności PKP korzystały zarówno Gmina Polska, jak i Związek Polaków, a także Związek Pracowników Kupieckich, Towarzystwo Śpiewu „Moniuszko”, Koło Miłośników Sceny, Towarzystwo Ludowe „Gwiazda”, KS „Gedania”, Związek Byłych Powstańców i Wojaków oraz Centrala Turystyczno-Krajoznawcza.

Działały również organizacje kolejowe: Polski Związek Kolejowców (po 1929 r. Zjednoczenie Kolejowców Polskich), Związek Urzędników Kolejowych i Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych.



Występ chóru podczas pożegnania radcy 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



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

POZA GDAŃSKIEM – INNE MIEJSCA ZWIĄZANE Z PKP

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.

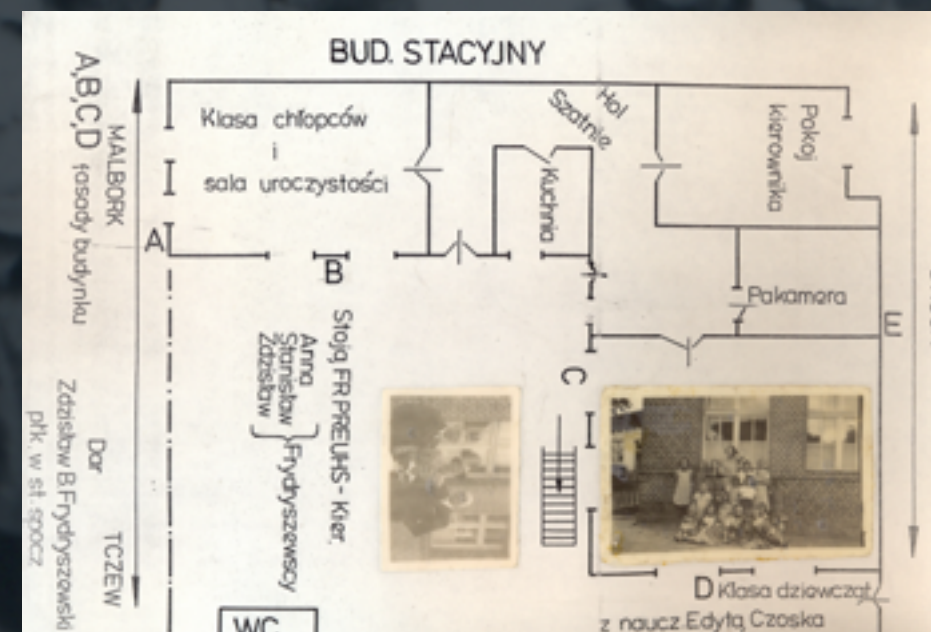
Napisy szkalujące polskich inspektorów celnych na wiadukcie w Kałdowie, maj 1939 r. Domena publiczna



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



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



Plan polskiej szkoły podstawowej Gdańskiej Macierzy Szkolnej w Szymankowie urządzonej przy dworcu PKP.
SP w Szymankowie

KIEROWNICTWO PKP W GDAŃSKU

Prezes Tadeusz Czarnowski
przy pracy, 1939 r. NAC



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. Ściśle 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.



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

W latach 1921–1929 prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku. Mocno 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



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 Gdańskiego 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.

Inż. Bogusław Dobrzycki (1875–1948) – absolwent politechniki w Brunszwiku. Zaangażowany w powstanie wielkopolskie (kierownik Wydziału Komisariatu 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

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 do-
kładały wszelkich starań, aby praca w PKP była po-
ważana 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. Przy-
sługiwało 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 zatrudniało w Wolnym Mieście Gdańsku po-
nad 4 tys. pracowników, z czego niemal połowa de-
klarowała 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 dyskrymi-
nowanie pracowników niemieckich.

Polskie Koleje Państwowe były największym pol-
skim pracodawcą i faktycznie wielu Polaków znajdo-
wało tam zatrudnienie. Właściwie nie było w Wol-
nym 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, Tysarczyko-
wie czy Wilgorscy.

Wybuch wojny był dla kolejarzy wielkim ciosem.
Część z nich została zmuszona do wyrzeczenia się
polskości i podpisania niemieckiej listy narodowo-
ściowej. Odmowa oznaczała aresztowania, szykany
lub zesłanie do obozów koncentracyjnych, gdzie cze-
kały na nich wyniszczająca praca i śmierć. A jednak
wielu z nich zachowało niezłomność i wraz ze swo-
imi 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

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



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

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



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

KOLEJ A POLSKA PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ

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.

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



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

PKP MECENASEM POLSKIEJ KULTURY I SZTUKI W GDAŃSKU



Orkiestra kolejowa w Gdańsku, 1938 r. PAN BG

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 Wilkomirskiego, od 1936 r. oferowało kursy rytmiki i plastyki operowej. W murach Dyrekcji gościły również wystawy plastyczne organizowane przez Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki.

Chór Towarzystwa Śpiewu „Moniuszko” kierowany przez dyrygenta Tadeusza Tylewskiego (siedzi 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



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

KOLEJARZE I SPORT

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 druhów sokolich rekrutowała się spośród pracowników kolei (w 1928 r. na 200 druhów 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 Kolejowego Klubu Sportowego na stadionie KS „Gedania”, 1938 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

1 WRZEŚNIA 1939 ROKU W GDAŃSKU

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

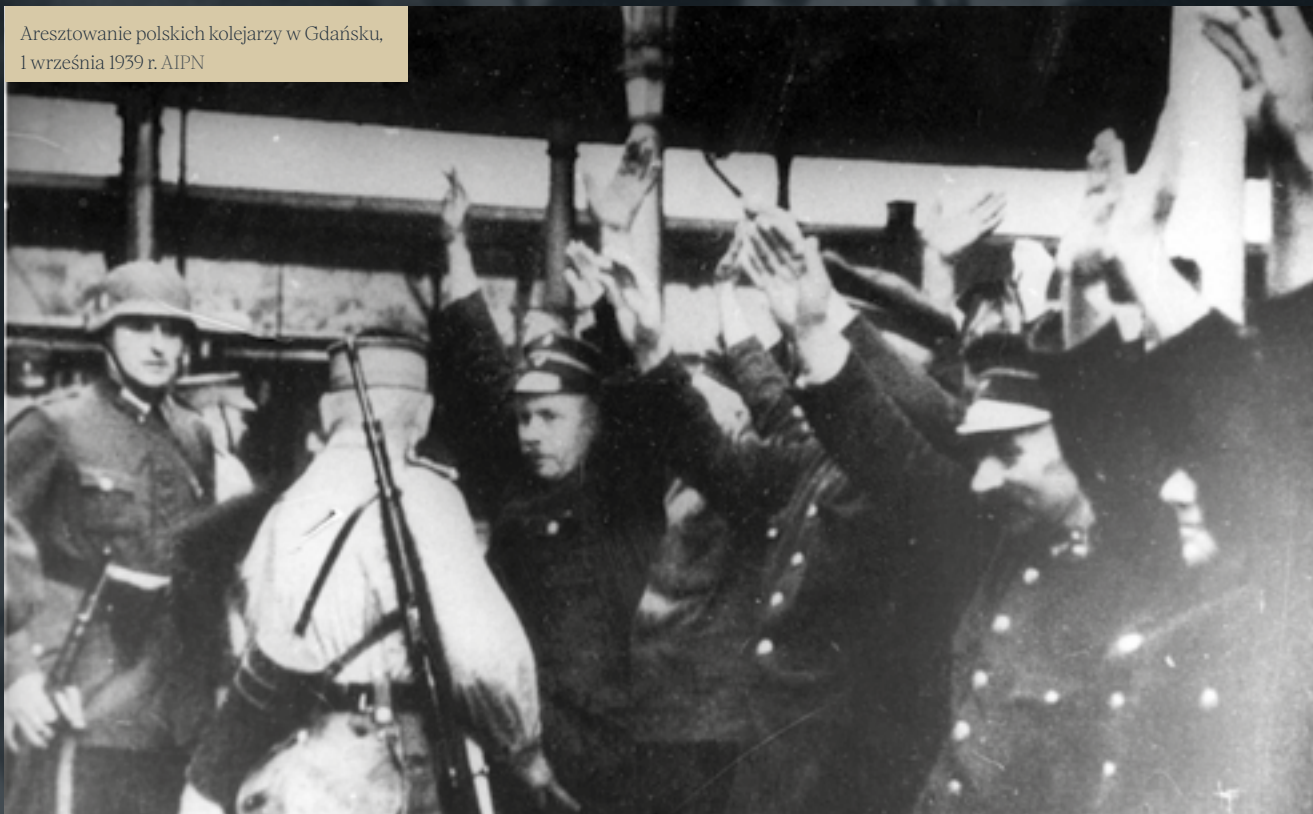
Zaatakowano polską Wojskową Składnicę Tranzytową na Westerplatte oraz przejęto siłą polskie urzędy i instytucje: Komisariat Generalny RP, a także wszystkie obiekty pocztowe i kolejowe, z Dworcem Głównym w Gdańsku i dawną Dyрекcją Kolei (przy przejmowaniu gmachu zamordowano harcmistrza Jana Ożdżyńskiego). 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.

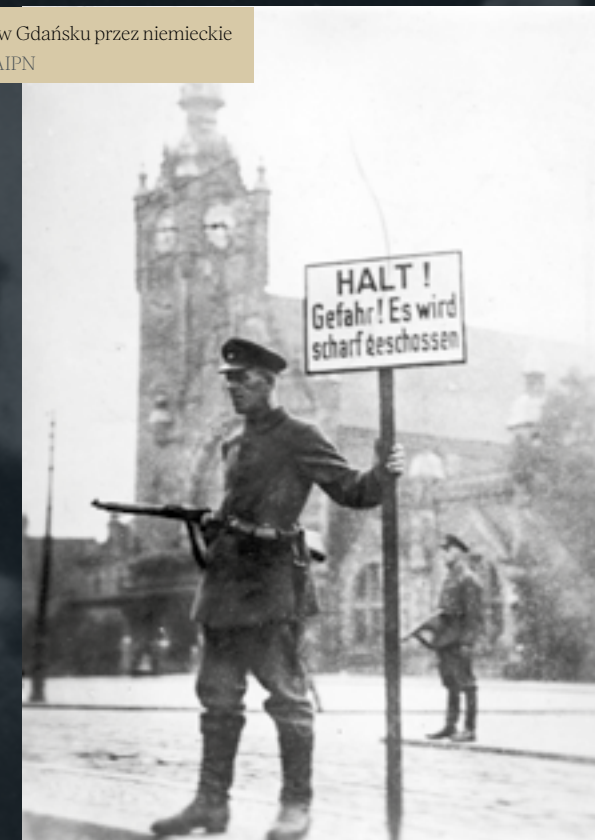
Odbyło się prawdziwe polowanie na Polaków, których najpierw zgromadzono w Viktoriaschule, poddając brutalnym i poniżającym przesłuchaniom, a następnie kierowano do obozu Stutthof (często przez obozy w Nowym Porcie i na Westerplatte).

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

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



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



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



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

NIEMIECKA ZBRODNI W SZYMANKOWIE



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

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 Lessnaua, 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!



Legitymacja kolejowa Alfonsa Lessnaua, 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



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

ZAMORDOWANI KOLEJARZE

MARIAN CHMIELECKI
MAKSYMILIAN GOŁĘBIEWSKI
ROMAN GRUBBA
PAWEŁ KRAIŃSKI
ELŻBIETA LESSNAU
ALOJZY ŁUKOWSKI
ARTUR OKROY
MIECZYSLAW 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

„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 liczebnie przeważającego, wrogiego żywiołu Wolnego Miasta Gdańska.



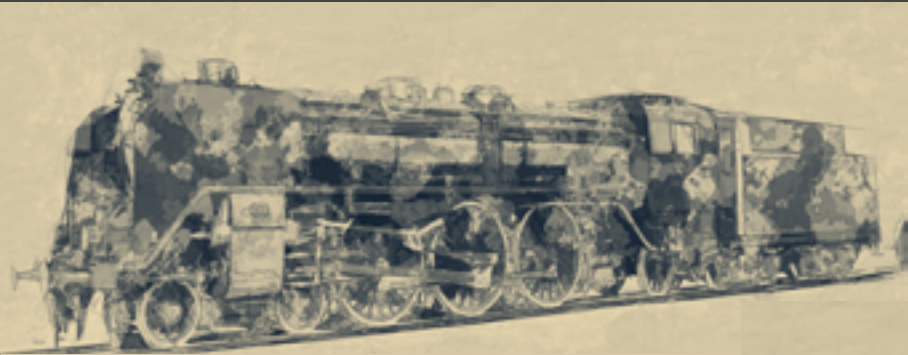
Pomnik polskich kolejarzy i inspektorów celnych zamordowanych w Szymankowie. Cmentarz w Gdańsku-Zaspie. AIPN



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



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



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



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



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



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



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

Katalog wystawy przygotowanej 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

© Copyright by Instytut Pamięci Narodowej –
Komisja Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi
Polskiemu

Gdańsk 2025

ISBN 978-83-8376-527-3

www.ipn.gov.pl
www.gdansk.ipn.gov.pl



INSTYTUT PAMIĘCI
NARODOWEJ

Oddział w Gdańsku

