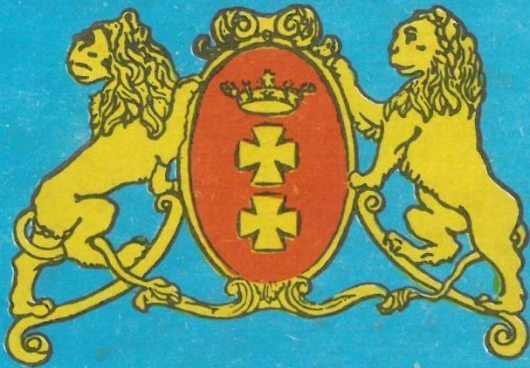


KATALOG



WYSTAWA FILATELISTYCZNA

KRAJOWA



GDAŃSK -1

1988 · 09 · 10

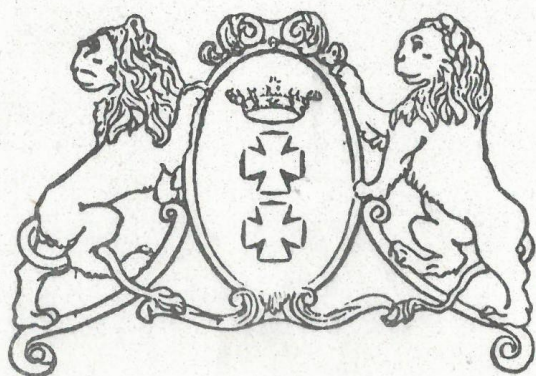
„KOLEJNICTWO”



POMNIK POLEGŁYCH KOLEJARZY
I CELNIKÓW w 1939 r. - SZYMANKOWO

GDAŃSK 1988.09.10-17

KATALOG



WYSTAWA FILATELISTYCZNA

KRAJOWA



GDAŃSK - 1

1988 · 09 · 10

„KOLEJNICTWO”



POMNIK POLEGŁYCH KOLEJARZY
I CELNIKÓW w 1939 r. - SZYMANKOWO

GDAŃSK 1988.09.10-17

Prot e k t o r W y s t a w y

inż. JANUSZ GŁOWACKI Dyrektor Generalny PKP

K o m i t e t H o n o r o w y

1. mgr ADAMEK Dominik Dyrektor Naczelny Póln .
DOKP Gdańsk
2. prof. BAŁUCH Henryk Dyrektor Centrum
Naukowo - Technicznego
Kolejnictwa Warszawa
3. mgr BOŻYK Kazimierz Prezes ZO PZF Gdańsk
4. mgr BUĆKO Janusz Dyrektor Naczelny DOKP
Lublin
5. DRAŻEK Tadeusz Przewodniczący Rady
Okręgowej Federacji
Związku Zawodowego
Pracowników PKP Gdańsk
6. mgr DRZYZGA Adam Dyrektor ZNTK Gdańsk
7. mgr JAGOWDZIK Kazimierz Prezes ZO PZF Lublin
8. mgr KOPUT Janusz Prezes Klubu Zaintere-
sowań PZF Lublin
9. inż. KOTECKI Sylwester Dyrektor ZBK-12 Gdańsk
10. mgr inż. LIPIŃSKI Kazimierz Dyrektor BPK Gdańsk
11. inż. MALINOWSKI Stanisław Prezes Koła ZBOWiD przy
Centrali Póln. DOKP Gdańsk
12. mgr MUCHA Henryk I Sekretarz KZ PZPR
Centrali Póln. DOKP Gdańsk
13. mgr inż. NOWICKI Andrzej Przewodniczący ZZK
Centrali Póln. DOKP Gdańsk
14. mgr inż. SOCHA Mirosław Dyrektor KZA Olsztyn
15. mgr inż. WERBIŃSKI Maciej Prezes Klubu KKS "Gedania"
Gdańsk

16. mgr inż. ZALESKI Andrzej Dyrektor KZU Gdańsk
17. mgr inż. ZAORSKI Janusz Dyrektor KZA Gdynia

Komitet Organizacyjny Wystawy

- MIELKE HENRYK - przewodniczący
- WYDROWSKI Stanisław - zastępca przewodniczącego
- TRUSIEWICZ Lidia - sekretarz
- BRZOSTOWSKA Dioniza - skarbnik
- BISKUP Wiesław - przewodniczący Komisji
Organizacyjnej
- KAMIŃSKI Edmund - przewodniczący Komisji
Wystawienniczej
- HUK Halina - przewodnicząca Komisji
Wydawniczej
- ANIELAK Longina
- HRYNYK Stanisław
- JANOWSKI Zdzisław
- SKONECKI Stanisław
- SAGANOWSKI Ryszard
- SZARAFIŃSKI Edmund
- SMOLIŃSKA Jadwiga - członkowie

SĄD KONKURSOWY

Sędziowie:

Kaziński Jarosław - Gdańsk
Kopot Janusz - Lublin
Kwiek Krzysztof - Gdańsk
Marksztein Piotr - Gdańsk
Śmieszek Piotr - Gdańsk

Aspiranci :

Chomicki Henryk - Gdańsk
Kopczyński Bogusław - Gdańsk

R E G U L A M I N

KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ

" KOLEJNICTWO - 88 " w Gdańsku

1. Krajowa Wystawa Filatelistyczna "Kolejnictwo - 88" jest wystawą konkursową III-go stopnia organizowaną dla uczczenia kolejarzy, którzy zginęli we wrześniu 1939r. w Szymankowie i innych miejscach w Wojnie Obronnej.
2. Wystawa odbędzie się w dniach od 10 do 17 września 1988r. w sali Domu Filatelisty w Gdańsku przy ul. Straganiarskiej 28)30.
Wystawa czynna będzie:
 - a) w dniu otwarcia tj. 10.09.1988r. od godz. 11⁰⁰ - 16⁰⁰
 - b) w dniu zamknięcia tj. 17.09.88r. o godz. 11⁰⁰
 - c) w pozostałych dniach tj. do 16.09.88r. od godz. 10⁰⁰ - 16⁰⁰.
3. Organizatorem wystawy jest Zarząd Okręgu PZF w Gdańsku przy współudziale Klubu Zainteresowań PZF "Kolejnictwo" przy ZO PZF w Lublinie, w imieniu których działa Komitet Organizacyjny Wystawy z Koła nr 84 PZF przy Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, za - twierdzony przez Organizatora.
4. Siedzibą Komitetu Organizacyjnego Wystawy jest Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku ul. Dyrekcyjna 2-4.
5. Wystawcami mogą być członkowie i uczestnicy Polskiego Związku Filatelistów.

6. Do ekspozycji będą przyjęte jedynie eksponaty umieszczone jednostronnie na znormalizowanych kartach wystawowych , zabezpieczone koszulkami ochronnymi . Ponadto każda karta wystawowa powinna być ponumerowana (najlepiej w systemie : nr karty - nr ekranu) oraz drugostronnie powinna zawierać nazwisko i dokładny adres wystawcy.
7. Za zgłoszenie i wystawienie eksponatu nie pobiera się opłat .
8. Zgłoszenie należy przesłać do Komitetu Organizacyjnego Wystawy do dnia 31 marca 1988r. Eksponaty zgłoszone po tym terminie będą mogły być przyjęte tylko w miarę posiadania wolnej przestrzeni ekspozycyjnej , przy czym eksponaty te nie będą umieszczone w katalogu wystawy .
9. Komitet Organizacyjny Wystawy zawiadomi wystawców w terminie do dnia 30 kwietnia 1988 r. o przyjęciu eksponatu i wielkości przyznanej powierzchni (liczba przyznanych ram ekspozycyjnych : jedna rama - 16 kart albumowych) . Wystawca sam dokonuje wyboru fragmentu zbioru przeznaczonego do ekspozycji , w zależności od wielkości przyznanej mu powierzchni .
10. Komitet Organizacyjny Wystawy zastrzega sobie prawo do nie przyjęcia eksponatu na wystawę lub wystawienia tylko jego części .
11. Przyjęte eksponaty powinny być dostarczone przez wystawców Komitetowi Organizacyjnemu Wystawy indywidualnie lub zbiorowo (wg sposobu określonego w formularzu zgłoszenia) w terminie do dnia 28 sierpnia 1988r. Dla wystawców , którzy zamierzają montować swoje eksponaty osobiście w ramach wystawowych , rezerwuje się

termin 8 września 1988r. Koszty dostarczenia eksponatu na wystawę ponosi wystawca .

12. Każdy eksponat winien posiadać kartę tytułową dla rozmieszczenia kart wystawowych w przydzielonych ekranach. Ponadto każdy eksponat winien posiadać specyfikację (2 egz.) zawartego materiału na poszczególnych kartach wystawowych , wraz z wyszczególnieniem jego wartości. Karty wystawowe powinny być ponumerowane , opisane nazwiskiem wystawcy na odwrocie oraz umieszczone w przezroczystych koszulkach ochronnych .
13. Komitet Organizacyjny Wystawy ponosi odpowiedzialność za eksponaty od chwili ich przyjęcia do magazynu - do chwili zwrotu wystawcy (przy odbiorze bezpośrednio przez wystawcę) lub do chwili nadania ich na pocztę . W czasie wystawy komitet zapewnia eksponatom należyłą ochronę i ubezpiecza je w PZU na koszt organizatorów.
14. Bez zgody Komitetu Organizacyjnego Wystawy żaden eksponat nie może być wycofany przed jej zakończeniem . Podczas trwania wystawy nie mogą być w eksponacie dokonywane przez wystawców żadne zmiany .
15. Na terenie wystawy nie wolno osobom fizycznym uprawiać handlu walorami filatelistycznymi . Prawo sprzedaży walorów filatelistycznych i pamiątek z wystawy posiadają: jedynie stoisko pocztowe oraz stoisko Komitetu Organizacyjnego Wystawy.
16. Eksponaty na wystawie podlegają następującemu podziałowi na klasy:
I klasa honorowa - eksponaty zaproszone przez organizatorów o szczególnym znaczeniu filatelistycznym oraz eksponaty wy -

różnione w ostatnich 5-ciu latach 2-ma złotymi lub 3-ma połączanymi medalami na wystawach krajowych lub medal srebrny na wystawie ogólnopolskiej .

II klasa pozakonkursowa - eksponaty jurorów i aspirantów czynnych na wystawie oraz ich współmałżonków .

III klasa konkursowa - eksponaty posiadające atest stwierdzający poziom filatelistyczny danego zbioru o tematyce historii kolejnictwa , taboru i budowli kolejowych , ludzi związanych z kolejnictwem , wydarzeniami związanymi z kolejnictwem oraz o tematyce związanej z innym transportem lądowym .

IV klasa filatelistyki

młodzieżowej - wg następujących grup wiekowych :

12 - 13 lat

14 - 15 lat

16 - 18 lat

19 - 21 lat

17. Oceny eksponatów w klasie konkursowej dokona Sąd Konkursowy w oparciu o Regulamin GKS i Regulamin Sądu Konkursowego niniejszej wystawy .
18. Sąd Konkursowy ma prawo dokonać zmiany w zakwalifikowaniu eksponatów do klas oraz **wyłączyć eksponat z oceny** .
19. Członków Sądu Konkursowego wyznacza Zarząd Okręgu w Gdańsku na podstawie wniosku Komitetu Organizacyjnego Wystawy .

20. Uczestniczące w wystawie eksponaty mogą otrzymać następujące wyróżnienia:

a) w klasie pozakonkursowej - dyplom pamiątkowy i ewentualną nagrodę ,

b) w klasie konkursowej :

- dyplom w randze medalu dużego złotego

- dyplom w randze medalu złotego

- dyplom w randze medalu dużego pozłacanego

- dyplom w randze medalu pozłacanego

- dyplom w randze medalu dużego srebrnego

- dyplom w randze medalu srebrnego

- dyplom w randze medalu posrebrzanego

- dyplom w randze medalu brązowego

- dyplom uznania .

Wystawcy , których eksponaty nie uzyskają wyróżnień przyznanych przez jury , otrzymają zaświadczenia uczestnictwa od Komitetu Organizacyjnego Wystawy.

21. Niezależnie od wyróżnień medalowych wystawcy mogą otrzymać nagrody rzeczowe , ufundowane przez instytucje i organizacje społeczne , które będą przekazane do dyspozycji Sądu Konkursowego Wystawy .

22. Każdy uczestnik Wystawy otrzyma bezpłatnie : katalog , palmares , wydawnictwa pamiątkowe - a Okręg PZF , którego wystawcy eksponują swoje eksponaty - katalog i palmares wystawy.
23. Zwrot eksponatu nastąpi :
 - w ciągu 48 godzin po zamknięciu wystawy - bezpośrednio wystawcy lub upoważnionej przez niego osobie,
 - pozostałe nie odebrane eksponaty w przeciągu 14 dni po zamknięciu wystawy pocztą - przesyłką wartościową wg zadeklarowanej wartości przy jego wysyłce do Komitetu Organizacyjnego Wystawy.Za dotrzymanie terminu uważa się datę nadania.
Koszt przesyłki ponosi Komitet Organizacyjny Wystawy.
24. Podpisując zgłoszenie do udziału w wystawie stwierdza , że znane mu są przepisy niniejszego regulaminu i zobowiązuje się do ich przestrzegania .
25. Zwiedzający wystawę są zobowiązani do stosowania się do zarządzeń organów sprawujących nadzór nad wystawą.
26. O sprawach nieuregulowanych w niniejszym regulaminie decyduje Komitet Organizacyjny Wystawy.
27. Właściwe Organa Polskiego Związku Filatelistów są uprawnione do dokonywania zmian w niniejszym regulaminie. Zmiany takie o ile dotyczą praw i obowiązków wystawców , powinny być podane do wiadomości.
28. Niniejszy regulamin został zatwierdzony przez Prezydium Zarządu Okręgu PZF w Gdańsku w dniu 04.02.1988r.
Protokół nr 3)88.

KOMITET ORGANIZACYJNY
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
"KOLEJNICTWO-88"

SPIS WYSTAWCÓW I EKSPONATÓW

KLASA KONKURSOWA

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Koput Janusz | " Kolejnictwo " |
| 2. Wincenciak Leszek | " Koleje żelazne " |
| 3. Szubka Włodzimierz | " Transport kolejowy " |
| 4. Karcz Zbigniew | " Świat szyn " |
| 5. Schmidt Henryk | " Kolejnictwo " |
| 6. Zwoliński Kazimierz | " Świat kolei szynowej " |
| 7. Bomba Jan | " Kolej " |
| 8. Skonecki Stanisław | " Kolejnictwo i jego rozwój " |
| 9. Mielke Henryk | " Kolejnictwo w Europie " |
| 10. Rajca Roman | " Historia Kolejnictwa " |
| 11. Nowaczyński Aleksy | " Kolejnictwo polskie " |
| 12. Włodarczyk Wiesław | " Kolejnictwo " |
| 13. Wodnik Piotr | " Rozwój i organizacja kolejnictwa " |
| 14. Schmidt Henryk | " Inne koleje " |
| 15. Bogdanowicz Kazimierz | " Świat na szynach " |
| 16. Sołga Franciszek | " Lokomotywy " |
| 17. Szczepański Janusz | " Lokomotywy " |
| 18. Gutowski Paweł | " Lokomotywy " |
| 19. Bartoszewicz Wojciech | " Poczty dworcowe i ambulansowe " |
| 20. Koput Janusz | " Stemple i marki poczty działającej na terenach kolejowych Polski " |

21. Bogdanowicz Kazimierz " Poczta w obiektach kolejowych "
22. Sadowski Krzysztof " Elektrotechnika-twórcy i zastosowanie "

EKSPONATY MŁODZIEŻOWE DO LAT 12

23. Koput Jan " ABC kolejnictwa "

EKSPONATY MŁODZIEŻOWE OD 12 - 15 LAT

24. Kopeć Joanna " Tabor kolejowy "
25. Michał i Tomasz Żurawscy " Historia parowozu "
26. MKF przy MDK Tczew " Żelazne drogi "

EKSPONATY MŁODZIEŻOWE OD 16 - 18 LAT

27. Musiał Piotr " Kolejowe znaki pocztowe "
28. Wawrzyńkowski Marcin " Po żelaznej drodze "
29. Winiarz Katarzyna " Środki lokomocji "

EKSPONATY MŁODZIEŻOWE OD LAT 19 - 21

30. Urbanek Robert " Lokomotywy "

Henryk Mielke
ZO PZF Gdańsk •

Klub Zainteresowań PZF
"KOLEJNICTWO"

Upłynęły już trzy lata kiedy w dniu 7 września 1985r. w Domu Kultury Kolejarza w Warszawie odbyło się ogólnopolskie spotkanie organizacyjne członków PZF zamikowanych w znaczkach pocztowych dotyczących kolejnictwa .

Na tym spotkaniu został zawiązany Klub Zainteresowań PZF "Kolejnictwo" i wybrano zarząd klubu w składzie :

Janusz Koput	- przewodniczący (Lublin)
Zygmunt Kamela	- v-ce przewodniczący (Warszawa)
Krystian Żurawski	- v-ce przewodniczący (Bydgoszcz)
Janusz Kuśmirek	- sekretarz (Lublin)
Jarosław Mąka	- członek (Warszawa)
Henryk Mielke	- członek (Gdańsk)
Jerzy Musiał	- członek (Koszalin)
Grzegorz Pukniel	- członek (Lublin)
Henryk Szmidt	- członek (Wrocław)
Robert Tomański	- członek (Racibórz)

Zarząd na swym pierwszym posiedzeniu wybrał kierujących komisjami działającymi w ramach klubu.

Komisja Problemowo - Badawcza	- Krystian Żurawski
Komisja Historyczna	- Zygmunt Kamela
Komisja Młodzieżowa	- Grzegorz Pukniel
Komisja Propagandowa	- Henryk Mielke

W tym miejscu jestem winien Czytelnikowi artykułu kilka zdań wyjaśnień, jak doszło do powstania Klubu Zainteresowań PZF " Kolejnictwo " .

W końcu roku 1984 grupa entuzjastów kolejnictwa wywodząca się głównie z członków PZF z koła nr 23 przy Wschodniej DOKP w Lublinie , dzięki inicjatywie Kol. Janusza Koputa - z koła nr 44 przy Kolejowych Zakładach Automatyki w Lublinie - Kol. Janusza Kuśmirek oraz z koła nr 39 przy Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa w Warszawie przy współpracy Kol. Zygmunta Kameli , podjęła prace przygotowawcze do zorganizowania Klubu Zainteresowań PZF " Kolejnictwo " .

W dniu 10 grudnia 1984 r. przewodniczący grupy inicjującej Kol. Janusz Koput przedstawił na posiedzeniu Zarządu Okręgu PZF w Lublinie propozycję utworzenia Klubu Zainteresowań PZF " Kolejnictwo " przy Zarządzie Okręgu w Lublinie . Propozycja została przyjęta . Grupa inicjująca przystąpiła do prac organizacyjnych .

Przygotowano komunikat o utworzeniu klubu oraz opracowano wstępne deklaracje członka Klubu Zainteresowań PZF " Kolejnictwo " przy ZO PZF Lublin ul. Rowerowa 13 , które rozesłano do wszystkich okręgów PZF , do redakcji gazet i czasopism między innymi do tygodników " Sygnałów " i " Przekroju " oraz dwutygodnika " Filatelisty " .

Poinformowano też o tym ZG PZF w Warszawie .

Ukazały się informacje w wielu lokalnych gazetach m.in. w " Kurierze Lubelskim " , " Tygodniku Robotniczym " oraz okólnikach Zarządów Okręgów PZF m.in. w Rzeszowie .

Ta propaganda pozwoliła na zwerbowanie członków klubu niemal z całego kraju .

Klub zaczął się rozwijać i umacniać organizacyjnie . Zasadniczy rozwój liczebny Klubu przypada na 1985 r. i na koniec tego roku liczył 85 członków . W następnym roku przybywa 16 członków a w końcu 1987 roku stan liczebny osiągnął 122 członków .

Rozmieszczenie terytorialne członków Klubu koncentruje się głównie w 5 okręgach PZF tj. w Lublinie , Gdańsku, Katowicach, Bydgoszczy i Warszawie (w każdym ponad 10 członków) .

Klub " Kolejnictwo " w założeniach swojej działalności przewiduje :

- zrzeszanie filatelistów interesujących się kolekcjonowaniem walorów filatelistycznych o tematyce związanej z kolejnictwem ,
- zachęcanie i upowszechnianie zbierania walorów filatelistycznych o tematyce związanej z kolejnictwem ,
- zachęcanie i podejmowanie działań w prowadzeniu polityki wydawnictw filatelistycznych w kierunku tworzenia dokumentacji historii rozwoju polskich kolei ,
- inicjowanie i popieranie działalności naukowo - badawczej w zakresie stosowania znaków pocztowych związanych z koleją na przestrzeni historii polskiego kolejnictwa ,
- współpracę z organizacjami w kraju w zakresie rozwijania zainteresowań historią polskich kolei oraz kolejnictwem na całym świecie ,
- współdziałanie z Klubami filatelistycznymi o podobnych zainteresowaniach w kraju i zagranicą .

Przedstawione zadania Klub realizuje poprzez :

- propagowanie znaków pocztowych o tematyce kolejowej w środkach masowego przekazu ,
- prezentowanie zbiorów o tematyce kolejowej na możliwie wszystkich wystawach filatelistycznych oraz organizowanie

wystaw o tej tematyce wykorzystując każdą do jej zorganizowania okazję ,

- organizowanie sekcji Klubu nie tylko w Okręgach PZF ale i w kołach PZF w miejscowościach o większych skupiskach członków Klubu ,
- opracowywanie katalogów znaków pocztowych o tematyce kolejowej oraz inicjowanie ich druku ,
- organizowanie wymiany filatelistycznej wśród członków Klubu , udzielanie im fachowej informacji i porady ,
- współpracę z organizacjami i stowarzyszeniami o podobnych zainteresowaniach w kraju i za granicą .

Klub Zainteresowań PZF " Kolejnictwo " , spełniając zasadniczy obowiązek propagowania znaków pocztowych zorganizował lub inspirował następujące wystawy, gdzie brali udział członkowie :

- Maj 1986 r. - Dom Kultury Kolejarza Białystok - 6 zbiorów ,
- Czerwiec 1986 r. - Gmach w DOKP Lublin - 7 zbiorów ,
- Październik 1986r. - 130-lecie kolei na ziemi leszczyńskiej Leszno (dworzec) - 21 zbiorów ,
- Luty 1987 r. - Gmach Północnej DOKP Gdańsk - 5 zbiorów ,
- Sierpień 1987 r. - XV Ogólnopolska Wystawa Filatelistyczna - 14 zbiorów ,
- Wrzesień 1987 r. - Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych Gliwice - 22 zbiorów ,
- Grudzień 1987 r. - Dom Kultury i Nauki Radzieckiej w Warszawie - 9 zbiorów ,

Czerwiec 1988r. - KWF "Transport" Bydgoszcz -
- 14 zbiorów ,

Wrzebień 1988 r. - KWF "Kolejnictwo - 88"
Gdańsk - 30 zbiorów .

Na wystawach konkursowych wszyscy członkowie Klubu uzyskiwali wyróżnienia medalowe . Komisja Młodzieżowa Klubu we wrześniu 1986 r. w Domu Kultury Kolejarza w Lublinie zorganizowała konkurs i wystawę rysunków dziecięcych na projekt znaczka pocztowego o tematyce kolejowej , w której uczestniczyło 414 rysunków z całego kraju . Inicjowanie wydania znaków pocztowych o tematyce kolejowej prowadzone jest stale przez Zarząd Klubu . Powiodło się wydanie jednej karty Cp z okazji 50-lecia elektryfikacji PKP w końcu 1986r. W zakresie stempli okolicznościowych , członkowie Klubu byli inspiratorami upamiętnienia wydarzeń na kolei i w 1986r. zostały opracowane oraz stosowano 3 datowniki a w 1987 r. z różnych okazji poczta używała 4 datowniki okolicznościowe o tematyce kolejowej .

Ze strony Klubu zostało podjętych wiele działań dla popularyzowania filatelistyki o tematyce kolejowej oraz rozpropagowania podejmowanych prac przez Klub .

Wydrowski Stanisław

Północna DOKP

**Pomniki walki i męczeństwa kolejarzy
Północnego Okręgu Kolei Państwowych
w Gdańsku**

Przeprowadzone na terenie Północnego Okręgu Kolei Państwowych rozeznanie dot. stanu pomników pamięci narodowej związanych bezpośrednio lub pośrednio z działalnością kolejarzy w okresie ostatniej wojny, dowodzą wciąż żywej pamięci tych czasów.

Pomniki te jako dowody patriotycznej działalności pracowników kolei naszego Okręgu w czasie drugiej wojny światowej, świadczące o pełnym zaangażowaniu w obronie bytu narodowego i polskości na tych terenach, winny stać się miejscami szczególnej pamięci tak pracowników starszego pokolenia jak i młodzieży wchodzącej co dopiero w ten zawód.

Ogółem na terenie tut. Okręgu znajduje się 13 pomni -

ków i 5 tablic pamiątkowych . Na szczególne wyróżnienie zasługuje pomnik i tablica pamiątkowa w Szymankowie .

Pamiętki te przypominają pierwsze godziny napaści hitlerowskiej na Polskę .

Dokładny opis tych chwil zawiera artykuł " Pomnik w Szymankowie " - Ireny Renker , zawarty w miesięczniku p.t.

" Eksploatacja kolei " nr 9)86 , którego treść z niewielkimi skrótami jest następująca :

" Na odcinku Tczew - Malbork linii kolejowej , łączącej Gdańsk z Warszawą i Olsztynem , znajduje się mała stacja o nazwie Szymankowo .

W literaturze historycznej , zarówno polskiej jak i światowej , jako moment rozpoczęcia wojny światowej uznaje się godzinę 4⁴⁵ pierwszego września 1939 r. , w której Westerplatte zostało zaatakowane strzałami z hitlerowskiego pancernika "Schleswig-Holstein" . A jednak pierwsze strzały i pierwsze ofiary tej wojny padły na ziemi gdańskiej , kilkanaście minut wcześniej , na położonej o 52 km (według linii kolejowej) od Gdańska - stacji Szymankowo .

Odcinek linii kolejowej Lisewo - Szymankowo - Kałdowo (14 km) położony jest w rozwidleniu Wisły i Nogatu . W okresie międzywojennym na obu tych cie-

kach wodnych przebiegały granice wschodniej części Wolnego Miasta Gdańska : od strony Lisewa na Wiśle z Polską , a od strony Kałdowa na Nogacie z Prusami Wschodnimi . Obydwa mosty na Wiśle , kolejowy i drogowy , należały do Polski , a most na Nogacie do Prus Wschodnich . Na linii tej odbywały się przewozy

transzytowe z Niemiec do Prus Wschodnich przez Chojnice , Tczew , Malbork .

Odprawy celna w tej komunikacji odbywała się na stacji Szymankowo . Również tam winna się odbywać odprawa towarów przewożonych z Prus Wschodnich do Gdańska i w kierunku przeciwnym .

W rzeczywistości towary te przewożono koleją wąskotorową : Gdańsk - Nowy Dwór Gd. - Nowy Staw - Malbork , a więc szlakiem mniej strzeżonym przez Polaków.

Odprawa podróżnych odbywała się na przystanku osobowym Kałdowo , który ze względu na bliskość granicy z Prusami Wschodnimi , tuż przy moście na Nogacie , był ściśle strzeżony przez polskich celników .

Zatem interesów Polski w tej części Wolnego Miasta Gdańska strzegła nieliczna grupa polskich kolejarzy i inspektorów celnych , pracujących z dala od skupionych w Gdańsku polskich urzędników i instytucji.

Oni też byli najbardziej narażeni na szykany miejscowych szowinistów niemieckich , które wzmagaly się wraz z umacnianiem się władzy Hitlera.

Prowokacje rozpoczęły się w kwietniu 1939 r. od tłuczenia żarówek na przystanku PKP w Kałdowie i wrzucaniu petard do mieszkań polskich kolejarzy.

21 maja 1939 r. wieczorem , w pobliżu przystanku Kałdowo , tłum miejscowych Niemców napadł na budynek stanowiący siedzibę polskich inspektorów celnych rzucając grad kamieni i zapalających petard. Budynek uległ zniszczeniu .

Incydent ten zainscenizowano w celu unieszkodliwienia polskich celników i umożliwienia przejazdu kolumny samochodów ciężarowych. Był to transport broni i amunicji , coraz częściej przemycanej przez granicę.

Celnikom pozbawionym dachu nad głową udzielili pomocy kolejarze.

Brygada torowa Bernarda Kleiny - zawiadowcy odcinka drogowego w Szymankowie wybudowała w ciągu czterech godzin bocznice , na której ustawiono dwa wagony pullmanowskie . Odtąd stanowiły one mieszkanie inspektorów celnych .

W czasie wizyty komisji złożonej z przedstawicieli PKP , Inspektoratu Ceł i Komisariatu Generalnego

RP. w Gdańsku , badającej przebieg zająć w Kałdowie , zostaje zastrzelony pijak i awanturnik miejscowy - Maksymilian Grübnau . O dokonanie tego czynu po - sądzonego kierowcę , który przywiózł komisję.

Te ~~sze~~^{dwa} wydarzenia spotęgowały wściekłość miej - scowych bojówkarzy hitlerowskich . Z zemsty pod - rzucili pod okna wagonów - mieszkań, zajmowanych przez celników , odpady poubojowe z malborskiej rzeźni i oblali je chemikaliami . Silny fetor , rój much i robaków z tego gnojowiska skutecznie doku - czył celnikom .

W ramach dalszych szykan , odmawiano polskim ko - lejarzom i inspektorom celnym sprzedaży żywności w miejscowych sklepach . Musiano więc dowozić ją z położonego na terenie Polski - Tczewa .

Szczególne szykany dotknęły rodzinę dróżnika przejazdowego PKP w Szymankowie - Pawła Karczewskie - go . Był On członkiem Gminy Polskiej i Związku Po - laków w Gdańsku , często bywał w Wolnym Mieście u kierownika obu tych organizacji , pracując jedno - cześnie w Komisariacie Generalnym RP . To wystarczy - ło do oskarżenia Pawła Karczewskiego o szpiegostwo na rzecz Komisariatu Generalnego RP. Został areszto - wany 5 czerwca 1939 r. przez komendanta żandarmerii gdańskiej w Szymankowie - Hermana Gröninga (kipiące - go nienawiścią do Polaków) , był dotkliwie torturo - wany i mimo braku dowodów winy pozostał do 1 wrześ - nia 1939 r. w miejscowym więzieniu .

Jego żona, przejęła po mężu obowiązki dróżnika i mimo namów Gröninga , nie uległa by w zamian za uwolnienie męża oddać pięcioro dzieci do niemieckiej szkoły i hitlerjugend , a męża do SA.9 - Oddziałów Szturmo - wych Narodowosocjalistycznej Niemieckiej Partii Ro - botniczej .

W nocy z 22 na 23 sierpnia została podstępnie ranna.

Własnym dzieciom i polskim kolejarzom zawdzięcza uratowanie życia . Nie ominęło jej jednak więzienie , a w czasie wojny przymusowa praca .

Na początku sierpnia sprowadzono do Szymankowa kilkunastoosobowy pluton SS-Heimwehr - gdańskiej armii utworzonej z formacji hitlerowskich . Zakwaterowano go w szkole , niedaleko budynku stacyjnego , gdzie wystawiał stały posterunek . Siedziba gdańskich celników (narodowości niemieckiej) znajdowała się w budynku naprzeciw stacji. Tam też, i przed posterunkiem żandarmerii, był posterunek Heimwehry czynny całą dobę. Ponadto dwóch uzbrojonych żołnierzy bez przerwy strzegło wiaduktu . Wszystkie te placówki regularnie kontrolował komendant żandarmerii - Gröning . Na stacji Szymankowo , razem z polskimi kolejarzami, pracowali obywatele Wolnego Miasta Gdańska narodowości niemieckiej . Przejawiali oni wrogość do swoich polskich kolegów . Dlatego polscy kolejarze nawiązali przyjazne stosunki z polskimi celnikami tworząc solidarną grupę. Wszyscy mieszkali w budynku stacyjnym , a kilku w sąsiednich budynkach. Zdarzało się więc , że nocne dyżury pełnili razem.

Zagrożenie za strony Niemiec narastało z każdym dniem . Polacy mieszkający na terenie Wolnego Miasta Gdańska czuli , że wybuch wojny jest blisko. Od 25 sierpnia ograniczono kursowanie pociągów na trasie Tczew - Malbork do dwóch par pociągów towarowych i jednej pary pociągów pasażerskich . Kontrole paszportowe zamiast gdańskich celników przeprowadzali funkcjonariusze gestapo w cywilnych ubraniach z opaskami na rękawach . Natomiast celnicy niemieccy wraz z funkcjonariuszami SA ze wzmożoną uwagą obserwowali ważniejsze posterunki PKP , mosty,

wiadukty i przejazdy kolejowe.

W ramach przygotowań obronnych stacji Tczew, wojsko polskie zamontowało od strony Lisewa urządzenia zabezpieczające most kolejowy na Wiśle przed niespodziewanym wjazdem . Wybudowane bramy i zapory od strony Lisewa były otwierane przez wojsko patrolujące przyczółek mostowy - tylko na polecenie dyżurnego ruchu w Tczewie .

Władze kolejowe wezwały wszystkich polskich kolejarzy zatrudnionych na obszarze Wolnego Miasta do wytrwania na swoich stanowiskach pracy w celu utrzymania ruchu tranzytowego , a tym samym niestwarzania pretekstu do agresji ze strony Niemiec . Wezwaniu podporządkowali się wszyscy , ale dojeżdżających do pracy przez Tczew Gestapo i gdańscy celnicy nie wpuszczali na teren za Wisłę . Zatrzymano ich na przejściu granicznym w Pszczółkach .

Zbrodnia w Szymankowie.

Mimo bardzo napiętej sytuacji , na stacji w Tczewie starano się by dwa pociągi tranzytowe nr 963 i 965 z Prus Wschodnich do Rzeszy odprawić planowo.

1 września 1939 r. parowozy z polskimi załogami wysłano jak zwykle do Malborka w celu podłączenia niemieckich składów . Tuż po północy , pełniący służbę dyżurny ruchu w Tczewie - Jan Ernst , wyprawił pierwszy parowóz luzem po pociąg nr 963 . Jechała nim polska załoga : maszynista - Wojciechowski i pomocnik - Matuszka .

O godzinie 3³⁰ , zgodnie z rozkładem jazdy , wyjechał drugi parowóz po pociąg nr 965 z załogą : maszynista - Sakowicz i pomocnik maszynisty - Grenz .

Ci ostatni gdy dojeżdżali do Malborka zatrzymali pa -

rowóz około 100 m przed semaforem wjazdowym ustawionym na znak " stój " .

W tym czasie wyjeżdżał z Malborka w kierunku Tczewa pociąg tranzytowy nr 963 . Gdy ich mijali zorientowali się, że polski parowóz prowadzi niemiecka drużyna w polskich mundurach . W tym samym momencie otrzymali z tyłu silne ciosy . Następnie kilku uzbrojonych SS-manów odprowadziło ich do znajdującej się w pobliżu noclegowni , gdzie zabrano im mundury , Tam też spotkali się z maszynistą - Wojciechowskim i jego pomocnikiem - Matuszką i czterema konduktorami z drużyny chojnickiej . Wszyscy byli bez mundurów i czapek .

Zgodnie z rozkładem jazdy o godzinie 4³⁰ miał przybyć na stację Tczew pociąg nr 965 , a o półtorej godzinie wcześniej pociąg nr 963 . Jednak żaden z nich nie dojechał . Zaniepokojony tym dyżurny ruchu zadzwonił do Szymankowa . Od pełniącego służbę dyżurnego ruchu - Alfonsa Runowskiego , usłyszał w odpowiedzi , że pociąg nr 963 z Malborka zbliża się do Szymankowa . Ponadto Runowski dodał ściszym głosem: "mieście się dziś na baczności, więcej nie mogę wam powiedzieć bo mam tu strażnika , który na chwilę wyszedł" . Gdy dyżurny - Ernst zadzwonił ponownie po pięciu minutach - odpowiedziała mu cisza .

W tym czasie na stacji w Szymankowie trwał już dramat . Rozpoczął się o godzinie 2⁰⁰ w nocy . Pierwszą ofiarą był kierowca polskich inspektorów celnych - Eugeniusz Jarszyński , który w kilka minut po godzinie 2 w nocy , wyszedł przed budynek stacyjny by sprawdzić czy pozostawiony tam samochód jest bezpieczny . Noc była mglista o złej widoczności . Po chwili jego kolega Ignacy Wasilewski usłyszał trzy strzały . Razem z Janem Michalakiem zbudzili dowódcę placówki - inspektora Stanisława Szarka . Chcieli poszukać Jarszyńskiego . Jednak dowódca im zabronił . Sam wyszedł na stację do dyżurnego ruchu , by o strza-

żach powiadomić placówkę w Kałdowie .
Jarszyńskiego nigdy nie znaleziono . Nie wyjaśniły się
także okoliczności jego zaginięcia .

O godzinie 4¹⁵ Kałdowo poinformowało dyżurnego ru-
chu - Runowskiego , że od strony Malborka zbliża się
pociąg pancerny . W rzeczywistości za pociągiem nr 963
wiozącym w 65 wagonach broń oraz niemieckich żołnierzy
i kolejarzy do obsady stacji Tczew , którą zamierzano
opanować wraz z mostami tczewskimi , jechał w odległo-
ści 100 m motorowy wóz pancerny pomalowany na zielono,
a za nim także w odległości 100 m drugi pomalowany na
szaro , ale znacznie większy i wyposażony w lekkie
działka .

Wiadomość tą Runowski przekazał dyspozytorowi wojsko -
wemu w Tczewie .

Inspektor Szarek pobiegł na piętro by obserwować wjazd
zapowiedzianego pociągu .

Na krótko przed przybyciem pociągu na stację Szy -
mankowo do biura dyżurnego Runowskiego wszedł żandarm
Gröning z funkcjonariuszem SA - kolejarzem Englerem, a
na piętro do pokoi mieszkalnych inspektorów celnych
pobiegli inni dwaj funkcjonariusze SA .

Jak się później okazało cała stacja była otoczona
przez funkcjonariuszy SA i Heimwehry z komendantem żan-
darmerii Gröningiem . Część z nich weszła do mieszkań
kolejarzy i celników oraz pomieszczeń służbowych stacji.

W czasie gdy Gröning wyprowadził inspektora Władysł-
awa Kamińskiego , dyżurującego w jednym pomieszczeniu z
Runowskim , a Engler na chwilę wyszedł - zadzwonił tele-
fon. Była godzina 4³⁰ . Dyżurny ruchu z Tczewa pytał o
pociąg nr 963 , Runowski ścisłym głosem zdążył poin-
formować o sytuacji, po czym został zamordowany .

Był pierwszą ofiarą wśród kolejarzy.

Będący na piętrze inspektor Szarek zdążył jeszcze wys-
trzelić przez okno rakiety zanim również go zamordowano.

Ten sam los spotkał pozostałych inspektorów celnych .

Pociąg nr 963 po krótkim postoju w Szymankowie ruszył w kierunku Lisewa , a za nim pierwszy wóz pancerny , bowiem drugi udało się nastawniczemu - Romanowi Grubbie skierować na tor nr 5 zakończony kozłem oporowym.

W parę minut później Grubba wraz z dyżurnym - Albertem Waligórskim zostali zastrzeleni przy nastawni dysponującej.

Około godziny 4³⁰ nad stacją przeleciały samoloty . Obudziły one Alfonsa Lessnaua - zawiadowcę przystanku osobowego w Kałdowie mieszkającego wraz z żoną, będącą w tym czasie w ciąży, oraz kasjerem biletowym - Arturem Okroyem w jednym mieszkaniu w Szymankowie .

Wkrótce do drzwi mieszkania ktoś zapukał. Otworzyła żona. Wszedł Gröning wraz z czterema funkcjonariuszami SA .

Kazał Lessnauowi i Okroyowi wyjść do sąsiedniego pomieszczenia odcinka drogowego , gdzie stał już torowy Izydor Żelewski z dwoma nieznanymi Lessnauowi z nazwiska kolejarzami . Przed wyjściem z mieszkania Lessnau spojrzął na zegar - była godzina 4⁴⁵ .

Po chwili padły strzały : Lessnau wraz z Żelewskim ranni wbiegli do pomieszczenia-archiwum. Padli na podłogę , gdy zjawił się funkcjonariusz SA by dobić rannych. Lessnau postanowił udawać martwego. To samo radził Żelewskiemu , ale on już tej rady nie usłyszał . Lessnau słyszał więc jak padały strzały w sąsiednim pokoju . Zabito Okroya i żonę Lessnaua .

On sam został uratowany przez oficera niemieckiego porucznika Hackena , który wczesnym ranem przybył z grupą żołnierzy w celu uporządkowania stacji.

Zdziwiony tym co zobaczył , spytał jednego z funkcjonariuszy SA z jakiego powodu zastrzelono tylu ludzi?

W odpowiedzi usłyszał : " że była to mniejszość narodowa " .

Po odwiezieniu rannego Alfonsa Lessnaua do szpitala w Malborku , porucznik Hacken uchronił Go przed zakusami umieszczenia jedynego świadka tej zbrodni w obozie Stutthoff - o co zabiegał Gröning .

Samoloty , które obudziły Lessnaua , po kilku minutach dotarły do Tczewa i zbombardowały miasto .

Na stację spadły cztery bomby.

Nalot trwał około 10 minut.

Jednocześnie z nalotem na stację Tczew - rozpoczęła się strzelanina za Wisłą.

Pociąg nr 963 dotarł do Lisewa o godzinie 4⁴² gdzie został zatrzymany i ostrzelany przez polskie wojsko. Następnie Niemcy pociąg przetoczyli na tor boczny by przepuścić stojący za nim wóz pancerny , który włą - czono do walki .

Około godziny 6¹⁰ nastąpiła pierwsza detonacja i zniszczony został przyczółek mostowy od strony Lisewa, a o godzinie 6³⁵ wysadzono przęska środkowe .

Zaplanowana przez dowództwo niemieckie akcja opanowania mostów i stacji Tczew za pomocą pociągu pancernego i ataku lotnictwa nie powiodła się.

Udaremnili ją polscy kolejarze i inspektorzy celni , którzy zdążyli ostrzec posterunki w Tczewie - ale jak podają niektóre źródła nie za to zostali zamordowani . Zamordowano ich za to że byli Polakami od dawna znienawidzonymi przez swoich morderców - miejscowych hitlerowców : żandarma Hermana Gröninga , zawiadowcę od cinka drogowego - Ottona Paleucatisa , kierownika urzędu pocztowego - Brunona Szota , torowego - Johanna Englera , sołtysa - Fohta , listonosza - Nasta , rene-gata kolejarza - Jana Dombrowskiego , esesmana - Soehnkego , kolejarza - Ritza Mullera i kolejarza - Hermana Schmidta , którzy dokonaniem tego bestialskiego

czynu rozpoczęli działania wojenne przed przybyciem pociągu pancernego do Szymankowa i planowanym atakiem żołnierzy niemieckich na mosty w Tczewie .

Wszyscy zamordowani w Szymankowie zostali wrzuceni do przydrożnego rowu około 800 m od stacji .

W miejscu tym Niemcy ustawili tablicę z napisem :

" Tu leży polska mniejszość "

Miejsce to zamieniono następnie na śmietnik gromadzki ."

Pierwszego września 1939 r. na stacji w Szymankowie zginęli :

Paweł Szczeciński ur. 30.10.1908 r. - zastrzelony we własnym mieszkaniu ,

Helena Szczecińska - siostra zawiadowcy stacji - zamordowana w mieszkaniu brata

Alfons Runowski ur. 4.02.1910r. - asystent, pełniący obowiązki dyżurnego ruchu,

Albert Wilgórski ur. 19.05.1913r. - adiunkt, dyżurny ruchu

Mieczysław Olszewski ur. 1.06.1913r. - zawiadowca odcinka drogowego II kl.

Elżbieta Lessnau z.d. Trolńska ur. 6.01.1917r. - żona Alfonsa Lessnaua ,

Marian Chmielecki ur. 3.01.1890r. - starszy asystent p.o. kasjera biletowego

Alojzy Żukowski ur. 9.11.1911r. - nadzorca przewodów,

Maksymilian Gołębowski ur. 4.11.1908r. - nastawniczy,

Roman Grubba ur. 15.10.1909r. - nastawniczy ,

Izydor Żelewski ur. 11.05.1900r. - torowy ,

Paweł Kraiński ur. 29.08.1900r. - zwrotniczy II kl.

zastrzelony na posterunku Lichnowy ,

Paweł Plath ur. 26.09.1912 r. - zwrotniczy II kl. ,

Artur Okroy ur. 28.02.1909 r. - kasjer biletowy ,

Antoni Strzempkowski ur.29.04.1882r.-zamordowany we
własnym mieszkaniu, res -
taurator dworcowy w Szy -
mankowie ,

Stanisław, Józef Szarek ur.12.09.1913 r. -dowódca
inspektorów celnych ,

Władysław Kamiński - inspektor celny ,

Jan Michalak - inspektor celny ,

Ignacy Wasilewski - inspektor celny ,

i nierozpoznany -polski inspektor celny ,

Eugeniusz Jarszyński ur. 2.07.1896r. -kierowca in -
spektoratu ceł ,

Brunon Tasarczyk - asystent,pełnił służbę na przy -
stanku Lisewo,zmarł w szpitalu.

Z inicjatywy kierownictwa DOKP w Gdańsku komisja :
sędzia śledczy - Zacharewicz ,
kierowniczką PCK we Wrzeszczu - Lorenczukowa ,
lekarz kolejowy - dr Gojdz ,
kontroler personalny w DOKP - Witold Kledzik ,

23 kwietnia 1947 roku dokonali odkopania zbiorowej
mogiły w Szymankowie .
Szczątki zamordowanych przeniesiono uroczystie dnia 12 maja
1947 roku do wspólnego grobu na cmentarzu dla zasłużonych
na Zaspie w Gdańsku .

W miejscu zbiorowej mogiły oprócz pomnika postawiono pa -
miątkową tablicę na ścianie przy wejściu do budynku sta -
cyjnego w Szymankowie od strony peronów,upamiętniając za -
mordowanych kolejarzy i celników.

Co roku pierwszego września odbywają się tu uroczystości
ku czci pomordowanych.

Wykaz pomników i tablic pamiątkowych

Miejsca uświęcone bohaterstwem polskich kolejarzy winne być popularyzowane . Pamięć tych ludzi , ich działalność , patriotyczne zaangażowanie , akcje zbrojne - nie mogą ulec zapomnieniu .

Powszechnie wiadomo , że większość akcji zbrojnych polskie - go podziemia w okresie okupacji wiązała się w różnym stopniu z pracownikami kolei , którzy z racji wykonywanych czynności w transporcie kolejowym uczestniczyli w nich bezpośrednio lub brali udział w ich przygotowaniu .

Z tych też względów okupant hitlerowski , zdając sobie sprawę ze skuteczności działania polskich kolejarzy , dopuszczał się na nich najbardziej okrutnych zbrodni .

Pomniki uświęcające miejsca bohaterstwa kolejarzy na terenie obecnego Północnego Okręgu Kolei Państwowych , oprócz Pomnika w Szymankowie , to :

1. w Bydgoszczy - obelisk przed gmachem Rejonu Przewozów Kolejowych.

Obelisk z piaskowca z symbolem 2 mieczy grunwaldu i z tablicą marmurową , na której w lewym górnym rogu wykute jest godło pań -

stwowe , a w prawym dolnym rogu litery "PKP"
i emblemat .

Na tablicy wykuty napis :

" W dwudziestolecie Polski Ludowej
bohaterskim pracownikom PKP węzła
bydgoskiego poległym w walce za
wolność ojczyzny i pomordowanym
przez okupanta hitlerowskiego w
latach 1939 - 1945 -

pracownicy PKP
węzła bydgoskiego -
- wrzesień 1964 r. "

2. Zduńska Wola Karsznice - pomnik na rynku.

Obelisk na terenie lokomotywowni w miejscu
stracenia oraz przy budynku dyspozytorni i
grób pomordowanych na cmentarzu w Zduńskiej
Woli .

Pomnik wysokości 3 m postawiony w 1946 roku
przez społeczeństwo Karsznic ze składek ze-
branych wśród kolejarzy osiedla .

Na pomniku znajduje się tablica z następu -
jącym napisem :

" Ku wiecznej pamięci Sylli Juliusza i
Kałużewskiego Kazimierza oraz tych z
osiedla Karsznice , którzy za sprawę
Polski zostali zamordowani przez ka-
tów hitlerowskich lub zginęli śmier-
cią męczeńską w więzieniach i obo -
zach koncentracyjnych.

Cześć ich pamięci "

Na terenie lokomotywowni w miejscu egzekucji,
we wrześniu 1966 r. pracownicy postawili o -
belisk z płytą żeliwną , na której jest

napis :

" Ku czci ofiar faszyzmu, kolejarzom
Juliuszowi Sylli i Kazimierzowi
Kałużewskiemu zamordowanym w tym
miejscu dnia 25.02.1944 r. -

pracownicy parowozowni
Karsznice - 10.09.1966r."

Ponieważ dojście do obeliska w miejscu stracenia było niebezpieczne, w 1976 r. obelisk przeniesiono na skwer obok budynku dyspozytorni zostawiając w miejscu stracenia płytę z napisem.

Na przeniesionym obelisku wykonano nową płytę z napisem o tej samej treści.

3. na stacji Inowrocław, na frontonie dworca PKP, umocowana jest marmurowa tablica pamiątkowa z napisem:

" Poległym Kolejarzom w walce z
hitleryzmem -

pracownicy PKP stacji
Inowrocław-wrzesień 1961r."

4. pomnik w kształcie cokołu z orłem na wierzchołku -
usytuowany jest między wiaduktami przy podjeździe do dworca kolejowego stacji Chojnice.

Na pomniku napis złożony o treści :

" Zmarli by Ojczyzna żyła "

(17 nazwisk i imion)

" Umęczonym przez zbirów

hitlerowskich w latach 1939-44 . -

Bohaterskim Kolejarzom

węzła Chojnice "

5. pomnik marmurowy w miejscowości Nowe Karpno koło Lipusza
z napisem ogólnym :

" Bohaterom rozstrzelanym w dniu 16.10.1939r.
przez faszyzm niemiecki.

Pomnik ufundowano w XXII rocznicę
śmierci -

wdzięczne społeczeństwo ,
Cześć ich pamięci "

oraz tablica z nazwiskami 52 osób pomordowa-
nych , w tym 8 kolejarzy .

6. pomnik postawiony w odległości około 200 m od stacji Czarna
Woda .

Pomnik pamięci kolejarzy ziemi Gdańskiej i
Pomorza pomordowanych i poległych w walce
z hitlerowskim najeźdźcą w latach 1939-1945.

7. obelisk w centrum wsi Somonino - przy skrzyżowaniu dróg w
kierunku Kartuz , Egertowa i Goręczyna .

Obelisk postawiono dla upamiętnienia Pola -
ków , którzy zostali zamordowani w dniu
7.11.1939r. w lesie , w pobliżu Somonina ,
za działalność patriotyczną i należenie do
Związku Zachodniego Polaków (w tym dwóch
kolejarzy - Jan Turzyski i Franciszek Tuska)

8. obelisk na stacji Kartuzy.

Obelisk z kamienia ciosanego z tablicą i
napisem :

" W hołdzie kolejarzom kartuskim,
pomordowanych i poległych w walce
z faszyzmem w latach 1939 - 1945 . "

9. obelisk na stacji Bielkowo (linia Pruszcz Gdański -
Kartuzy) .

W środku tablica dla upamiętnienia Brunona
Gregorkiewicza - byłego zawiadowcy stacji ,
który został zamordowany w dniu 10.03.1942r.

10. tablica pamiątkowa na stacji Gdynia Gł. Osobowa z napisem:

" Kolejarzom gdańskim , którzy oddali
życie w walce z okupantem w latach
1939 -1945 "

11. tablica pamiątkowa na stacji Zblewo (linia Tczew-Chojni -
ce z godłem polskim i napisem :

" Ku pamięci kolejarzy Pomorskiego
Ruchu Oporu . - 01.09.1970 r. "

12. tablica pamiątkowa z mosiądzu na budynku stacji Czarna
Woda z napisem :

" W tym miejscu w dniu 21-22 czerwca 1942r.
kolejarze Pomorskiego Ruchu Oporu w odwet
za popełnione zbrodnie hitlerowskie na
ludności polskiej w okresie II wojny
światowej , dokonali zbrojnej dywersji
kolejowej "

13. tablica pamiątkowa na budynku mieszkalnym w Olsztynie przy
ul. Weryńskiego z napisem :

" Na tym budynku 19 lutego 1945 r.
pierwsza grupa Polaków - kolejarzy
zawiesiła flagę po 173 latach zaboru. "

14. na skwerze , przed budynkiem dworca kolejowego Iława Gł. ,

znajduje się pomnik , wraz z tablicą i napisem :

" Bojowników o Polskość Warmii i Mazur
w 25-lecie powrotu Ziemi Iławskiej do
Macierzy - kolejarze węzła Iława 1970r."

15. na stacji Włocławek - obok dworca PKP - znajduje się obelisk
wraz z tablicą ku czci pomordowanych koleja-
rzy przez hitlerowców - wymienione są nazwis-
ka .

16. w gmachu Centrali Północnej DOKP , na półpiętrze , jest ta-
blica pamiątkowa z napisem :

" Pamięci kolegów kolejarzy i ich rodzin,
ofiarnym bojownikom o polskość Gdańska
w latach 1919 - 1945.

Gdańsk 8.IX.1957r. - pracownicy
DOKP Gdańsk "

" 70 lat Związku Zawodowego Kolejarzy "

W bieżącym roku przypada 70-ta rocznica powstania Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych. Historyczna data 16 - 22 grudnia 1918 r. tj. pierwszego Krajowego Zjazdu Delegatów Kolejarzy, na którym powołano Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej, wpisana jest w okres walki o ustrój państwa polskiego, w okres kiedy to siły burżuazyjno - obszarnicze czyniły wszystko by nie dopuścić do władzy klasę robotniczą.

Mimo tych złożonych warunków społeczno - politycznych i gospodarczych doszło do zorganizowania pierwszego Krajowego Zjazdu w konsekwencji rozwijającego się dużo wcześniej ruchu zawodowego kolejarzy zrzeszonych w różnych organizacjach działających w poszczególnych zaborach. W zależności od tego jaki był zabór na terenach naszego kraju rozbudowana była sieć linii kolejowych i w zależności od stosunków wewnętrznych w poszczególnych państwach zaborczych - kolejarze Polacy twczyli własne związki zawodowe lub należeli do organizacji zawodowych innych narodowości.

Organizacje związkowe bądź stowarzyszenia o charakterze związków zawodowych działające w poszczególnych

zaborach przed 1918 rokiem odegrały niemałą rolę nie tylko w obronie interesów ekonomicznych i zawodowych pracowników ale również w umacnianiu świadomości narodowej i przygotowaniu kadr dla polskich kolei w niepodległej Polsce .

Doświadczenie w rozwijaniu ruchu zawodowego , pozwoliło już w drugim miesiącu niepodległości odbyć pierwszy Krajowy Zjazd Delegatów Kolejarzy i powołać pierwszy jednolity klasowy związek zawodowy zrzeszający w swoich szeregach bez względu na płeć , narodowość , wyznanie , wykształcenie czy też pełnione stanowisko służbowe .

Związek ten szybko zdobył zaufanie kolejarzy , stał się największym związkiem zawodowym pracowników zatrudnionych w kolejnictwie , a także jednym z największych pośród działających w tym czasie związków w Kraju .

Splot okoliczności spowodował , że mimo rewolucyjnych nastrojów w naszym i innych krajach Europy , Polska odradzała się od niepodległego bytu pod znakiem przewagi sił stojących na gruncie ustroju burżuazyjno - obszarniczego . Odbudowa niepodległego państwa polskiego nie rozwiązała trudności , problemów narodowych , społecznych i narodowościowych . Klasa robotnicza prowadziła walkę o sprawiedliwy ustrój społeczno - polityczny młodego państwa polskiego . W szeregach walczących byli kolejarze , którzy wielokrotnie łączyli walkę o przyszły kształt Polski ze sprawami swojego bytu .

Aktywna działalność organizacji zawodowych kolejarzy nie podobała się ówczesnym władzom państwa . Staraly się one ograniczać jedność kolejarzkiego ruchu zawodowego przez tworzenie i podpisanie rozwoju słabych , licznie małych związków , działających kolejarzy na różne ugrupowania np. według służb , narodowości , stanowiska służbowe czy nawet wyznania . Miało to na celu osłabienie dużych , silnych organizacji związkowych .

Mimo tych utrudnień i przeszkód ZZK konsekwentnie wal-

czył o jedność klasy robotniczej występując przeciw elementom ugodowym i nacjonalistycznym .

Cały czas dążył do poprawy warunków bytu kolejarzy i ich rodzin .

Tragiczny wrzesień 1939 r. spowodował , że życie polityczne i społeczne kraju zostało sparaliżowane .

Posuwające się za armią hitlerowską grupy policji otrzymały zadanie fizycznej likwidacji bądź neutralizacji środowisk działaczy politycznych i społecznych .

Działacze związków w obawie przed represjami hitlerowców podejmowali wysiłki dla zabezpieczenia miasta i dokumentacji związkowej .

Czołowi działacze często zmieniali miejsce zamieszkania i już od pierwszych dni okupacji nawiązywali kontakty , organizowali konspiracyjne spotkania , rozpowszechniali wydawnictwa ruchu oporu .

Organizowano sabotaż i dywersję w transporcie kolejowym . Warto tutaj podkreślić , że powstały w końcu 1939 r. konspiracyjny Zarząd Główny ZZK postanowił odbudować terenną strukturę organizacyjną , dopasowując ją do wymogów okupacyjnych .

Za główne zadanie uznał udzielanie pomocy i opieki przesładowanym kolejarzom oraz ich rodzinom , szerzenie wśród kolejarzy wiary w rychłe zwycięstwo nad okupantem , organizowanie sabotażu oraz przygotowanie kadry związkowców do odbudowy ruchu zawodowego kolejarzy .

Aktyw związkowy zasiliał szeregi wszystkich antyfaszystowskich organizacji konspiracyjnych i oddziałów partyzanckich .

W tej walce o społeczne i narodowe wyzwolenie Ojczyzny , tysiące kolejarzy poległo w boju , zostało zamordowanych w hitlerowskich obozach zagłady oraz w publicznych egzekucjach .

Po ustaniu zmagania wojennych i powstań niepodległej Polski Ludowej w nowych granicach i nowym ustroju dla

działalności ruchu zawodowego nastąpił nowy etap .

Od pierwszych dni Polski Ludowej ZZK zajął stanowisko aprobujące socjalistyczny kierunek przemian i aktywnie współdziałał w przeprowadzaniu ustrojowych i gospodarczych przeobrażeń kraju .

Kolejarze związkowcy niejednokrotnie dawali przykłady postawy patriotycznej . Wraz z wojskiem , w warunkach frontowych , szli organizować koleje na ziemiach Zachodnich i Północnych , podejmowali w niezwykłych warunkach odbudowę transportu kolejowego , a także jego rozbudowę konieczną dla wymogów rozwoju gospodarki narodowej .

Działając w nowych warunkach ruch zawodowy troszczył się nieustannie o poprawę warunków pracy , bytowych , socjalnych , kulturalnych i oświatowych oraz wypoczynku po pracy . Osiągnięcia ruchu zawodowego to przede wszystkim codzienna praca zakładowych organizacji związkowych w jednostkach służbowych kolei .

W nowym ustroju państwowym , w okresie władzy ludowej , nastąpił duży postęp w kolejnictwie zarówno pod względem technicznym jak i organizacyjnym , co jednocześnie wpłynęło na warunki pracy w kolejnictwie i stosunki pracownicze .

Olbrzymi krok dokonano w zakresie uprawnień pracowników kolejowych .

Przede wszystkim zlikwidowano poprzednie zróżnicowanie pracowników kolejowych pod względem stosunku służbowego .

Wprowadzono systemy płac i premiowanie zbliżone do zasady:

" każdemu według jego pracy " .

Uporządkowano czas pracy uzgadniania urlopów , szczególną opieką otoczono pracowników młodocianych i kobiety .

Powstały odpowiednie warunki rozwoju inicjatyw pracowniczych - ruch zawodowy szczególną uwagę zwrócił na zapewnienie bezpiecznych dla życia i zdrowia warunków pracy .

W nowych warunkach ustrojowych nastąpił szybki rozwój urzędzeń i świadczeń socjalnych oraz systemu placówek socjalnych które stale rozwijają formy swojej działalności .

Rozwinięto formy opieki i pomocy socjalnej nad rencistami .

wdowami , sierotami oraz wysłużonymi kolejarzami pozostają -
cymi bez opieki rodzin .

W okresie powojennym , w wyniku starań ruchu zawodowego roz-
winięto szeroko różne formy opieki nad zdrowiem kolejarzy .
Rozwinięto budownictwo mieszkaniowe , spółdzielczość i od-
dzielono poparcie budownictwa rodzinnego .

Działalność wychowawcza , kulturalno - oświatowa zaw-
sze zajmowała ważne miejsce w programie ruchu zawodowego .
W trudnych latach okresu miesięcznego do podstawowych form
należały kółka samokształceniowe , wieczory czytania , zes-
poły amatorskie .

Obecnie społeczny ruch kulturalny kolejarzy ma szerokie moż-
liwości rozwoju poprzez sieć domów kultury , klubów , biblio-
tek i świetlic .

Życie sportowe i turystyczne kolejarzy rozwija się w
klubach sportowych kolejarzy i kolejarskich kółkach PTTK .
Coraz więcej kolejarzy ceni sobie i uczestniczy w aktywnych
formach wypoczynku urlopowego i wypoczynku po pracy .

W powojennej historii naszego Kraju było szereg zwro-
tów i zakrętów , które nie pozostały bez wpływu na rozwój i
kierunki działania ruchu zawodowego .

Na początku lat osiemdziesiątych , obok struktur branżowych
związków zawodowych powstały inne związki jak :

" Solidarność " i związki autonomiczne .

Działalność kilku związków zawodowych na terenie jednego za-
kładu pracy nie wpływała korzystnie na rozwiązanie spraw
pracowniczych .

Nastąpił największy w powojennej historii kraju kryzys gos-
podarczy , społeczny i polityczny , który spowodował koniecz-
ność wprowadzenia stanu wojennego .

Jego konsekwencją było zawieszenie działalności związkowej ,
a następnie rozwiązanie wszystkich związków zawodowych .

Dalszy rozwój wypadków , w tym okresie , i kształtowanie się
sytuacji społecznej spowodowało przerwę w działalności związ-

kowej oraz intensywną pracę nad nową koncepcją zasad działania i struktury ruchu zawodowego w Polsce .

Okres zawieszenia działalności związkowej rozwinął społeczną działalność zakładowych komisji socjalnych .

W tym działaniu społecznym wyrosli nowi , zaangażowani w życie zakładu , działacze .

Ich inicjatywa , pomysłowość i energia wsparta działaniami i wnioskami z dotychczasowej pracy związkowej ułatwiła odbudowę ruchu zawodowego .

Ustawa Sejmowa z października 1982 r. określiła nowe zasady i sposoby tworzenia organizacji związkowych , ustalając , że związek działa w zakładzie pracy , członkowie sami ustalają statut związku i określają kierunki jego działania , związek posiada osobowość prawną i samodzielnie kształtuje swoje zadania.

Szybko powstały komitety założycielskie , tworzyły się samodzielne związki zawodowe , które stanęły przed zadaniami rozwiązywania problemów pracowniczych .

Wśród powstających nowych zakładowych organizacji związkowych kształtowała się koncepcja tworzenia struktur ponadzakładowych dla jednolitej reprezentacji interesów branżowych kolejarzy we wszystkich dziedzinach działalności .

Organizacje zakładowe w grudniu 1983 r. utworzyły Federację Związków Zawodowych Pracowników Polskich Kolei Państwowych , a w marcu 1984 r. odbył się I-szy Krajowy Zjazd Delegatów .

Z 315 organizacji związkowych w 1983 r. , założycieli Federacji , liczba ich wzrosła obecnie do 735 organizacji zrzeszających ponad 202 tysiące członków związków zawodowych .

Oprócz tej Federacji , w kolejnictwie , działają jeszcze: Federacja Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych Pracowników Zaplecza Technicznego Kolei , Federacja Zakładowych Organizacji Związkowych Budownictwa Kolejowego oraz Federacja Zakładowych Organizacji Związkowych Pracowników Oddziałów Automatyki i Telekomunikacji PKP .

Wśród działaczy ruchu zawodowego kolejarzy coraz częściej

pojawiają się orientacje , że nie rozbicie ruchu zawodowego na poszczególne Federacje , lecz utworzenie jednej silnej organizacji , umocniłoby skuteczność związkowego działania . Na to wskazują doświadczenia , osiągnięcia i tradycja 70-letniej działalności ruchu związkowego kolejarzy .

Rada Okręgowa Federacji
Związków Zawodowych
Pracowników PKP
Gdańsk

Anna Jegorow
Longina Anielak
Północna DOKP

Historia i dzień dzisiejszy
Północnego Okręgu
Kolei Państwowych

Z kart historii Okręgu

Pierwsza linia kolei żelaznej na Pomorzu otwarta została w dniu 27 lipca 1851 r. Była to linia Krzyż - Piła - Bydgoszcz . Połączenie Bydgoszczy z Gdańskiem , jako przedłużenie tej linii nastąpiło w dniu 6 sierpnia 1852 r. Doprowadzenie do Gdańska kolei , miało dla portowego miasta większe znaczenie , niż przejście żeglugi z żaglowców na parowe , gdyż kolej spowodowała całkowitą zmianę warunków transportu i zakresu ciążenia ekonomicznego portu gdańskiego . Dzięki połączeniu portu gdańskiego z koleją żelazną , obroty portowe uniezależniły się od śródlądowych

dróg wodnych.

Nad rozwojem kolei czuwała powołana w listopadzie 1849 r. Królewska Dyrekcja Kolei Wschodniej w Bydgoszczy. W dalszym rozwoju kolei otwarto 24 października 1861 r. linię Bydgoszcz - Toruń , a w dniu 5 grudnia 1862 r. linię Toruń - Kutno , uzyskując w ten sposób połączenie z Warszawą . Połączenia tego już od dawna domagała się starsza kupiecka w Gdańsku , przewidując że droga żelazna zwiąże z portem gdańskim znaczny obszar Polski , stanowiący jego naturalne zaplecze , jak również połączy Gdańsk z kolejami rosyjskimi i koleją Warszawsko - Wiedeńską . Ukończona w 1872 r. linia Malbork - Iława - Działdowo - Mława , stanowiąca drugie połączenie Pomorza z centralnym rejonem Polski , a zarazem najkrótsze połączenie między Warszawą a Gdańskiem .

W 1895 r. w wyniku reorganizacji kolei wschodniej , w miejsce dotychczas jednej dyrekcji w Bydgoszczy powołano trzy : w Bydgoszczy , Gdańsku i Królewcu . Jako tymczasowe pomieszczenie dyrekcji w Gdańsku otrzymał budynek należący do szpitala Bożego Ciała przy obecnej ul. 3 Maja . Do budowy obecnej siedziby Północnej DOKP przystąpiono w listopadzie 1911 r. , zaś przekazanie budynku do użytku nastąpiło 5 czerwca 1914 r.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r. największą inwestycją na terenie obecnej DOKP była budowa magistrali węglowej Hebry Nowe - Gdynia przez Karsznice - Inowrocław - Kościerzynę . Przekazanie jej do eksploatacji na całej długości nastąpiło w 1933 r. W tym samym roku w wyniku sporu między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem doszło do przeniesienia siedziby Dyrekcji Okręgowej do Torunia i utworzenie w Gdańsku tzw. Biura Gdańskiego PKP .

II wojna światowa pozostawiła po sobie olbrzymie zniszczenia . Nawierzchnia kolejowa w Okręgu była w 65 % , mosty w 90 % a budynki stacyjne w 80 % zniszczone .

Wiecznie żywa jest wśród załóg pamięć o tych kole -

jarzach , którzy stracili życie w nierównej walce z hitlerowskim najeźdźcą w latach 1939 - 1945 .

Właśnie kolejarze walkę tę podjęli jako pierwsi i kontynuowali przez całą okupację , osłabiając znacznie siły wroga . Tablice pamiątkowe , obeliski , pomniki rozsiane są w ponad 40 miejscach Północnego Okręgu , upamiętniając bohaterów tamtych dni .

Kolejarze znani są z przywiązania i pielęgnowania tradycji kolejarskiego zawodu . W gmachu Północnej DOKP od kilku lat istnieje Sala Tradycji , w której obok dokumentów prezentowana jest stara technika kolejowa m.in. modele starych parowozów , lampy sygnalizacyjne i stare zegary dworcowe .

Dzień dzisiejszy Okręgu

Okręg północny , jeden z ośmiu na sieci PKP , zaliczany jest do największych o odgrywa ważką rolę w transportowej działalności przedsiębiorstwa PKP . Obsługuje potrzeby transportowe 11 województw (gdańskiego , bydgoskiego , elbląskiego , toruńskiego , olsztyńskiego , włocławskiego , ciechanowskiego , oraz częściowo tereny województwa suwalskiego , śląskiego , konińskiego oraz sieradzkiego) . Na jego terenie działają 4-ry rejony przewozów kolejowych : w Gdyni , Bydgoszczy , Olsztynie i Toruniu . Długość linii eksploatowanych wynosi 4611 km , co stanowi około 20 % sieci PKP .

Południowa granica sięgająca Siemkovic i północna portów Wybrzeża Gdańskiego decydują o charakterze pracy okręgu .

Koleje Okręgu Północnego odgrywają wiodącą rolę w obsłudze przewozowej handlu zagranicznego , w tym także w przewozach tranzytowych w relacjach Północ - Południe Europy .

Znaczący jest udział Północnej DOKP w krajowych pasażerskich przewozach wczasowych, turystycznych i kolonijnych do atrakcyjnych miejscowości wypoczynkowych Wybrzeża Gdańskiego i Mazur, a także w obsłudze przewozów pracowniczych i szkolnych, szczególnie w dużych aglomeracjach miejsko - przemysłowych.

Codziennie uruchamia się w Okręgu blisko 2 tysiące pociągów osobowych, w tym ponad 100 pociągów dalekobieżnych i ponad 800 pociągów towarowych.

W roku ubiegłym przewieziono nimi 227,5 mln pasażerów i 29,4 mln ton ładunków.

Aż 69 % realizowanych przez Okręg Północny przewozów pasażerskich przypada na Rejon Przewozów Kolejowych w Gdyni, szczególnie zaś na aglomerację gdańską, w skład której wchodzi 7 miast: Tczew, Pruszcz Gd., Sopot, Gdynia, Rumia i Wejherowo. Linia Tczew - Wejherowo jest najbardziej obciążona przewozami pasażerskimi. Na odcinku Gdańsk Główny - Rumia linia ta jest wzmocniona wydzieloną parą torów ruchu podmiejskiego. Kursująca po niej gdańska SKM przewozi około 350 tys. pasażerów w ciągu doby i stanowi podstawowy "nerw" komunikacyjny Wybrzeża Gdańskiego.

Gros ładunków przemieszczana jest na liniach i ciągach o układzie południkowym, a przede wszystkim na ciągu magistralnym Śląsk - Porty.

Ładunki nadawane do przewozu na stacjach portowych Gdańska i Gdyni stanowią około 25 % ogółu ładunków przyjmowanych w Okręgu do przewozu. Udział kolei w transportowej obsłudze portów w Gdańsku i Gdyni wynosi około 90 %. Istnieje więc ścisła współzależność pracy portów i kolei.

Odprawę osób i ładunków zapewnia w okręgu 410 stacji, pod różni ponadto korzystają z 313 przystanków osobowych.

W okręgu eksploatowane są trzy rodzaje trakcji: parowa, spalinowa i elektryczna.

Obecnie zelektryfikowanych jest w okręgu 1286 km, tj. ok. 28 % linii kolejowych, ale ponieważ są to linie o podstawo-

wym znaczeniu (magistrala Śląsk - Porty, linia Warszawa - Gdańsk, Toruń - Kutno, Warszawa - Olsztyn) udział trakcji elektrycznej jest ogólnie dominującym w przewozach. Biorąc bowiem pod uwagę ilość pasażerów przewożonych na liniach zelektryfikowanych należy przyjąć, że wynosi on ponad 70 % w ruchu pasażerskim, zaś w ruchu towarowym, skoncentrowany w znacznej mierze na magistrali Śląsk - Porty aż 83 %.

Parowozy coraz mniej liczne, wykorzystywane są głównie do ruchu manewrowego i częściowo towarowego.

Nad sprawną pracą taboru czuwa 15 lokomotywni.

Obiekty zaplecza technicznego służby trakcji są sukcesywnie modernizowane. Część lokomotywni jest już zmodernizowana pozostałe są w trakcie przebudowy. Ambicją Okręgu jest u - nowocześnieć wszystkich lokomotywni do 1990 roku.

Nad utrzymaniem w pełnej sprawności parku wagonów czuwa w Okręgu 9 wagonowni. Służba wagonów podejmuje działania na rzecz usprawnienia procesu i technologii naprawy taboru, zmechanizowania prac ciężkich i poprawy warunków pracy załóg. Obiekty zaplecza technicznego służby wagonów są również systematycznie modernizowane.

Linie znacznie obciążone przewozami wyposażone są w elektroniczne urządzenia, pozwalające na wykrywanie stanów awaryjnych w pociągach (wykrywanie gorących osi i gorących obręczy).

Są to urządzenia typu Servo, zakupione w USA, a także prototypowe urządzenia polskie o nazwie ASTA, skonstruowane przez zespół pracowników Politechniki Gdańskiej i Północnej DOKP.

Nawierzchnia kolejowa na większości linii jest typu ciężkiego. Dla podwyższenia komfortu jazdy i zmniejszenia nakładów robocizny na utrzymanie nawierzchni kolejowej, większość torów wymieniona jest na tory bezстыkowe, których obecnie jest ponad 60 %.

Sprawne i bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów zapewnia -

ją urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Na liniach magistralnych i pierwszorzędnych, zainstalowane są w większości urządzenia przekaźnikowe i mechaniczne z sygnalizacją świetlną.

W celu usprawnienia ruchu pociągów pracują na szlakach urządzenia samoczynnej blokady liniowej oraz urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, zapewniające wysoki stopień bezpieczeństwa. Urządzenia te są rozbudowywane.

Na skrzyżowaniach dróg kołowych z liniami kolejowymi buduje się urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Sprawne kierowanie wielką i różnorodną gospodarką przedsiębiorstwa PKP oraz organizacja i stały nadzór procesu przewozów kolejowych wymagają doskonałej organizacji i niezawodności działania urządzeń łączności. Stąd też stosowane są różnorodne urządzenia łączności m.in. centrale telefoniczne, urządzenia teletransmisyjne, urządzenia łączności telekonferencyjnej, urządzenia łączności dyspozytorskiej itp.

Wszystkie główne linie kolejowe w Okręgu wyposażone są w urządzenia radiołączności pociągowej. Urządzenia te po raz pierwszy na sieci PKP zainstalowane zostały w 1972 roku na magistrali Śląsk - Porty. Łączność radiowa pozwala na nawiązanie kontaktu między pociągiem na szlaku i stacjami kolejowymi.

W Północnej DOKP istnieje Ośrodek Informatyki, który korzysta w swej działalności z komputerów, minikomputerów i mikrokomputerów. Ośrodek zajmuje się projektowaniem, wdrażaniem i eksploatacją systemów informatycznych dla potrzeb planowania i zarządzania oraz organizowania i kierowania przewozami kolejowymi w Okręgu.

Nasza kolejarska rodzina liczy obecnie ponad 57 tys. osób czynnych zawodowo, reprezentujących różne zawody i specjalności oraz 50 tysięcy emerytów.

W wielu przypadkach tradycja pracy w kolejnictwie przekazywana jest z dziadka na ojca i dalej na syna. Są rodziny, w których wszyscy członkowie pracują na kolei.

W ramach zakładowej działalności socjalnej i bytowej prowadzi się : 11 ośrodków czasowych , 12 ośrodków kolonijnych , 2 obozy stałe i 10 wędrownych , ponadto 6 domów kultury , 14 klubów i świetlic , 8 hoteli pracowniczych , 16 stołówek , 28 bufetów oraz 23 przedszkola .

Okręg Północny należy do najlepiej pracujących okręgów na sieci PKP a jego załogi znane są z podejmowania pionierskich inicjatyw (np. wprowadzenie komputerowego systemu rezerwowania miejsc) upowszechnianych w skali sieci PKP . Są również znanymi inicjatorami czynów społecznych i niejednokrotnie w trudnych okresach dawały dowód patriotyzmu oraz dużego poczucia odpowiedzialności zawodowej .

Ogromną zdobyczą socjalną w przedsiębiorstwie PKP jest posiadanie własnej służby zdrowia.

W Północnym Okręgu zatrudnionych jest ponad 2800 pracowników służby zdrowia. Okręg dysponuje 2 szpitalami w Gdańsku i Olshutynie oraz jednym oddziałem szpitalnym w Tczewie a także sanatorium w Ciechocinku i Inowrocławiu . Ponadto posiada własne przychodnie lekarskie , apteki i kolejowe pogotowie ratunkowe .

Za całokształt działalności Północna DOKP została w roku 1985 uhonorowana przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy II klasy .

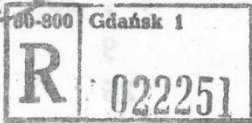
ALFABETYCZNY SPIS WYSTAWCÓW

	nr zbioru
1. Bartoszewicz Wojciech - Bydgoszcz	19
2. Bogdanowicz Kazimierz - Lublin	15 , 21
3. Bomba Jan - Ruda Śląska	7
4. Gutowski Paweł - Lublin	18
5. Karcz Zbigniew - Zbąszyce	4
6. Kopeć Joanna - Białystok	24
7. Koput Jan - Kraśnik	23
8. Koput Janusz - Lublin	1 , 20
9. Mielke Henryk - Tczew	9
10. MKF przy MDK Tczew	26
11. Musiał Piotr - Koszalin	27
12. Nowaczyński Aleksy - Gdańsk	11
13. Rajca Roman - Gdańsk	10
14. Sadowski Krzysztof - Lublin	22
15. Schmidt Henryk - Wrocław	5 , 14
16. Skonecki Stanisław - Gdynia	8
17. Sołga Franciszek - Tarnowskie Góry	16
18. Szczepański Janusz - Lublin	17
19. Szubka Włodzimierz - Częstochowa	3
20. Urbanek Robert - Lublin	30
21. Wawrzynkowski Marcin - Białogard	28
22. Wincenciak Leszek - Chodzież	2
23. Winiarz Katarzyna - Tczew	29
24. Włodarczyk Wiesław - Kazimierz k)Poznania	12
25. Wodnik Piotr - Wrocław	13
26. Zwoliński Kazimierz - Toruń	6
27. Żurawski Michał - Bydgoszcz	25
28. Żurawski Tomasz - Bydgoszcz	25

KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ

" KOLEJNICTWO - 88 " - Gdańsk

KOMITET ORGANIZACYJNY
KRAJOWEJ WYSTAWY FILATELISTYCZNEJ
„KOLEJNICTWO-88”
ul. Dyrekcyjna 2-4
80-958 Gdańsk
Północni DOKP



WYSTAWA FILATELISTYCZNA



POMNIK POLEGŁYCH KOLEJARZY I CELNIKÓW W 1939 r. - SZYMANKOWO

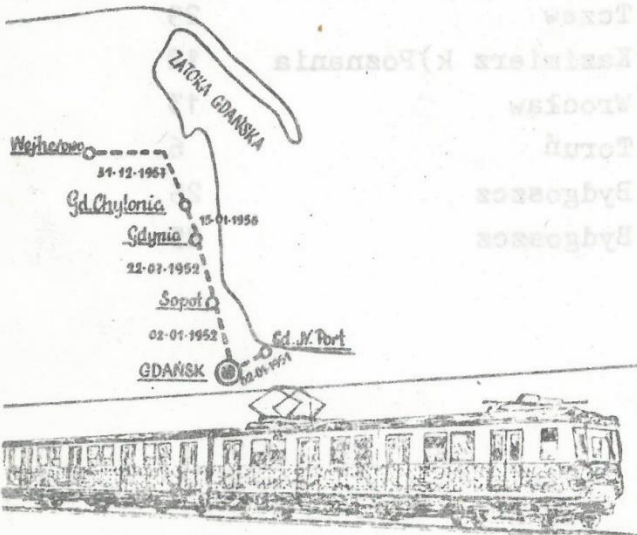
Bitwa o Tomaszów Lubelski
KOPERNIK • GALICZAN

W ROCZNICE WOJNY OBRONNEJ 1939 r.



Tablica ku czci poległych w 1939 r. kolejarzy i celników oraz członków ich rodzin na budynku stacyjnym w Szymankowie

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA
"KOLEJNICTWO '88"
GDANSK



Kolej elektryczna o napięciu 800 V w zespole Trójmiasta 02-01-1951-19-12-1976

ZWIĄZEK ZAWODOWY KOLEJARZY
CENTRALI PÓŁNOCNEJ
DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH
GDANSK

70 LAT ZZZK



SZTANDAR ZWIĄZKOWY z 1936r.



KASOWNIKI

WYSTAWA FILATELISTYCZNA

KRAJOWA



GDANSK-1

1988·09·10



POMNIK POLEGŁYCH KOLEJARZY
I CELNIKÓW w 1939 r. - SZYMANKOWO

"KOLEJNICTWO"



ZWIĄZEK ZAWODOWY KOLEJARZY
70
lecie



M E D A L



SPIS TREŚCI

Komitet Honorowy Wystawy	3
Komitet Organizacyjny Wystawy	4
Sąd Konkursowy	5
Regulamin Krajowej Wystawy Filatelistycznej " kolejnictwo - 88 "	6
Spis wystawców i eksponatów	12
Klub Zainteresowań PZF " Kolejnictwo "	14
Pomniki walki i męczeństwa kolejarzy Północnego Okręgu Kolei Państwowych w Gdańsku	19
Wykaz pomników i tablic pamiątkowych	31
70 lat Związku Zawodowego Kolejarzy	37
Historia i dzień dzisiejszy Północnego Okręgu Kolei Państwowych	44
Alfabetyczny spis wystawców	51
Reprodukcje wydawnictw Krajowej Wystawy Filatelistycznej " Kolejnictwo - 88 " w Gdańsku	52
- kasowniki	54
- medal	55
Spis treści	56

