

**Po kolei o chojnickiej kolei**





**Damian Otta**

# **Po kolei o chojnickiej kolei**

Chojnice 2018

Redakcja techniczna

Projekt okładki

ISBN

Wydanie I

Ark. wyd.

Nakład

---

## Spis treści

Przedmowa .....	7
Od autora .....	9
Wykaz skrótów.....	11
<b>1. Początki kolei w Chojnicach – pod panowaniem pruskim (1842-1920)</b>	
1.1. Chojnice pod administracją pruską .....	15
1.2. Budowa Królewskiej Kolei Wschodniej „Ostbahn” .....	15
1.3. Powstanie węzła chojnickiego – budowa linii kolejowych do Runowa Pomorskiego i Działdowa .....	20
1.4. Nowe linie kolejowe do Oleśnicy, Kościerzyny i Bytowa .....	22
1.5. Idea kolei chojnicko-bydgoskiej .....	25
1.6. Koncepcja magistrali Chojnice – Orany.....	27
1.7. Rozbudowa węzła Chojnice do roku 1918 .....	30
1.8. „Nord Express” i inne połączenia kolejowe .....	34
<b>2. Powrót do macierzy – dwudziestolecie międzywojenne (1920-1939)</b>	
2.1. Administracja kolejowa w Chojnicach .....	39
2.2. Plany i rozbudowa sieci kolejowej w powiecie chojnickim .....	44
2.3. Stan sieci kolejowej w powiecie chojnickim w latach 30.....	49
2.4. Łącznica Wierzchowo Człuchowskie – Brzeźno Człuchowskie .....	50
2.5. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego .....	51
2.6. Życie społeczne kolejarzy chojnickich .....	55
<b>3. W obliczu terroru – II Wojna Światowa (1939-1945)</b>	
3.1. Wybuch wojny .....	61
3.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego.....	70
3.3. Rozbudowa stacji Chojnice .....	71
3.4. „Zmarli by Ojczyzna żyła” .....	74
<b>4. „W czynie społecznym” – Polska Rzeczpospolita Ludowa (1945-1989)</b>	
4.1. Administracja kolejowa .....	77
4.2. Rozbudowa stacji .....	87
4.3. Połączenia kolejowe węzła Chojnice .....	102
4.4. Magistrala Węglowa „BIS” Śląsk – Porty .....	103
4.5. Budowa nowego zaplecza technicznego na Stacji Chojnice .....	108
4.6. Zakładowy Oddział Obrony Cywilnej .....	112
4.7. Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna PKP.....	115
4.8. Klub Techniki i Racjonalizacji .....	119

4.9. Warsztat praktycznej nauki zawodu Lokomotywowni Chojnice .....	128
4.10. Życie społeczne kolejarzy .....	132
4.10.1. Kolejowy Klub Sportowy „Kolejarz” .....	132
4.10.2. Sekcja żeglarska KKS „Kolejarz” .....	133
4.10.3. Ognisko TKKF „Wanoga” .....	134
4.10.4. Złoty Turystów Kolejarzy 3xK.....	135
<b>5. III Rzeczpospolita – upadek kolei (1989-2015)</b>	
5.1. Zamknięcia i likwidacje linii kolejowych w regionie.....	137
5.1.1. Linia kolejowa Człuchów – Słosinko .....	139
5.1.2. Linia kolejowa Lipusz – Bytów.....	139
5.1.3. Linia kolejowa Tuchola – Koronowo .....	140
5.1.4. Linia kolejowa Złotów – Terespol Pomorski .....	142
5.1.5. Linia kolejowa Szlachta – Skórcz .....	142
5.1.6. Linia kolejowa Chojnice – Nakło nad Notecią.....	143
5.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego w latach 1989-2017 .....	147
5.3. Przekształcenia w Polskich Kolejach Państwowych .....	150
<b>6. Perspektywy chojnickiej kolei po roku 2015</b>	
6.1. Sekcja utrzymania i napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych i wagonów pasażerskich Polregio .....	155
6.2. Modernizacja dworca PKP i stworzenie węzła integracyjnego .....	157
6.3. Plany modernizacyjne PKP Polskich Linii Kolejowych na liniach kolejowych w regionie .....	160
6.4. Rok 2017 – Rokiem Chojnickich Kolejarzy .....	162
Zakończenie .....	167
<b>Chojnicki tabor kolejowy</b>	
Parowozy .....	169
Lokomotywy spalinowe.....	184
Wagony motorowe i autobusy szynowe.....	200
Wagony pasażerskie .....	215
<b>Biogramy chojnickich kolejarzy .....</b>	<b>219</b>
Literatura.....	235
Spis rycin.....	245
Spis tabel.....	251
Spis załączników .....	253
Załączniki.....	255

## Przedmowa

Z przyjemnością oddajemy w Państwa ręce kolejną publikację poświęconą chojnickiej kolei. Książka ta, bardzo ważna dla całej społeczności naszego miasta, stanowi zwieńczenie Roku Chojnickich Kolejarzy, który obchodziliśmy w 145. rocznicę utworzenia węzła kolejowego w naszym mieście. Dzieło jest owocem kilkuletnich badań, jakie prowadził Autor - Damian Otta. Bardzo mu za to dziękuję. Przybliży nam bowiem nie tylko historię węzła, ale jednocześnie przedstawia losy setek osób zaangażowanych w pracę na kolei, nie tylko w bezpośrednim transporcie (konduktorzy, maszyniści), ale w biurach i w warsztatach. W kolejowej Straży Pożarnej, Straży Ochrony Kolei i w kolejowym Klubie Sportowym. Wszystkie te osoby, które przez wiele lat swoją pracą służyły mieszkańcom Chojnic, chroni Autor przed zapomnieniem. To o nich i dla nich jest ta książka.

Jednocześnie serdecznie gratuluję Autorowi. Publikacja posiada bowiem wiele walorów badawczych i edukacyjnych. Napisana jest przystępnym językiem. Z pewnością cieszyć będzie nie tylko sympatyków kolei, ale wszystkich miłośników Chojnic - miasta które swój rozwój zawdzięcza również kolei.

Burmistrz Miasta Chojnice  
dr Arseniusz Finster



## Od autora

147 lat kolei w Chojnicach i 141 lat węzła chojnickiego to rocznice obchodzone w roku 2018. Mimo długiej tradycji kolejowej w mieście nie powstało dotychczas opracowanie monograficzne na ten temat. Jako pierwsi zebrania materiałów o historii węzła podjęli się Członkowie Rady Zakładowej Lokomotywowni, którzy sporządzali szczegółowe kroniki. Powstało w ten sposób kilka obszernych tomów dokumentujących wydarzenia i funkcjonowanie węzła chojnickiego w latach 1920-1988. Najbardziej zasłużonym dokumentalistą był Józef Czyż, główny redaktor kronik. Pracę redaktora wspomagały zespoły kronikarskie w składzie: Czesław Kukliński, Zbigniew Lewiński, Tadeusz Patyński, Waclaw Ulatowski, Leon Wojtalewicz, Antoni Jurczyk, Stanisław Buclaw oraz Jan Biesek. Bez wkładu pracy tych osób, odtworzenie historii chojnickiej kolei w latach PRL nie byłoby możliwe.

Kroniki powstały zaledwie w kilku egzemplarzach, na maszynach do pisania, później powielone w kilkunastu kolejnych kopiach. Szczątkowe informacje o chojnickiej kolei pojawiały się w rozmaitych pracach o tematyce regionalnej, brakowało jednak zwartej monografii. Nad jej opracowaniem po latach pochylił się Roman Jaszczyszyn. Efektem tego był 240-stronicowy manuskrypt, prezentujący dzieje parowozowni, lokomotywowni i Zakładu Taboru w Chojnicach w latach 1871-2001. Śmierć Romana Jaszczyszyna w 2014 roku przerwała prace nad wydaniem publikacji.

Pierwszych prób opracowania dziejów chojnickiej kolei podjąłem się podczas pisania pracy licencjackiej w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego, pod kierunkiem doktora Macieja Tarkowskiego. Temat mojej pracy brzmiał „Historia, stan i wizja rozwoju chojnickiego węzła kolejowego”. Opracowanie miało charakter ogólny i koncentrowało się na tematyce połączeń kolejowych.

145. rocznica wjazdu pierwszego pociągu do Chojnic, przypadająca 15 listopada 2016 r., była jedną z przesłanek, dla której Rada Miejska Miasta Chojnice zdecydowała się ogłosić rok 2017 – Rokiem Chojnickich Kolejarzy. Podczas jednego ze spotkań, w których brali udział przedstawiciele władz miasta oraz różnych instytucji związanych z kolejnictwem chojnickim, podniesiono problem braku publikacji popularnonaukowych, omawiających w sposób kompleksowy historię kolei w Chojnicach. Dzięki przychylności Pana Burmistrza Chojnic dr. Arseniusza Finstera oraz Pełnomocnika Burmistrza do spraw Rozwoju i Współpracy Naukowej dr. Przemysława Zientkowskiego, zapadła decyzja o przygotowaniu dwóch publikacji związanych z historią kolei chojnickiej. Jako prezes Chojnickiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, które dysponowało stosownymi zbiorami otrzymałem propozycję opracowania monografii.

Pierwszą moją publikacją był album „Stacja Chojnice – węzeł z tradycją”. Dzieje chojnickiej kolei prezentuje on na 200 fotografiach. Drugą publikacją stanowi niniejsza

monografia pt. „Po kolei o chojnickiej kolei”, którą Drogi Czytelniku trzymasz w swoich dłoniach.

Książka składa się z sześciu rozdziałów, w sposób kompleksowy prezentuje historię chojnickiej kolei, począwszy od budowy węzła i linii kolejowych w regionie, poprzez okres 20-lecia międzywojennego, II Wojnę Światową i lata PRL, aż po czasy współczesne i plany dotyczące przyszłości węzła. W poszczególnych rozdziałach poruszana jest tematyka związana z rozbudową stacji, dotycząca połączeń stanowiących najistotniejszy przedmiot ruchu kolejowego oraz prezentująca życie kolejarzy. Omawiane są też kwestie związane z administracją węzła. W wielu miejscach publikacja wykracza poza granice węzła w Chojnicach i nawiązuje do problematyki sieci kolejowej regionu. Jest to naturalne, ponieważ Chojnice są „sercem” regionu, a kolej niczym system „naczyń krwionośnych”, pozwala na sprawne działanie „organizmu” regionalnego. Dwie kolejne części dotyczą taboru kolejowego, stanowiącego podstawę funkcjonowania kolei. Ostatnia część poświęcona jest wybitnym chojnickim kolejarzom, którzy trwale zapisałi się w historii tego węzła kolejowego.

Lista osób, dzięki którym powstała niniejsza publikacja, jest bardzo długa. Pragnę podziękować moim rodzicom Celinie i Wojciechowi Otta, za wsparcie przy pracy nad publikacją. Wyrazy wdzięczności kieruję do Pana prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego – za udzielone mi wskazówki i uwagi, a także do Pani dr Renaty Anisiewicz – za czas poświęcony na redakcję i korektę tekstu publikacji. Słowa podziękowania należą się też wszystkim, którzy dostarczyli materiały, pozwalające odtworzyć historię węzła chojnickiego: Panu Antoniemu Gierszewskiemu – za udostępnienie kronik węzłowych autorstwa Józefa Czyża, Pani Annie Jaszczyszyn-Lica – za przekazanie zdjęć oraz manuskryptu przygotowanego przez Romana Jaszczyszyna, Panu Kazimierzowi Solejewskiemu – za udostępnienie kroniki Rady Zakładowej MD Chojnice, Pani Teresie Krawczyk – za przekazanie kroniki Oddziału Obrony Cywilnej węzła PKP w Chojnicach, Panu Andrzejowi Górniewiczowi – za materiały dotyczące historii ZZSP PKP w Chojnicach, Panu Dyrektorowi Szkoły Podstawowej nr 3 – Karolowi Kołyszko oraz Pani bibliotekarce Marzenie Radtke – za udostępnienie kronik i zdjęć ze zbiorów biblioteki szkolnej SP 3, Panom Józefowi Kowalkowskiemu, Januszowi Kamowskiemu oraz Witoldowi Włazłowskiemu – za przekazane zdjęcia i informacje, Panu Andrzejowi Lorbieckiemu – za konsultację historyczną i wsparcie merytoryczne dotyczące okresu II Wojny Światowej, a także Paniom z Miejskiej Biblioteki Publicznej w Chojnicach i Archiwum Muzealnego w Chojnicach – za uśmiech i pomoc podczas zbierania informacji w obszernych tomach archiwalnych gazet. Pragnę także gorąco podziękować wszystkim, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do powstania książki, lecz nie sposób wymienić ich z imienia i nazwiska.

Oddaje tę książkę do rąk Szanownych Czytelników z nadzieją, iż sprostą ona Państwa oczekiwaniom i stanie się podstawą do zainteresowania się tą tematyką. Mam również nadzieję, że książka przyczyni się do popularyzacji wiedzy o kolejowej historii naszego miasta i będzie inspiracją do dalszego zgłębiania tajników przeszłości węzła kolejowego w Chojnicach oraz żelaznych szlaków regionu, a także skłoni do refleksji nad kolejowym dziedzictwem minionych dekad i przyszłością, jaka je czeka. Przyszłość ta bowiem, Drogi Czytelniku, zależy od Nas.



## Wykaz skrótów

ATR – Akademia Techniczno-Rolnicza  
BHP – Bezpieczeństwo i Higiena Pracy  
BZZM – Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów  
DBM – Baza Maszyn i Sprzętu  
DOKP – Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych  
DOM – Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych  
DOMI – Oddział Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych  
DP56 – Pociąg Zmechanizowanych Robót Nawierzchniowych  
DPI – Pociąg Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych  
DPP – Pociąg Zmechanizowanych Robót Podtorowych  
DRB – Zarząd Robót Budowlanych  
DRK – Dyrekcyjna Rada Kolejowa  
DRKP – Dyrekcja Rejonowa Kolei Państwowych  
DRS – Sekcja Drogowy  
DRSZ – Zastępca Naczelnika Oddziału Drogowego  
DT – Toromistrz  
ChKS – Chojnicki Klub Sportowy  
ChKŻ – Chojnicki Klub Żeglarski  
CKM – Ciężki Karabin Maszynowy  
CKU – Centrum Kształcenia Ustawicznego  
HCP – Zakłady Hipolita Cegielskiego w Poznaniu  
IC – Intercity  
INBK – Instytut Naukowo-Badawczy Kolejnictwa  
IR – Inter Regio  
IZ – Zakład Linii Kolejowych  
KATS – Kolejowa Automatyczna Telefoniczna Stacja  
KGMS – Kierownik Grupy Magazynowo - Sprzętowej  
KGR – Kierownik Grup Roboczych  
KKS – Kolejowy Klub Sportowy  
KL – Konzentrationslager  
KM – Komitet Miejski  
KNL – Kierownik Nadzoru Liniowego

KP – Komitet Powiatowy  
KPW – Kolejowe Przysposobienie Wojskowe  
KZ – Komitet Zakładowy  
KZŁ – Kolejowe Zakłady Łączności  
LKS – Ludowy Klub Sportowy  
LOK – Liga Obrony Kraju  
LOPP – Liga Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwigazowej  
MD – Macierzyste Depo (Lokomotywownia)  
MDP – Lokomotywownia Pomocnicza  
MES – Odcinek Elektroenergetyczny  
MIB – Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa  
MK – Ministerstwo Komunikacji  
MPK – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne  
MTP – Międzynarodowe Targi Poznańskie  
MZK – Miejski Zakład Komunikacji  
NSZZ – Niezależny Samorządny Związek Zawodowy  
OC – Obrona Cywilna  
OD – Oddział Drogowy  
OKON – Obywatelski Komitet Ocalenia Narodowego  
OOP – Oddziałowa Organizacja Partyjna  
ORMO – Ochotnicze Rezerwy Milicji Obywatelskiej  
OSP – Ochotnicza Straż Pożarna  
PGR – Państwowe Gospodarstwo Rolne  
PK – Przegląd Kontrolny  
PKM – Pomorska Kolej Metropolitalna  
PKO – Powszechna Kasa Oszczędności  
PKP – Polskie Koleje Państwowe  
PKS – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej  
PLK – Polskie Linie Kolejowe  
POM – Państwowy Ośrodek Maszynowy  
POP – Podstawowa Organizacja Partyjna  
PPR – Polska Partia Robotnicza  
PPUK – Pomocnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Kolei  
PR – Przewozy Regionalne  
PRSP – Przewozy Regionalne Sekcja Pasażerska  
PRL – Polska Rzeczpospolita Ludowa  
PRN – Powiatowa Rada Narodowa

PSP – Państwowa Straż Pożarna  
PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze  
PZ3 – Panzerzug 3  
PZPR – Polska Zjednoczona Partia Robotnicza  
R – Regio  
RMO – Oddział Eksploatacyjny  
RP – Rzeczpospolita Polska  
RPO – Regionalny Program Operacyjny  
RS – Stacja  
RWOUK – Radziecki Wojenny Oddział Utrzymania Kolei  
RZ – Rada Zakładowa  
SA – Spółka Akcyjna  
SETS – Sekcja Eksploatacji Taboru Spalinowego  
SHP – Samoczynne Hamowanie Pociągu  
SKM – Szybka Kolej Miejska  
SOK – Straż Ochrony Kolei  
SKPL – Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźników Lokalnych  
SMK – Stowarzyszenie Miłośników Kolei  
SP – Szkoła Podstawowa  
TCL – Odcinek Łączności Przewodowej  
TCZ – Odcinek Zabezpieczenia Ruchu  
TiR – Techniki i Racjonalizacji  
TKKF – Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej  
TLK – Twoje Linie Kolejowe  
TOPL – Terenowa Obrona Przeciwlotnicza  
TVP – Telewizja Polska  
UNRRA – United Nations Relief and Rehabilitation Administration  
VES – Vereinigte Eisenbahnsignalwerke  
WGO – Oddział Napraw i Utrzymania Wagonów  
WK – Wykolejnica  
WSS – Wojewódzka Spółdzielnia Spożywców  
ZGR – Zakładowa Grupa Ratownicza  
ZKP – Zjednoczenie Kolejowców Polskich  
ZKPD – Związek Kolejowych Pracowników Drogowych  
ZNTK – Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego  
ZOOC – Zakładowy Oddział Obrony Cywilnej  
ZOS – Zakładowy Oddział Samoobrony

ZRD – Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych

ZSMP – Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej

ZSRR – Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich

ZSZ – Zasadnicza Szkoła Zawodowa

ZT – Zakład Taboru

ZUK – Związek Urzędników Kolejowych

ZZDK – Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich

ZZK – Związek Zawodowy Kolejarzy

ZZM – Związek Zawodowy Maszynistów

ZZSP – Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna

## Rozdział 1

# Początki kolei w Chojnicach – pod panowaniem pruskim (1842-1920)

### 1.1. Chojnice pod administracją pruską

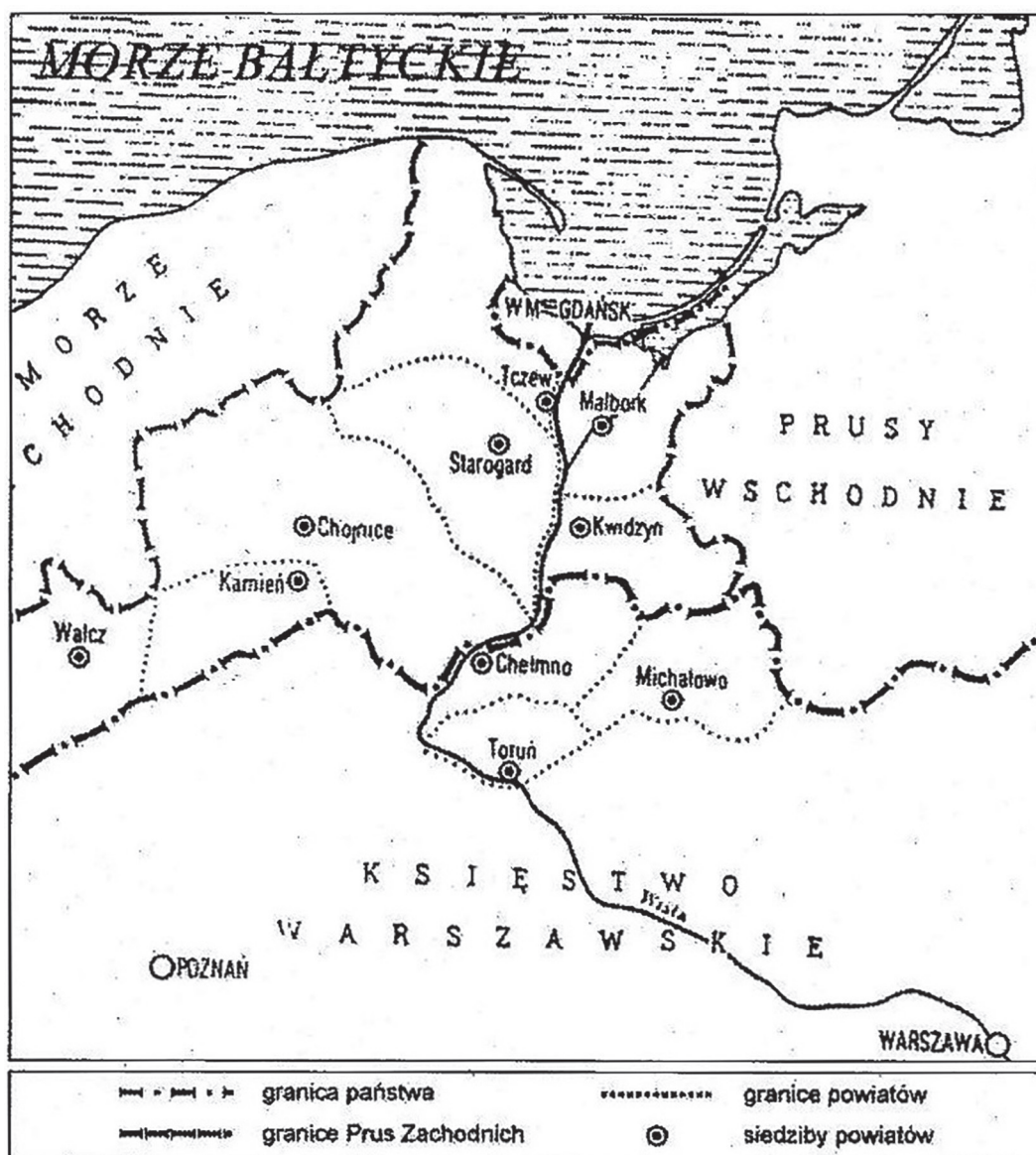
W 1772 roku, w wyniku I rozbioru Polski Chojnice znalazły się pod panowaniem pruskim i od tego czasu nosiły nazwę Konitz. Część Prus Królewskich, którą stanowiły ziemie odebrane Polsce, nazwano Prusami Zachodnimi (Westpreussen). Najwyższą władzę w Prusach Zachodnich sprawował organ o nazwie Kamera Wojny i Domen z siedzibą w Kwidzynie. W nowym podziale administracyjnym Chojnice, dzięki dużemu nasyceniu ludnością niemiecką wyznania ewangelickiego, stały się stolicą pruskiego powiatu, obejmującego ziemie staropolskich powiatów: człuchowskiego, chojnickiego, tucholskiego i świeckiego<sup>1</sup>. Zwierzchność Chojnic nad tak dużym rejonem, znacznie podniosła rangę miasta w regionie (Ryc. 1.). Chociaż pruski podział ziem nie obowiązuje już od setek lat, nadal można doszukać się powiązań łączących miejscowości położone na ziemiach dawnego powiatu chojnickiego z ich dawną stolicą. Dlatego też tematyka niniejszej publikacji, bardzo często wykracza poza obecne granice administracyjne powiatu chojnickiego.

### 1.2. Budowa Królewskiej Kolei Wschodniej „Ostbahn”

Pojawienie się kolei znacznie przyspieszało rozwój społeczeństw. Miasta, które jako pierwsze zyskały dostęp do żelaznych szlaków, dziś są potężnymi ośrodkami gospodarczymi. Nie dziwi więc fakt, że pomiędzy mniejszymi miastami rozgorzała zażarta walka o dostęp do kolei. Również Chojnice, niczym bohaterowie serialowej gry o „Żelazny Tron”, miały swój epizod w grze o „Żelazny Szlak”. Pierwsza wzmianka o poprowadzeniu linii kolejowej przez Chojnice pojawiła się wraz z pierwszymi propozycjami budowy magistrali kolejowej łączącej Berlin i Królewiec. Początkowo sądzono, że budowa drogi żelaznej między głównymi ośrodkami państwa pruskiego zostanie przeprowadzona przez prywatne spółki kolejowe, które w połączeniu tych miast dostrzegą żyłę złota. Z uwagi na ogromne koszty takiej inwestycji, żadna z firm nie była zainteresowana budową. Wówczas władze Królestwa Prus doszły do wniosku, iż bez wsparcia finansowego z kasy państwowej linia kolejowa nie zostanie zbudowana.

18 października 1842 roku w berlińskim parlamencie przedstawiono memoriał dotyczący dofinansowania budowy linii kolejowej łączącej Berlin i Królewiec, wraz z odnogą do Gdańska i połączeniem z Rosją. Jednak sprzeciw deputowanych ze Śląska, Brandenbur-

<sup>1</sup> J. Szwanowski, Państwo prusko-niemieckie ..., str. 196-198.



Ryc. 1. Powiat chojnicki w podziale administracyjnym Prus Zachodnich w latach 1773-1815.

Źródło: J. Knopek, B. Kuffel, *Przeszłość i teraźniejszość ...*

gii, Saksonii, Westfalii oraz Wielkopolski zablokował finansowanie tego projektu. Mimo negatywnej oceny parlamentu, rozpoczęto prowadzenie terenowych prac studialnych, projektów i kosztorysów. Na tym etapie wskazano trzy alternatywne trasy przebiegu Kolei Wschodniej. Wariant pierwszy zakładał wykorzystanie powstającej linii kolejowej łączącej Berlin i Starogard, dalszy odcinek miał zostać wytrasowany przez Drawsko Pomorskie, Szczecinek, Chojnice i Starogard Gdański do Tczewa. Wariant drugi przewidywał budowę nowej linii kolejowej zaczynającej się w Berlinie i biegnącej dalej przez Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski, Piłę, Chojnice i Starogard Gdański do Tczewa. Wariant trzeci zakładał prowadzenie nowej kolei przez Frankfurt, Rzepin, Międzyrzecz, Poznań, Wągrowiec, Szubin i Bydgoszcz do Tczewa<sup>2</sup>. Najkorzystniej prezentował się wariant drugi i on został wytypowany do prac

<sup>2</sup> G. Labuda, *Dzieje kolei normalnotorowych ...*, str. 248.

projektowych. Decyzja ta wywołała głośny protest mieszkańców Bydgoszczy, którzy nie mogli pogodzić się z pominięciem ich miasta na rzecz mniejszych Chojnic. Protest ten wywołał spór pomiędzy Chojnicami i Bydgoszczą, w którym każde z miast przytaczało swoje uzasadnienia. Ostatecznie władze pruskie przychyliły się do argumentów bydgoszczan, mówiących o konieczności zaopatrzenia fortec nadwiślanych oraz szybszego transportu wojska, w razie wojny z Rosją<sup>3</sup>.

Na posiedzeniu ministrów rządu pruskiego w dniu 14 stycznia 1845 roku ostatecznie przyjęto koncepcję budowy trasy kolejowej z Berlina przez Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski, Piłę, Nakło nad Notecią, Bydgoszcz, Tczew, Elbląg i Braniewo do Królewca. Budowa została przypieczętowana dekretem królewskim z dnia 22 lutego 1845 roku, co umożliwiło rozpoczęcie prac budowlanych<sup>4</sup>. Jako pierwszy w 1851 roku oddano do użytku odcinek pomiędzy Krzyżem a Bydgoszczą, rok później kursowanie rozpoczęły pociągi pomiędzy Bydgoszczą a Braniewem, a w roku 1857 uruchomiono ostatni brakujący odcinek pomiędzy Krzyżem i Kostrzynem<sup>5</sup>. Decyzja o budowie kolei berlińsko-królewieckiej przez Bydgoszcz na kilka kolejnych lat pozbawiła Chojnic dostępu do kolei i dała chojniczanom dodatkowy czas na toczenie debaty o kolei.

Po otwarciu Kolei Wschodniej w latach 1851-1857, mieszkańcy i przemysł powiatu chojnickiego chcieli uzyskać dostęp do nowej linii. Wschodnia część powiatu zaczęła ciężyć do stacji kolejowej w Terespolu Pomorskim, natomiast część zachodnia ku stacji w Nakle nad Notecią<sup>6</sup>. Aby zaspokoić potrzeby komunikacyjne mieszkańców, zarząd powiatu uchwalił 12 grudnia 1854 roku plan budowy nowych szos łączących Chojnice z istniejącymi stacjami kolejowymi:

- Chojnice – Zamarte – Kamień Krajeński – Nakło nad Notecią,
- Chojnice – Tuchola – Motyl – Koronowo – Bydgoszcz,
- Chojnice – Tuchola – Terespol Pomorski,
- Chojnice – Brusy – Kościerzyna – Gdańsk<sup>7</sup>.

Mimo, iż władze powiatu chojnickiego podczas trwania sporu z Bydgoszczą lobbowały za przeprowadzeniem linii kolejowej przez Chojnice, w opinii mieszkańców kolej nie cieszyła się zbyt dużym uznaniem. *Vossische Zeitung* z dnia 1 lipca 1848 roku informuje o negatywnym stosunku ziemian zamieszkujących powiat chojnicki i człuchowski do planowanej inwestycji kolejowej w powiecie. Dziennik donosi, że obszarnicy z regionu twierdzili, iż budowa kolei stanowi rządowy podstęp, którego celem jest wyludzenie tanim kosztem ziem pod budowę obiektów kolejowych<sup>8</sup>. Inne gazety lokalne wypowiadają się o kolei w sposób krytyczny. *Conitzer Mitteilungen* z dnia 17 lipca 1848 roku stwierdza, że korzyści wynikające z przeprowadzenia linii kolejowej mogą być znaczne, ale dopiero wtedy, gdy w powiecie rozbudowana zostanie sieć dróg dojazdowych oraz powstaną zakłady produkcyjne i przetwórcze. Natomiast *Gazeta Chojnicka* z dnia 4 września 1848 roku donosi, że

<sup>3</sup> Wstęp do inwentarza ...

<sup>4</sup> G. Labuda, *Dzieje kolei normalnotorowych ...*, str. 248.

<sup>5</sup> Z. Taylor, *Rozwój i regres ...*, str. 26.

<sup>6</sup> J. Szwanowski, *Państwo prusko-niemieckie ...*, str. 244.

<sup>7</sup> Tamże, za W. Fuhrmann.

<sup>8</sup> K. Ichnowska, M. Ichnowski ..., str. 274-277.



poseł chojnicki, vel Pokrzywnicki, przedstawił Zgromadzeniu Narodowemu we Frankfurcie nad Menem trzy petycje z powiatu chojnickiego, spośród których dwie domagały się przeprowadzenia linii kolejowej przez Chojnice, natomiast jedna była przeciwna takiej inwestycji. Gazeta stwierdza też, że transport kolejowy nie dorówna niskim cenom transportu wodnego ani nawet drogowego, a ponadto, że w interesie małych miast leży, by linie kolejowe je omijały<sup>9</sup>.

Sprawa budowy linii kolejowej w pierwotnie planowanym korytarzu wiodącym przez Chojnice powróciła zaledwie kilka lat po otwarciu „linii bydgoskiej”. 17 lutego 1868 roku sejm pruski podjął uchwałę o budowie linii kolejowej Piła – Chojnice – Tczew<sup>10</sup>. Plan budowy został oparty na założeniach opracowanych dla Królewskiej Kolei Wschodniej (niem. Königliche Preussische Ostbahn) w 1842 roku. Linia „chojnicka” była o 35 km krótsza od tej wiodącej przez Bydgoszcz, a co za tym idzie czas przejazdu nią pociągów z Berlina do Królewca był krótszy o ponad pół godziny<sup>11</sup>.

Niecały miesiąc później, 12 marca 1868 roku do Chojnic przyjechały delegacje Regencji Kwidzyńskiej oraz Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy, aby na spotkaniu z miejscową ludnością poruszyć kwestie przebiegu projektowanej linii oraz usytuowania dworca kolejowego w Chojnicach. Plany rządowe zakładały lokalizację dworca po południowo-wschodniej stronie miasta. Propozycja przedstawiona przez urzędników nie spodobała się jednak mieszkańcom Chojnic, ponieważ dworzec miał być zbudowany na folwarku Ackerhof (dzisiejsze Chojnaty), odległym aż o 3/8 mili (2,8 km) od centrum<sup>12</sup>. Taka lokalizacja stworzyłaby konieczność budowy drogi dojazdowej do dworca, stanowiącej zbyt duże obciążenie dla miejskiego budżetu. Poza tym mieszkańcy chcieli, aby dworzec ulokowano w pobliżu centrum, po północno-zachodniej stronie miasta. Z uwagi na konieczność skrócenia czasu przejazdu z Królewca do Berlina, władze pruskie nie zgodziły się na przeniesienie dworca na drugą stronę miasta. Jednakże wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, zawarto kompromis i przesunięto stację tak, by znalazła się w odległości 1/4 mili (2 km) od centrum, czyli w miejscu, w którym znajduje się do dzisiaj (Ryc. 2.)<sup>13</sup>.

Gdy lokalizacja stacji Chojnice została ostatecznie ustalona, władze kolejowe przystąpiły do budowy. Wiosną 1870 roku rozpoczęto prace budowlane, równoległe na obu końcach nowej linii. Pierwsze odcinki nowej linii, łączące Piłę i Złotów oraz Starogard Gdański i Tczew, oddano do użytku 16 stycznia 1871 roku<sup>14</sup>. Torowisko pomiędzy Chojnicami a Złotowem otwarto już w połowie listopada tego samego roku, dokładnie w środę 15 listopada 1871 roku. Punktualnie o godzinie 10:07 na stację w Chojnicach wjechał parowóz z wysokim kominem i lampką, prowadząc wagony ze stacji Piła. Pociąg ten przywitały tłumy zebranych na peronie mieszkańców Chojnic, ponieważ był to wyczekiwany od lat pierwszy pociąg pasażerski, który wjechał do Chojnic<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> Tamże.

<sup>10</sup> K. Wajda, *Komunikacja i handel ...*, str. 284.

<sup>11</sup> L. Stoltmann, *Nord Express ...*, str. 43-46.

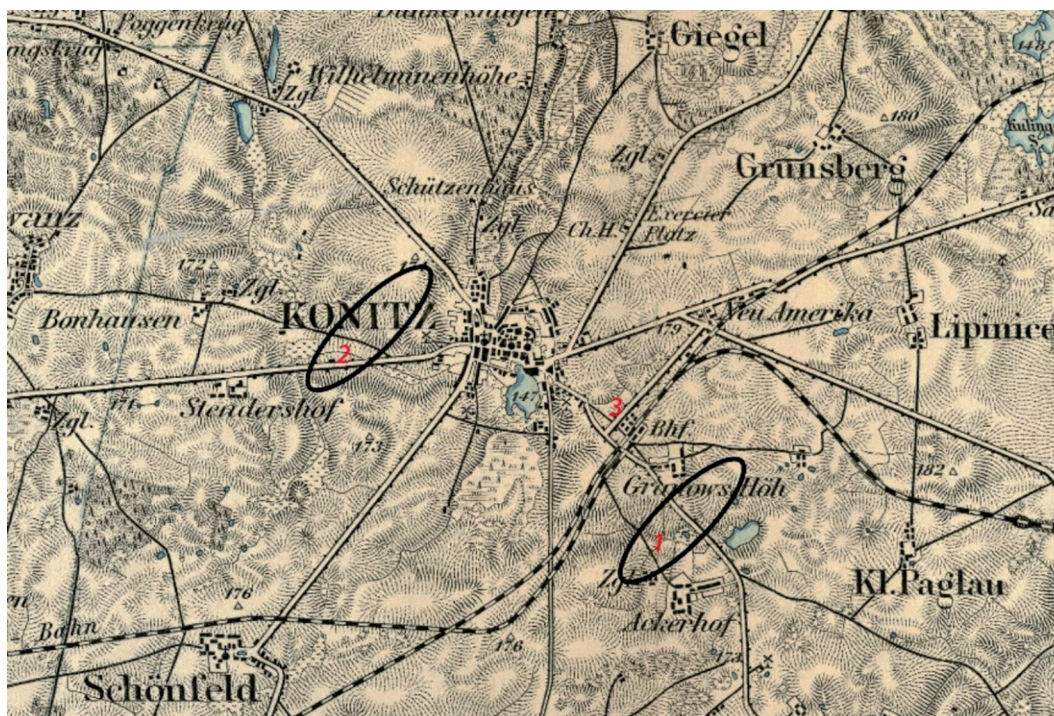
<sup>12</sup> K. Wajda, str. 284-286.

<sup>13</sup> K. Ichnowska, str. 274-277.

<sup>14</sup> K. Wajda, str. 284-286.

<sup>15</sup> K. Ostrowski, *Z. Buława, Zabytkowe Chojnice ...*, str. 114-115.





**Ryc. 2.** Warianty lokalizacji dworca kolejowego w Chojnicach. 1. Pierwotna lokalizacja wskazana przez władze pruskie. 2. Lokalizacja oczekiwana przez mieszkańców. 3. Ostateczna lokalizacja będąca wynikiem konsensusu pomiędzy stronami.

**Źródło:** D. Otta, *Historia, stan i wizja ...*, str. 7.

Pierwszy rozkład jazdy zakładał odjazdy pociągów z Chojnic do Piły o godzinie 8:01 oraz 18:06. Natomiast pociągi z Piły do Chojnic odjeżdżały o godzinie 7:01 oraz 17:16. Czas przejazdu z Piły do Chojnic wynosił 3 godziny i 6 minut<sup>16</sup>. Odcinek linii pomiędzy stacjami Starogard Gdański – Zblewo otwarto 15 kwietnia 1873 roku, natomiast na otwarcie szlaku pomiędzy Chojnicami a Zblewem i tym samym ukończenie budowy linii Piła – Tczew trzeba było poczekać do 15 sierpnia 1873 roku. W tym samym roku do użytku przekazano budynek chojnickiego dworca (Ryc. 3.). Pierwotnie linia została zbudowana jako jednotorowa, jednak wszystkie nasypy i obiekty inżynierskie przygotowano pod przyszłą zabudowę drugiego toru. Na rozbudowę linii nie trzeba było długo czekać. Już w latach 1875-1876 na całej długości linii oddano do użytku drugi tor. Linia z Bydgoszczy do Tczewa otrzymała drugi tor dopiero w 1911 roku. Po otwarciu linii chojnickiej nazwa Ostbahn zaczęła być z nią utożsamiana, a pozycja węzła bydgoskiego znacznie się osłabiła<sup>17</sup>.

Ukończenie budowy Królewskiej Kolei Wschodniej było ostatnim etapem tworzenia najważniejszych linii kolejowych na Pomorzu Gdańskim. Sieć magistrali kolejowych w roku 1873 obejmowała wszystkie największe miasta w tej części królestwa (Ryc. 4.).

<sup>16</sup> Gazeta Chojnicka, 29.11.1991.

<sup>17</sup> K. Wajda, str. 284-286.



**Ryc. 3.** Dworzec kolejowy w Chojnicach w1905 roku.

**Źródło:** Pocztaówka ze zbiorów Chojnickiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei (SMK Chojnice).

### 1.3. Powstanie węzła chojnickiego – budowa linii kolejowych do Runowa Pomorskiego i Działdowa

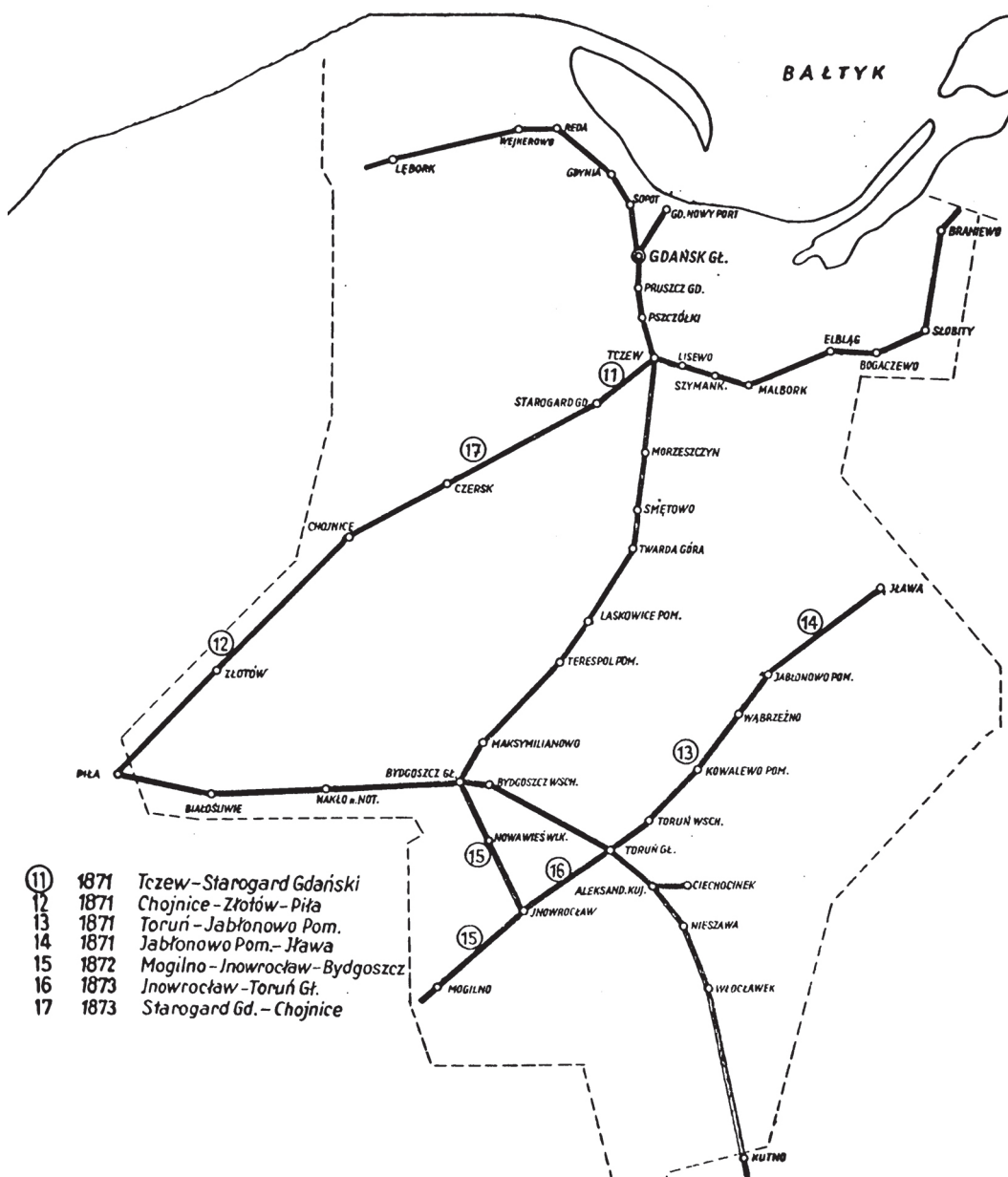
Gdy trwała budowa linii kolejowej Piła – Chojnice – Tczew, stanowiącej drugi z trzech przygotowanych w 1842 roku wariantów, zaczęto myśleć o budowie linii kolejowej według ostatniego scenariusza, zakładającego trasowanie kolei ze Stargardu do Chojnic. 5 lipca 1870 roku prywatne konsorcjum Centralnej Kolei Pomorskiej uzyskało koncesję na budowę linii kolejowej łączącej Runowo Pomorskie z Chojnicami. Trasa „Zachodniopomorska” miała zaczynać się w Runowie Pomorskim, gdzie łączyłaby się z istniejącą już linią ze Stargardu i Szczecina, natomiast dalej miała prowadzić poprzez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplunek, Szczecinek, Czarne i Człuchów do Chojnic. Tu łączyłaby się z Koleją Wschodnią. Prace przy budowie linii rozpoczęły się z opóźnieniem, wywołanym brakiem koniecznego zezwolenia policyjnego. Ostatecznie budowa ruszyła wiosną 1873 roku, jednak nadzieje związane z szybkim ukończeniem inwestycji prysły po zaledwie kilku miesiącach od rozpoczęcia prac, w związku z bankructwem konsorcjum. Z uwagi na duże znaczenie inwestycji, budowę linii na mocy ustawy podjętej 9 lipca 1875 roku (Ryc. 5.) dokończyło państwo pruskie. 1 listopada 1877 roku oddano do użytku odcinki łączące Runowo i Drawsko oraz Chojnice i Człuchów. Dalsze prace przebiegły sprawnie i już 15 maja 1878 roku linia została uruchomiona w całości.

Po ukończeniu linii łączącej Chojnice i Runowo szybko zapadała decyzja o jej przedłużeniu w kierunku Prus Wschodnich. Nowa linia miała zaczynać się w Chojnicach i biec przez Tucholę, Laskowice Pomorskie, Grudziądz, Jabłonowo Pomorskie, Brodnicę i Li-



dzbank Welski, aż do Działdowa<sup>18</sup>. Połączenie z Działdowem umożliwiało kontynuowanie jazdy w kierunku Olsztyna i dalej do Prus Wschodnich. Przystąpiono do prac projektowych. Warto zwrócić uwagę na poziom szczegółowości i staranność wykonania dokumentacji projektowej. Szkice wykonywane ręcznie prawie 150 lat temu przewyższają jakością i czytelnością dzisiejsze opracowania wykonane przy użyciu zaawansowanych technologii komputerowych, co ukazują Ryc. 6. i 7.

Prace przy budowie linii rozpoczęły się na odcinku Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie. Odcinek ten został przekazany do użytkowania 15 listopada 1878 roku. Dokładnie rok później, 15 listopada 1879 roku oddano do użytku odcinek Laskowice Pomorskie – Grudziądz. Ko-



Ryc. 4. Linie kolejowe Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy według stanu na rok 1873.

Numerami 11-17 zaznaczono linie kolejowe wybudowane w latach 1871-1873, pozostałe linie powstały przed rokiem 1871.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wstęp do inwentarza ...

<sup>18</sup> D. Otta, Historia, stan i wizja ..., str. 9.

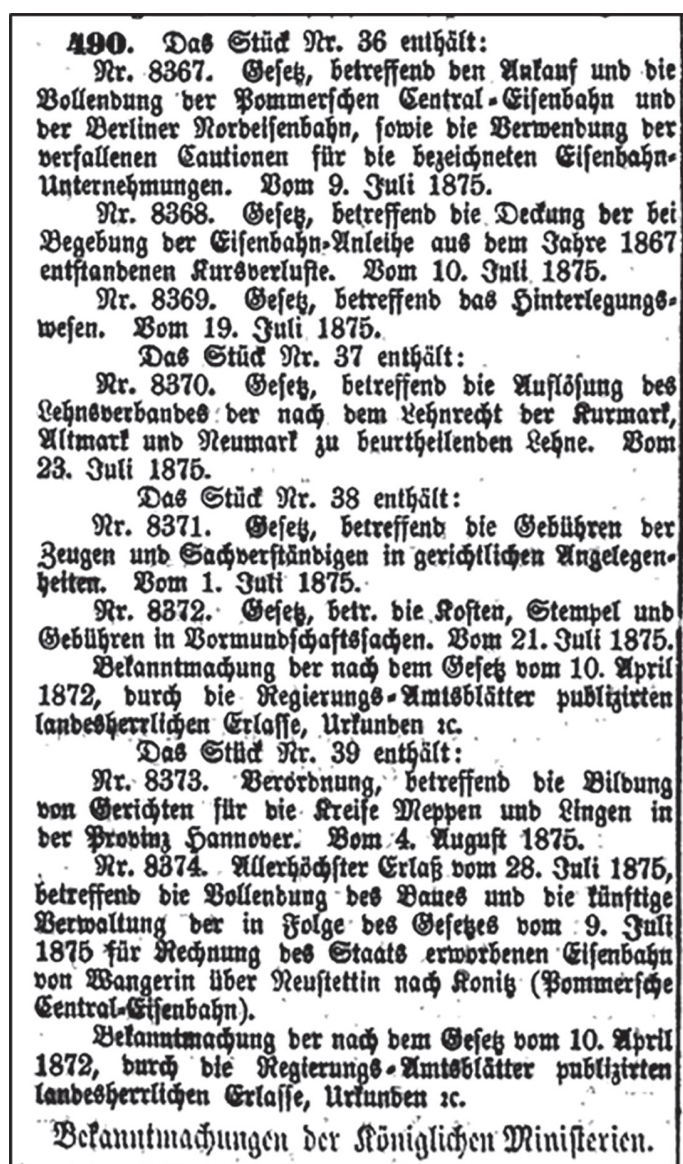
lejnym etapem budowy było otwarcie odcinka łączącego Chojnice – Laskowice Pomorskie, które miało miejsce 15 sierpnia 1883 roku. Trzy lata później, 1 listopada 1886 roku ukończono budowę odcinka Jabłonowo Pomorskie – Brodnica, zaś ostatni odcinek, pomiędzy Brodnicą a Działdowem, oddawano w dwóch etapach. 1 września 1887 roku ukończono szlak Brodnica – Lidzbark, a miesiąc później 1 października szlak Lidzbark – Działdowo.

#### 1.4. Nowe linie kolejowe do Oleśnicy, Kościerzyny i Bytowa

Budowa nowej linii kolejowej łączącej Oleśnicę i Chojnice rozpoczęła się na południu dzisiejszej Polski. Pierwszy odcinek torowiska otwarto 30 czerwca 1875 roku pomiędzy Oleśnicą a Gniezmem. Nowy żelazny szlak przebiegał przez Milicz, Krotoszyn, Jarocin

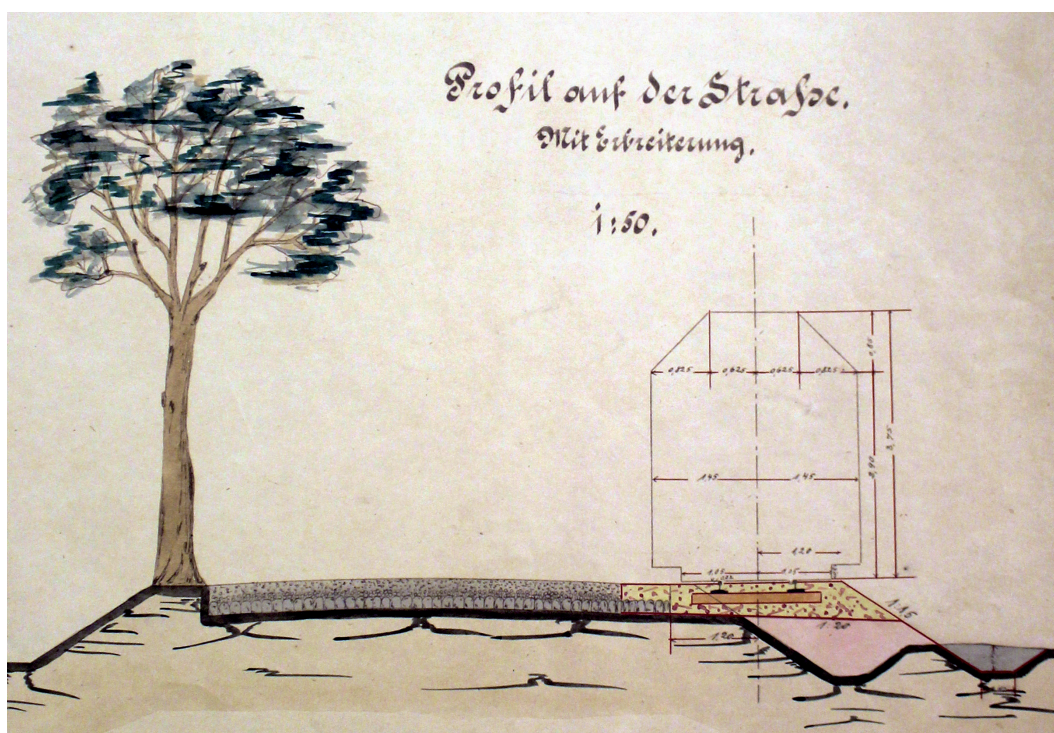
i Wrześnię. Kilka lat później zapadała decyzja o wydłużeniu linii o odcinek Gniezno – Janowiec Wielkopolski – Damasławek – Kcynia – Nakło nad Notecią. Budowę tego odcinka ukończono 11 stycznia 1887 roku. Po upływie kilku kolejnych lat opracowano plan budowy linii kolejowej z Chojnic przez Kamień Krajeński, Sępólno Krajeńskie, Więcbork i Witosław do Nakła nad Notecią. Nowa linia miała ułatwić dojazd z Chojnic do Bydgoszczy, który dotychczas odbywał się okężną drogą przez Laskowice Pomorskie oraz być przedłużeniem linii z Oleśnicy. 8 kwietnia 1889 roku władze pruskie podjęły decyzję o budowie 75-kilometrowego odcinka torowiska z Nakła nad Notecią do Chojnic. W związku z mnogością inwestycji wykonywanych przez ówczesną Dyрекcją Kolejową w Bydgoszczy, w budowie linii powstały opóźnienia i oddano ją do użytku dopiero 1 października 1894 roku. Tym samym Chojnice uzyskały upragnione połączenie kolejowe z Bydgoszczą oraz z dużymi ośrodkami na Dolnym Śląsku.

Gdy zakończono budowę najważniejszych ze względów strategicznych, politycznych i gospodarczych szlaków kolejowych, zaczęto budować linie regionalne, mające zapewnić dostęp do kolei mieszkańcom mniejszych miejscowości. W projekt budowy linii tego typu doskonale wpisywało się połączenie



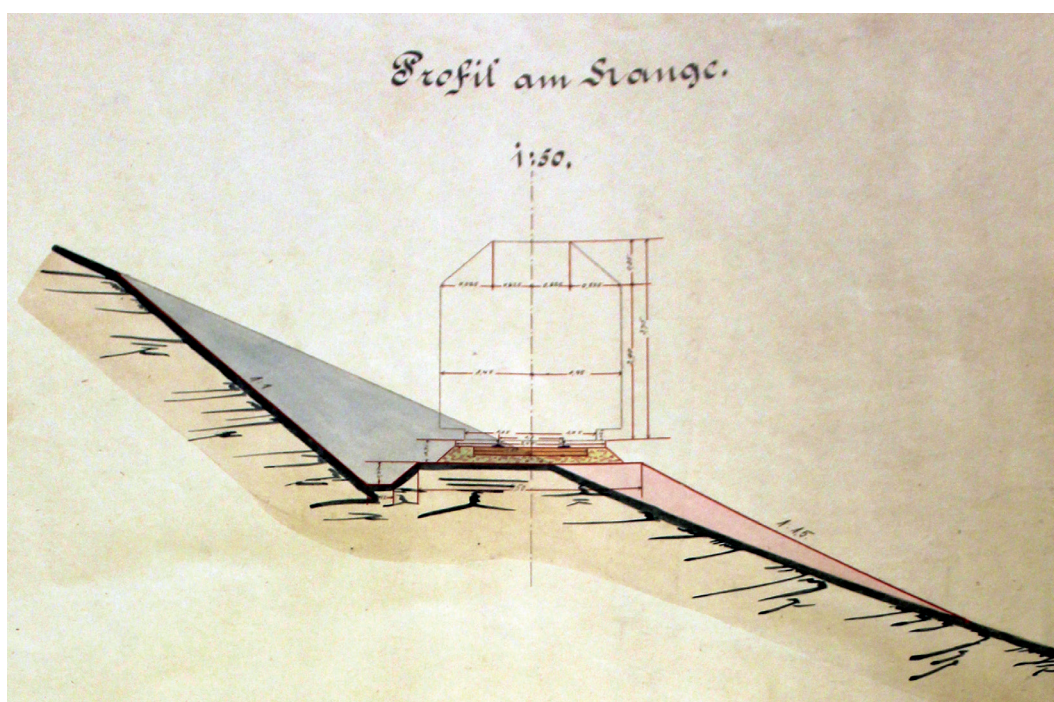
Ryc. 5. Ustawa o dokończeniu budowy kolei „Zachodniopomorskiej”. Źródło: Ustawa parlamentu pruskiego z 9 lipca 1875 roku.





Ryc. 6. Wytoczne konstrukcji nasypów kolejowych.

Źródło: Skan szkicu ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszczy.



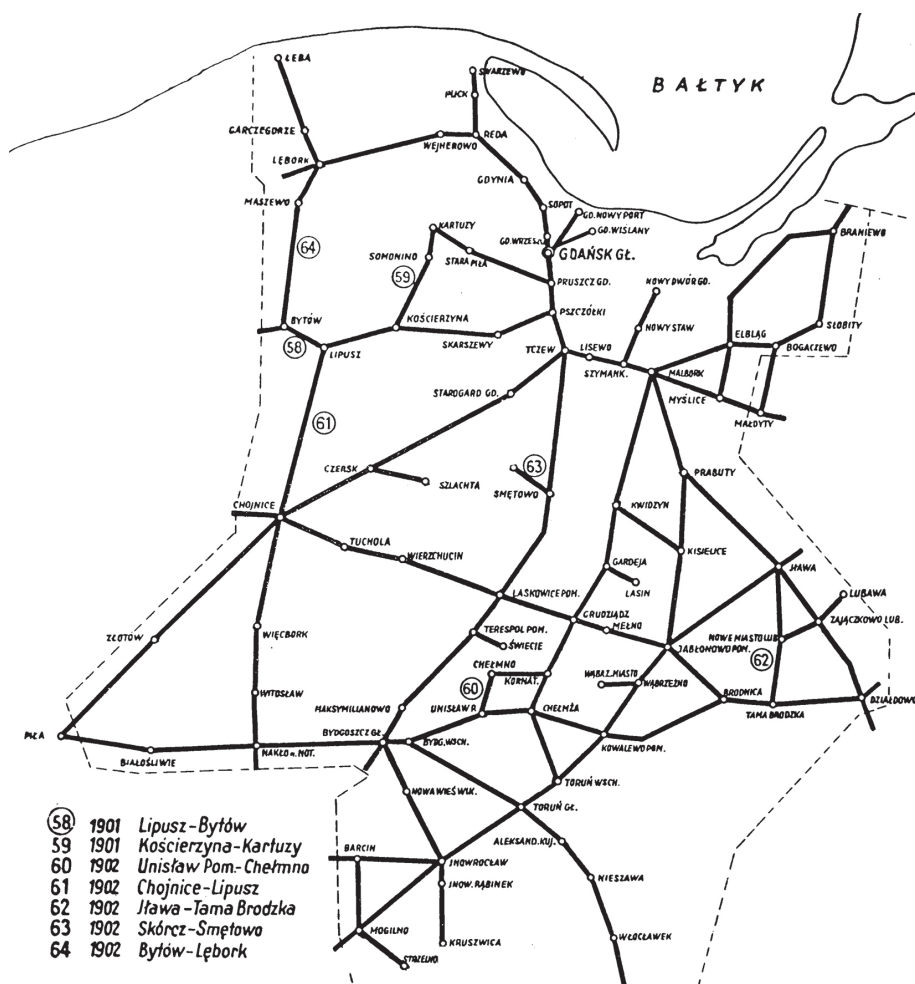
Ryc. 7. Wytoczne konstrukcji torowiska na zboczu.

Źródło: Skan szkicu ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszczy.

Chojnic z Brusami, Kościerzyną i Bytowem. Nowa linia kolejowa została wytyczona z Chojnic przez Męcikał, Brusy i Dziemiany do Lipusza, tam miała się rozgałęziać. Jedna nitka torów wiodła z Lipusza do Kościerzyny, gdzie łączyła się z istniejącymi już liniami do Kartuz i Skarszew, zaś druga nitka biegła z Lipusza do Bytowa, gdzie ponownie się rozdzielała

i umożliwiła dojazd do Lęborka przez Cewice oraz do Słupska przez Korzybie. Budowa kolei kościersko-chojnicko-bytowskiej rozpoczęła się w 1898 roku, a pierwszy, blisko 17-kilometrowy odcinek torowiska łączącego Kościerzynę i Lipusz oddano do użytku już 1 grudnia 1900 roku. Pół roku później, 1 czerwca 1901 roku zakończyła się budowa 24-kilometrowego odcinka Lipusz – Bytów. Najdłużej powstał liczący aż 53 km szlak Chojnice – Lipusz, po którym pierwszy pociąg przejechał 15 lipca 1902 roku<sup>19</sup>, <sup>20</sup>. Ukończenie w 1902 roku linii do Bytowa i Kościerzyny sprawiło, że Chojnice stały się jednym z największych węzłów kolejowych na terenie Prus Zachodnich.

Rycina 8. przedstawia sieć linii kolejowych Prus Wschodnich w roku 1902. Wynika z niej, że wszystkie największe i średnie miejscowości uzyskały wtedy dostęp do kolei. Wraz z wejściem w wiek XX rozpoczął się proces dogęszczania sieci kolejowej i prowadzenia kolei do mniejszych miejscowości. Docelowo kolej miała być równie powszechna jak drogi kołowe, lecz proces ten został zahamowany przez wybuch I Wojny Światowej, po której kolej już nigdy nie rozwijała się tak prężnie jak do roku 1914.



**Ryc. 8.** Linie kolejowe Dyrekcji Kolei Państwowych w Bydgoszczy według stanu na rok 1902. Numerami 58-64 zaznaczono linie kolejowe zbudowane w latach 1901-1902, pozostałe linie powstały przed rokiem 1901.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Wstęp do Inwentarza ...

<sup>19</sup> J. Borzyszkowski, Lipusz – Dziemiany ..., str. 125-126.

<sup>20</sup> G. Labuda, str. 247-264.



## 1.5. Idea kolei chojnicko-bydgoskiej

Pierwsze propozycje połączenia Chojnic i Bydgoszczy linią kolejową pojawiły się zanim kolej dotarła do Chojnic. Komitet w sprawie budowy kolei chojnicko-bydgoskiej zawiązał się na początku 1870 roku. W jego skład weszli przedstawiciele władz samorządowych i kół gospodarczych regionu. Po rozmowach w Ministerstwie Handlu komitet uzyskał zapewnienie, iż rząd pruski jest gotowy sfinansować 1/3 kosztów budowy, którą wyceniono na 2 500 000 talarów<sup>21</sup>. 29 czerwca 1871 roku w Bydgoszczy zwołano kolejne posiedzenie komitetu, w sprawie budowy kolei żelaznej chojnicko-bydgoskiej. Wydarzenie to relacjonowała Gazeta Toruńska: *„Naprzód zawiadomiono przybyłych, że chojnicki sejmik powiatowy przeznaczył 1000 talarów na prace wstępne tejże kolei. Dalej zdano sprawę o wykonanych już pracach wstępnych. Wykazało się, że Chojnice o 450 stóp wyżej leżą jak dworzec bydgoski. Także z przyczyn nierówności terenu liczne przekopy koniecznie będą potrzebne. Z tej samej przyczyny niepodobna zadość uczynić wszystkim życzeniom co do założenia dworców, które chcą urządzić w Osowskiej Górze [Dzisiaj dzielnica Bydgoszczy Osowa Góra], Tryszczyńie, Koronowie, Mąkowarsku, Gostrzynie [Gostycyn], Tucholi, Frankenhadze [Silno] i Chojnicach. Zamyślają kolej później wybudować aż do Kołobrzegu. Na koszt prac wstępnych złożono już z miast: Bydgoszczy 500 talarów, z powiatu bydgoskiego 1000 tal., z chojnickiego także 1000 tal., więc razem 2500 tal., a ponieważ suma ich wynosi 3500 tal., więc przypadłoby na powiat bydgoski jeszcze 250 a na chojnicki 750 talarów, którą to sumę rychło spodziewają się zebrać”*<sup>22</sup>. Wstępne prace pomiarowe zostały przeprowadzone przez pracowników dyrekcji kolejowej w Bydgoszczy, dalszych prac jednak nie wykonano, a główną tego przyczyną były pustki w skarbcu królewskim po wojnie prusko-francuskiej<sup>23</sup>.

Mijały lata a budowa się nie rozpoczęła. Zagadnienie to poruszono ponownie na początku lat 80. XIX wieku, lecz ze względów strategicznych władze uznały za ważniejsze połączenie kolejną Chojnic i Laskowic, odmawiając wkładu finansowego z kasy państwowej w budowę odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Tucholą. Ponieważ zabrakło również prywatnych inwestorów, sprawa ponownie została odłożona<sup>24</sup>. Nadzieję przyniosło powołanie w marcu 1883 roku w Bydgoszczy nowego komitetu, mającego zająć się budową kolei z Bydgoszczy do Tucholi, ponieważ w tym samym roku zakończyła się budowa żelaznego szlaku pomiędzy Chojnicami a Tucholą. Pracom komitetu *„prezyduje nadburmistrz Bachmann. Rozwinął on obszerną czynność, starał się zainteresować szerokie koła interesantów, posłów pruskich i ministerstwo, magistraty i landratów w przyległych powiatach, a w piśmie okólnem, po wszystkich tych miejscach wraz z protokółami i obrachunkami rozesła- nem, przedstawia obecny stan rzeczy w taki sposób; Naczelny prezes Wielkiego Księstwa*

<sup>21</sup> J. Pawłowski, Karta ewidencji zabytków ...

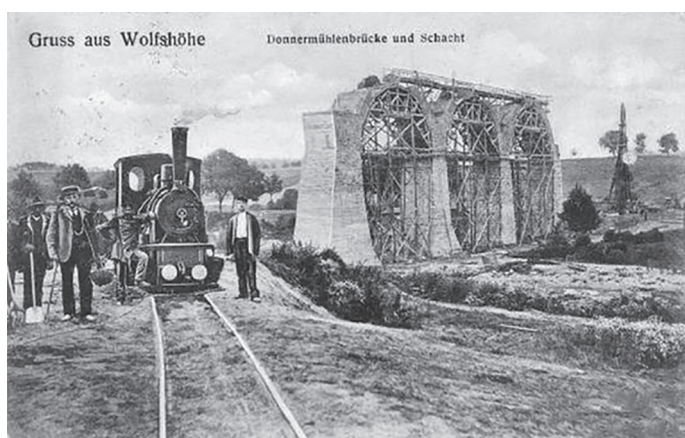
<sup>22</sup> Gazeta Toruńska, 8.07.1871.

<sup>23</sup> J. Pawłowski, Karta ewidencji zabytków ...

<sup>24</sup> Tamże.

Poznańskiego przyrzekł projekt ten popierać. Prócz tego udawał się p. Bachmann do prezesa regencji bydgoskiej p. Tiedemanna, do regencji, do dyrekcji kolei w Bydgoszczy<sup>25</sup>.

Kolejne spotkanie komitetu odbyło się 26 maja 1883 roku. Poświęcone było finansowaniu prac wstępnych przy budowie kolei. Członkowie komitetu zwrócili się do władz miasta oraz powiatu w Bydgoszczy, a także sejmiku powiatowego w Tucholi, o przyznanie ziemi pod budowę kolei oraz dopłatę w wysokości 2000-3000 marek do kilometra szlaku. Ponadto, dzięki staraniom komitetu budową udało się zainteresować również powiaty toruński i chełmiński, które posiadały tu liczne „stosunki handlowe”<sup>26</sup>. Poparcie dla projektu nie przyniosło zamierzonych efektów. Pisano kolejne petycje, powstawały nowe projekty i pomysły dotyczące przebiegu linii, lecz jej budowa wciąż była odkładana.



**Ryc. 9.** Budowa mostu kolei chojnicko-bydgoskiej w Buszkowie.  
**Źródło:** Pocztaówka ze zbiorów SMK Chojnice.

25 czerwca 1904 roku rząd pruski podjął uchwałę o budowie kolei łączącej Terespol Pomorski i Pruszcz Bagienicę z Więcborkiem, co na nowo obudziło nadzieje na podjęcie prac na linii bydgosko-tucholskiej. 25 czerwca 1906 roku parlament podjął decyzję o budowie odcinka pomiędzy Pruszczem Bagienicą a Koronowem. Prace budowlane rozpoczęły się, a inżynierowie, aby pokonać bariery terenowe, wybudowali trzy imponujące budowle. Pierwszą z nich był wysoki na 15,7 m most nad rzeką Brdą tuż za Koronowem. Jego stalowa, trójprzęsłowa konstrukcja mierząca

101 m, została wsparta na dwóch kamiennych filarach. Kolejny wysoki na 25 m, imponujący pięcioprzęsłowy most ceglany o długości 92,9 m, przerzucono nad rzeką Krówką i szosą łączącą Chojnice i Bydgoszcz (Ryc. 9.). Ostatni to obiekt o wysokości 13,9 m i długości 50,4 m, trzyprzęsłowy most ceglany nad rzeką Sępólną<sup>27</sup>. Jak informuje Dziennik Bydgoski, 18 czerwca 1909 roku „oddana została do użytku nowa linia kolei żelaznej z Więcborka do Pruszcza pow. Tucholski; dalej do Terespolu do użytku publicznego. Wielka stąd radość dla okolicznych wiosek, bo jest połączenie z większymi miastami kolejną, co dawniej wozem załatwiać trzeba było”<sup>28</sup>.

Prace na linii „koronowskiej” nadal trwały, a prasa informowała: „otwarcie nowej kolei z Pruszcza w Prusach Zachodnich przez Bagienicę do Koronowa nastąpi definitywnie w pierwszych dniach listopada rb. Wzdłuż nowego toru położone są stacje, prócz wymienionych trzech, Mąkowarsk [Mąkowarsko], Wolfshöhe [Wilcza Góra] i Grzmotny Młyn [Buszkowo]”<sup>29</sup>.

Otwarcie upragnionego przez mieszkańców szlaku pomiędzy Koronowem a Pruszczem Bagienicą (Ryc. 10.) miało miejsce 3 listopada 1909 roku, o czym wspomina pismo

<sup>25</sup> Gazeta Toruńska, 24.06.1883.

<sup>26</sup> Tamże.

<sup>27</sup> J. Pawłowski, Karta ewidencji zabytków ...

<sup>28</sup> Dziennik Bydgoski, 26.06.1909.

<sup>29</sup> Orędownik, 3.10.1909.



„Orędownik”: „Nowa linja kolei żelaznej z Pruszcza w powiecie Tucholskim w Prusach Zachodnich do Koronowa została oddaną do użytku publicznego w środę 3. bm. Nowa kolej ma połączenie na północ z poboczną linją Więcbork – Terespol, a na zachód z linją Piła – Chojnice – Tczew”<sup>30</sup>.

Oddanie do użytku odcinka pomiędzy Koronowem i Pruszczem zmobilizowało do działania okoliczne koła gospodarcze, które zaczęły się domagać od rządu budowy kolei z Bydgoszczy przez Koronowo, Tucholę, Czersk, Liniewo i Starą Piłę do Gdańska. Złożone wnioski zostały rozpatrzone przez parlament pruski pozytywnie, a efektem tego była

wydana w dniu 25 lipca 1910 roku decyzja o budowie kolei pomiędzy Pruszczem Bagienicą a Tucholą. Dalsze plany rozbudowy linii zostały przerwane przez wybuch w 1914 roku I Wojny Światowej<sup>31</sup>. Zanim prace przerwano, 3 listopada 1914 roku oddano do użytku torowisko biegnące z Pruszcza przez Kamienicę, Gostycyn, Przyrowę i Brzuchowo do Tucholi, gdzie nowa linia łączyła się z istniejącym już traktem kolejowym z Laskowic do Chojnic. Po wojnie, w wyniku nowego podziału granic, ziemia koronowska została przyłączona do Polski. Mimo istnienia planów, brakującego odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Koronowem nie zbudowano ani wówczas, ani później. Tym samym idea kolei chojnicko-bydgoskiej, która później przerodziła się w kolej bydgosko-gdańską nigdy nie została wcielona w czyn.



Ryc. 10. Stacja węzłowa Pruszcz Bagienica.  
Źródło: Pocztówka ze zbiorów SMK Chojnice.

## 1.6. Koncepcja magistrali Chojnice – Orany

Jednym z elementów I Wojny Światowej była toczona przez cesarza Prus Wilhelma II Hohenzollerna wojna z Rosją. Walki prowadzone na froncie wschodnim wymagały zaopatrzenia wojsk dostawami prowiantu i amunicji z zaplecza, a główny środek wykorzystywany do ich transportu stanowiła kolej. Wyparcie Rosjan z Prus w 1915 roku i odsunięcie frontu na wschód spowodowało jeszcze większe zapotrzebowanie na przewozy kolejowe, w rezultacie doprowadzając do sytuacji, w której gęsta sieć kolei pruskiej zaczęła się zapychać. Przeciążone magistrale nie były w stanie obsłużyć dodatkowych pociągów, a boczne linie we wschodniej części Mazur zostały uszkodzone przez przetaczający się front. Sukcesy armii niemieckiej spowodowały zajmowanie kolejnych szlaków na terenie zaboru rosyjskiego. Szlaki te znajdowały się w opłakanym stanie, a poza tym jako linie szerokotorowe (1524 mm), bez uprzedniej przebudowy na tor normalny (1435 mm) nie mogły być wykorzystywane przez pruskie pociągi.

<sup>30</sup> Orędownik, 9.11.1909.

<sup>31</sup> J. Pawłowski, Karta ewidencji zabytków ...



Ryc. 11. Plan przebiegu 3. korytarza transportowego pomiędzy Chojnicami a Oranami.

Źródło: Opracowanie własne na podkładzie z portalu semaforek.pl.

Gdy tylko front wschodni ustabilizował się, dowództwo wojsk kolejowych (Chef des Feldeisenbahnwesens) zdecydowało o budowie nowej magistrali łączącej Prusy Wschodnie i Zachodnie z Wileńszczyzną. Nowa magistrala miała powstać głównie na bazie już istniejących linii lokalnych oraz dobudowie krótkich brakujących odcinków. Przebieg projektowanej magistrali wyglądał następująco: Chojnice – Czersk – Szlachta – Skórcz – Smętowo – Opalenie Tczewskie – Kwidzyn – Prabuty – Myślice – Małdyty – Morąg – Orneta – Lidzbark Warmiński – Bartoszyce – Kętrzyn – Węgorzewo – Gołdap – Stańczyki – Żytkiejmy – Kalwaria – Szostaków – Olita – Oranów (Ryc. 11.). Cały projekt nazwano trzecim korytarzem transportowym. Obok szlaków Berlin – Chojnice – Królewiec oraz Toruń – Olsztyn – Kłajpeda miał on obsługiwać Prusy Wschodnie. Cała linia miała być dwutorowa, pierwszorzędna i łączyć Ostbahn w Chojnicach z koleją warszawsko-petersburską w Oranach. W okolicach Chojnic projekt zakładał dobudowę dwóch dodatkowych torów



Ryc. 12. Nasyp kolejowy usypany pod cztery tory w okolicach Rytle. Fot. Damian Otta, 1 lipca 2017 roku.

między Chojnicami a Czerskiem oraz dodatkowego toru na odcinku Czersk – Szlachta – Opalenie Tczewskie. W ten sposób miał powstać 4-torowy trakt łączący Chojnice i Czersk, oraz dwutorowa linia z Czerska do Kwidzyna i dalej w kierunku Mazur i Litwy.

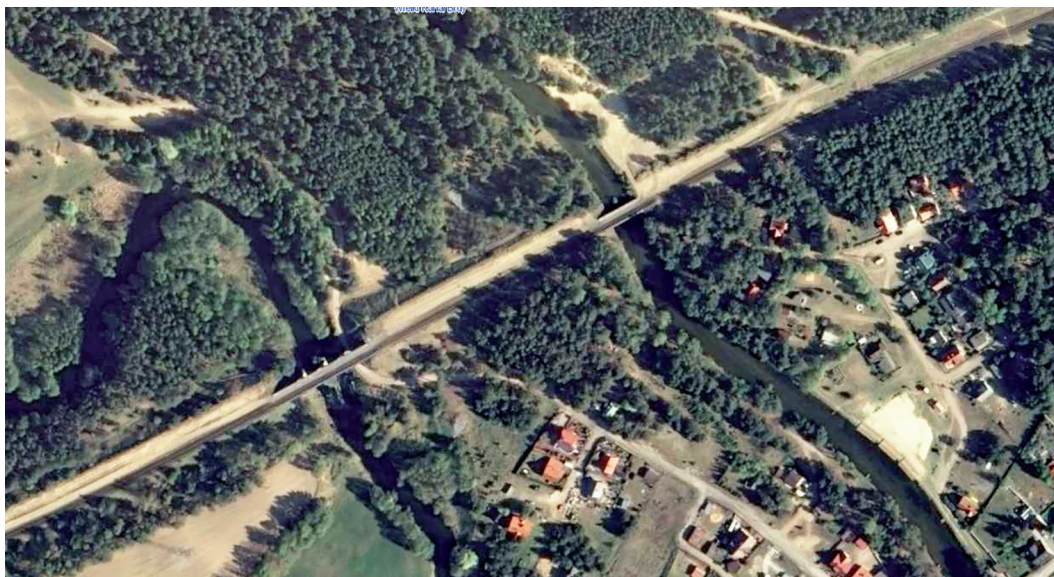
Formalna decyzja o budowie linii zapadła pod koniec 1916 roku, a prace ziemne ruszyły w wielu miejscach jednocześnie. Częściowo usypano nasyp na trzeci i czwarty tor pomiędzy Chojnicami a Czerskiem. Ślady tych prac najlepiej widoczne są w okolicach Rytle, gdzie pomiędzy mostami nad Brdą i Wielkim Kana-



łem Brdy do dzisiaj nasyp linii 203 jest bardzo szeroki. Miejsce to z poziomu gruntu przedstawia Ryc. 12, zaś z lotu ptaka Ryc. 13.

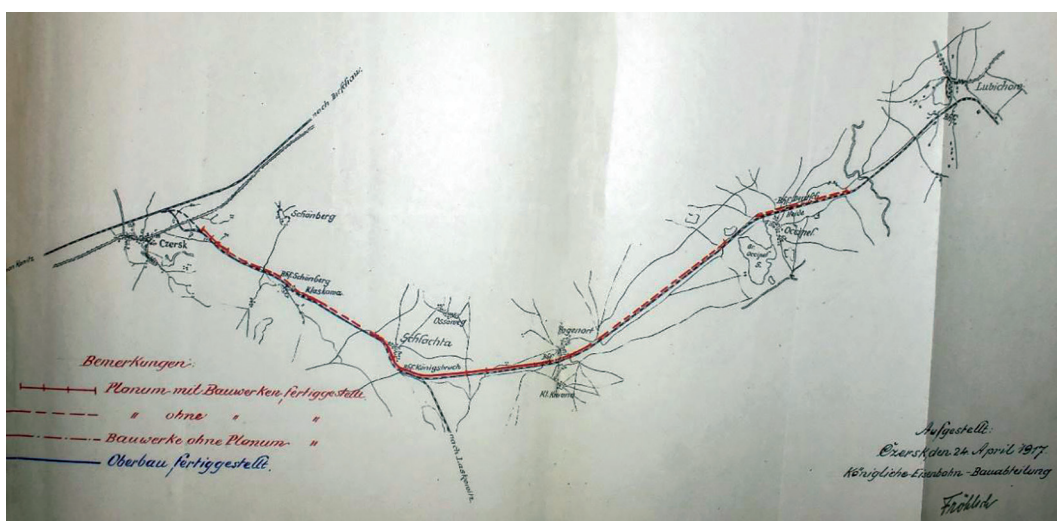
Dokument z dnia 24 kwietnia 1917 roku, przygotowany przez Konigliche Eisenbahn – Bauabteilung (Dział Budowlany Kolei Królewskich), przedstawia stan zaawansowania prac na odcinku Czersk – Lubichowo. Z mapy na Ryc. 14. wynika, że w 1917 roku zakończono planowe prace budowlane na odcinku Szlachta – Osieczna oraz w pobliżu Czerska i Klaskawy. Prace pozaplanowe prowadzono zaś na odcinku Osieczna – Ocypel oraz Klaskawa – Szlachta.

Najbardziej widoczną pozostałością po budowie magistrali Chojnice – Orany są dwa bliźniacze mosty w Stańczykach na Mazurach (Ryc. 15.). Mosty te należą do najwyższych w Polsce. Ich konstrukcja jest 5-przęsłowa, mają długość 180 m i wysokość do 36,5 m. Pod budowlami przepływa rzeka Błędzianka. Mimo rozlicznych miejscowych legend dotyczących ich powstania, stanowiły one części przedstawionej magistrali. Oficjalnie prace budowlane przy magistrali rozpoczęły się w 1917 roku, lecz niektóre obiekty zostały zbudowane wcześniej, ponieważ częściowy zamysł budowy tej trasy pojawił się już w 1914 roku. Prace jednak nie posuwały się szybko, ponieważ wyczerpane wojną mocarstwo nie miało pieniędzy na rozbudowę infrastruktury. Ostatecznie inwestycję przerwała w 1918 roku przegrana wojna. Nowy układ granic po I Wojnie Światowej sprawił, że budowy nie kontynuowano, a monumentalny most nad Wisłą łączący Opalenie Tczewskie i Kwidzyn, stanowiący integralną część projektu, został zdemontowany i przeniesiony częściowo do Torunia, częściowo do Konina.



**Ryc. 13.** Zdjęcie satelitarne okolic Rytle. W okolicy mostów widać pozostałości robót ziemnych 3. korytarza transportowego.

**Źródło:** [geoportal.gov.pl](http://geoportal.gov.pl).



Ryc. 14. Dokument Działu Budowlanego Kolei Królewskich z 1917 roku dotyczący zaawansowania prac budowlanych na odcinku Czersk – Lubichowo.

Źródło: Skan dokumentu ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku.



Ryc. 15. Mosty kolei chojnicko-orańskiej w Stańczykach.

Źródło: podroznicy.com

## 1.7. Rozbudowa węzła Chojnice do roku 1918

Wprowadzanie kolejnych linii kolejowych do Chojnic sprawiało, że węzeł miał coraz większe znaczenie w sieci kolejowej Prus Zachodnich. Wraz ze zwiększaniem się zadań stawianych przed węzłem chojnickim, konieczna była rozbudowa stacji. Pierwszą, a zarazem najstarszą częścią stacji jest jej północna strona, obejmująca kamienny wiadukt nad ulicą Dworcową, perony 1 i 2, plac dworcowy z usytuowanym centralnie budynkiem stacyjnym oraz umieszczonym nieco dalej budynkiem administracyjnym, noclegownią,



wieżą wodną i parowozownią, a także nastawniami ulokowanymi na północnej skarpie podjazdu do dworca i naprzeciwko hali parowozowni.

Początkowo stacja podzielona była na 5 okręgów nastawczych, w każdym z nich znajdowała się nastawnia mechaniczna sterująca zwrotnicami i semaforami. Nastawniom przypisano skróty zgodne z niemieckimi oznaczeniami: Ko, Km, Kms, Kwn oraz Kws. W późniejszym czasie utworzono szósty okręg nastawczy Kzw (Ryc. 16.). Wielka litera na początku symbolizowała stację: „K” od niem. „Konitz” (Chojnice). Kolejne litery opisywały nastawnie według kierunków geograficznych: „n” – Norden (północ), „w” – Westen (zachód), „s” – Süden (południe), „o” – Osten (wschód), lub położenia na stacji kolejowej: „m” – Mittle (środek), „z” – Zentral (centralna).

Pierwsza chojnicka parowozownia powstała równoległe z pojawieniem się kolei w Chojnicach. Była to prostokątna hala napraw, dwusegmentowa, z siedmioma stanowiskami rewizyjnymi dla parowozów. Do pierwszych pięciu kanałów rewizyjnych tory prowadziły tylko od strony obrotnicy, natomiast na kanały szósty i siódmy wjazd był możliwy zarówno od strony obrotnicy, jak też od strony peronów, co umożliwiały rozjazdy zainstalowane w torze nr 2, sterowane z położonej naprzeciwko nastawni mechanicznej Km. W tym czasie nie istniało połączenie torowisk parowozowni z torami zasadniczymi od strony Tczewa, więc wszystkie parowozy wyjeżdżały z szopy przez wspomniane połączenie z torem nr 2. Bezpośrednio do hali przylegała wzniesiona na planie kwadratu wieża wodna z pompownią oraz warsztat i kuźnia. Od strony Tczewa, przed halą znajdowała się niewielka obrotnica dla parowozów oraz dwa zasięki węglowe. Tory stacyjne zarówno w stronę Piły, jak i Tczewa były znacznie krótsze. Tuż za stacją w kierunku Czerska, w poziomie szyn przebiegała droga będąca przedłużeniem dzisiejszej ulicy Kasztanowej w kierunku ulicy Tucholskiej.

Rozbudowa stacji następowała etapami. Po wprowadzeniu do Chojnic kolei od strony Człuchowa i Tucholi powstała jej południowa część obejmująca perony 3 i 4, a wraz z powstaniem linii do Nakła oddano peron 5. Pierwsza przebudowa miała miejsce w latach 1900-1914. Zdecydowano się wówczas na wydłużenie torów stacyjnych w kierunku Tczewa oraz budowę torów odstawczych dla wagonów i ekspedycji towarowej. Zlikwidowano wtedy przejazd w poziomie szyn na ulicy Kasztanowej, a kawałek dalej wybudowano wiadukt, pod którym przeprowadzono nową drogę (Ryc. 17.). Nie istniała w tym czasie ulica Tucholska, więc nowa droga zaraz za wiaduktem skręcała w górę i łączyła się ze starym przebiegiem ulicy Kasztanowej (obecnie jest to dojazd do hali napraw i biurowca Polregio). Hala parowozowni została rozbudowana najpierw o trzeci segment, a później o kolejne dwa. Przeniesiono rozjazdy łączące tory lokomotywowni i tory zasadnicze o 250 m w kierunku Tczewa, po czym zlikwidowano wjazdy na stanowiska 6 i 7 od strony peronów. Około roku 1910 wybudowano dwie nowe wieże wodne oraz zdemontowano pompy parowe zainstalowane dotychczas w pompowni przylegającej do starej wieży ciśnień. Powstała również nowa stacja pomp, zlokalizowana nieopodal wsi Krojanty<sup>32</sup>. W roku 1911 starą obrotnicę zastąpiono nową, większą, zdolną obrócić parowozy o długości do 20 m. W związku z wydłużeniem stacji, zaplanowano również nowy przebieg linii do Tucholi (Ryc. 18.), która po rozbudowie wchodziła do Chojnic w połowie stacji, uniemożliwiając swobodny przejazd z Tucholi

<sup>32</sup> D. Prochowski, Kolej chojnicka w okresie ...

w pozostałych kierunkach, bez odbywania czasochłonnych manewrów. Od istniejącej linii w okolicy dzisiejszej obwodnicy miała odgałęziać się łącznica, która łukiem łączyła się z torowiskami linii z Kościerzyny i Tczewa, po czym razem miały pokonywać ulicę Tucholską po nowym wiadukcie, położonym jeszcze dalej w kierunku Tczewa (Ryc. 19.).

Prace ziemne przy budowie łącznicy były bardzo zaawansowane, wykonano też obiekty inżynieryjne: wiadukt drogowy w PawłóWKu, w ciągu ulicy Tucholskiej (zlikwidowany podczas modernizacji drogi w 2014 roku), wiadukt kolejowy nad obecną ulicą Kolejową (do dzisiaj zachowały się tylko przyczółki wiaduktu, który został zniszczony podczas bombardowania w 1945 roku), oraz wiadukt nad „Nową Tucholską” (obiekt ten znajdował się na terenie obecnego placu ładunkowego zakładów Ginter, współcześnie nie istnieje).

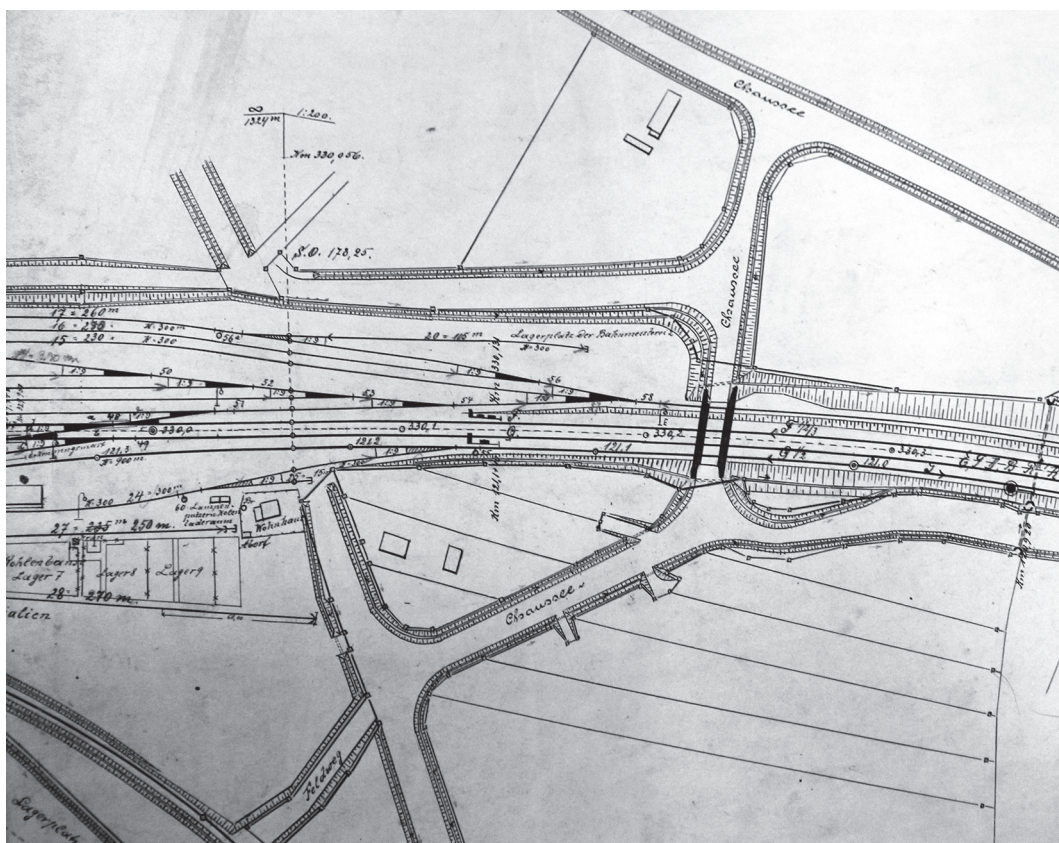
Ostatecznie prace porzucono, a na gotowych nasypach nie ułożono torowiska. Projekt z 1916 roku zakładał również dobudowanie peronu 6 oraz korektę układu torów i składnicy koksu po południowej stronie stacji (Ryc. 20.), co mogło być związane z planowanym wprowadzeniem do Chojnic wspomnianej magistrali kolejowej do Oran.

Nie sposób określić dokładnej daty powstania wszystkich obiektów na stacji, jednakże plan z roku 1917 (Ryc. 21.) dostarcza sporo informacji o jej wyglądzie. Na rycinie kolejnymi numerami zaznaczone zostały następujące obiekty:

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| 1. Budynek stacyjny          | 9. Remiza straży pożarnej    |
| 2. Nastawnia mechaniczna Kwn | 10. Warsztat                 |
| 3. Nastawnia mechaniczna Kws | 11. Stara wieża wodna        |
| 4. Wieża wodna nr 1          | 12. Kuźnia                   |
| 5. Ustęp                     | 13. Hala parowozowni         |
| 6. Budynek administracyjny   | 14. Nastawnia mechaniczna Km |
| 7. Noclegownia               | 15. Budynek administracyjny  |
| 8. Wieża wodna nr 2          | 16. Hotel Dworcowy           |

Poza budynkami związanymi z obsługą ruchu kolejowego, w pobliżu stacji powstało też wiele budynków mieszkalnych dla kolejarzy. Takimi obiektami są wszystkie kamienice przy ulicy Nad Dworcem, które wybudowano wraz z dworcem. W późniejszym czasie rozpoczęła się budowa następnych kolejowych budynków mieszkalnych, na osiedlu nazywanym „Nowa Ameryka”. Obejmowało ono końcówkę dzisiejszej ulicy Gdańskiej, ulicę Tucholską 1, ulicę Czesława Miłosza oraz ulicę Małe Osady. Wszystkie te budynki zamieszkiwali kolejarze i ich rodziny. W wielu przypadkach jest tak również dzisiaj. Porównując mapy z roku 1893 (Ryc. 22.) oraz z roku 1936 (Ryc. 23.) wyraźnie widać, że stacja kolejowa przyczyniła się do zagęszczenia miejskiej zabudowy w kierunku dworca oraz do swoistej eksplozji urbanistycznej w Chojnicach.





**Ryc. 17.** Likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ulicy Kasztanowej oraz budowa wiaduktu nad dzisiejszą ulicą Tucholską.

**Źródło:** Plan stacji z 1917 roku ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku.

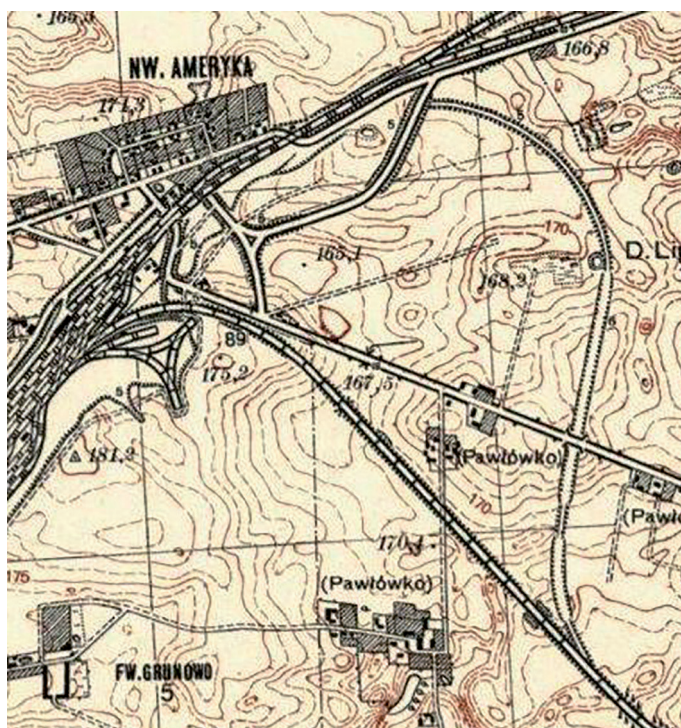
## 1.8. „Nord Express” i inne połączenia kolejowe

W chwili, gdy zapadła decyzja o budowie Kolei Wschodniej region chojnicki był częścią Prus Zachodnich, a priorytetem władz pruskich stało się połączenie dwóch ważnych ośrodków: Berlina i Królewca. Najstarsze dane dotyczące pociągów kursujących po „chojnickim” odcinku linii Ostbahn sięgają roku 1896, kiedy to po raz pierwszy na szlak wyruszył legendarny „Nord Express” relacji Paryż – Petersburg (Ryc. 24.).

Pierwszy raz „Nord Express” wyruszył w trasę w sobotę 9 maja 1896 roku. Początkowo pociąg kursował w cyklu próbnym raz w tygodniu. Po zbadaniu potoków podróźnych i uznaniu ich za zadowalające, pociąg wyruszał w podróż dwa razy w tygodniu. Dworcem początkowym pociągu był Paryż Północny, następnie jego trasa wiodła przez stacje: Liège, Aachen, Kolonia, Hanower, Berlin, Gorzów, Piła, Chojnice, Tczew, Elbląg, Królewiec, Edytkuhnen (Czernyszewskoje), Wirballen (Wierzbołów), Kowno, Wilno, Dyneburg, Psków i Carskie Sioło do Petersburga. Pociąg, zgodnie z rozkładem jazdy z 1897 roku, wyruszał z Paryża w środy i piątki o godzinie 14:15, natomiast do Petersburga docierał w piątki i niedziele o godzinie 10:54 czasu petersburskiego. Ze stolicy Imperium Rosyjskiego pociąg wyjeżdżał w środy i piątki o godzinie 18:00, a kończył bieg w Paryżu w piątki i niedziele o godzinie 18:00. Ekspres ten składał się wyłącznie z luksusowych wagonów I klasy, wa-

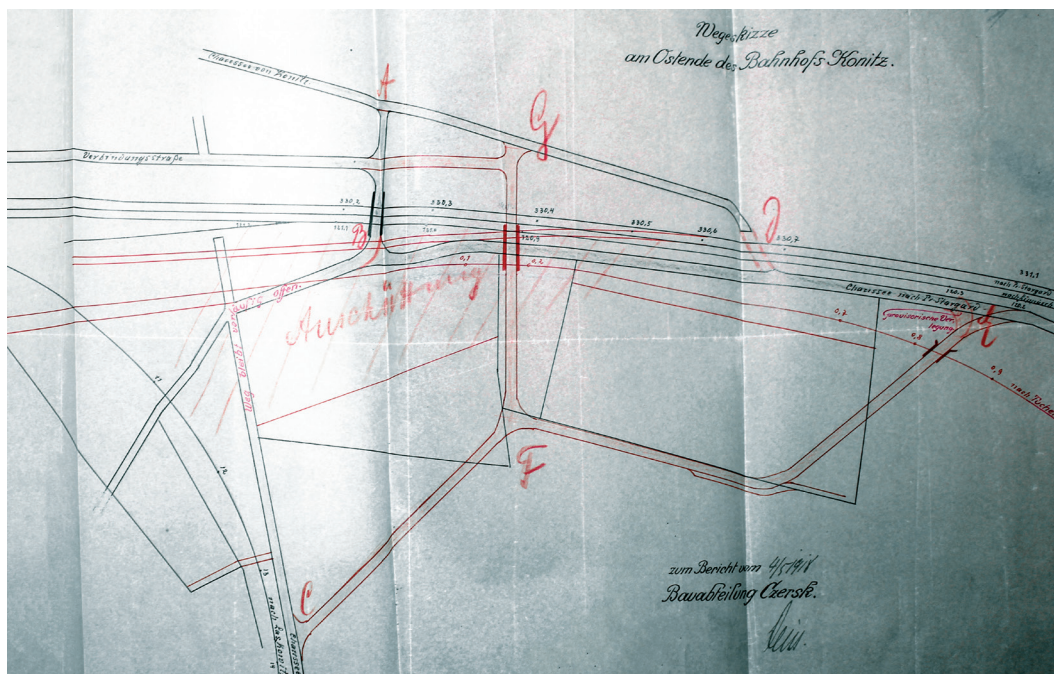


gonu kuchni oraz wagonów sypialnych. Ceny za przejazd Nord Expressem według rozkładu jazdy z 1914 roku kształtowały się następująco: Petersburg – Paryż 36,06 rubla, Petersburg – Ostenda 33,47 rubla oraz Petersburg – Bruksela 32,18 rubla, zaś w przeciwnym kierunku: Kolonia – Petersburg 63,70 marek oraz z Berlina do Petersburga 45,70 marek<sup>33</sup>. Dzisiaj wydaje się, że pociąg ten był wielkim wyróżnieniem dla Chojnic, jednak ówczesni chojniczanie nie dostrzegali w nim nic nadzwyczajnego, a miało to związek z faktem, że codziennie przez Chojnice przejeżdżało kilka pociągów w relacjach Berlin – Królewiec, więc podróż do Paryża czy Petersburga odbywała się zazwyczaj z jedną przesiadką. Ponadto taryfa biletowa Nord Expressu była zbyt wysoka, jak na średnio zamożnych mieszczan chojnickich<sup>34</sup>. Pociąg ten kursował nieprzerwanie od roku 1896 do roku 1914, kiedy to wybuchła I Wojna Światowa.



Ryc. 18. Planowany przebieg nowego podejścia linii 208 z Dziadowa do Chojnic.

Źródło: Wycinek z mapy Wojskowego Instytutu Geograficznego z 1937 roku. Pas 34 – Słup 25 – B.



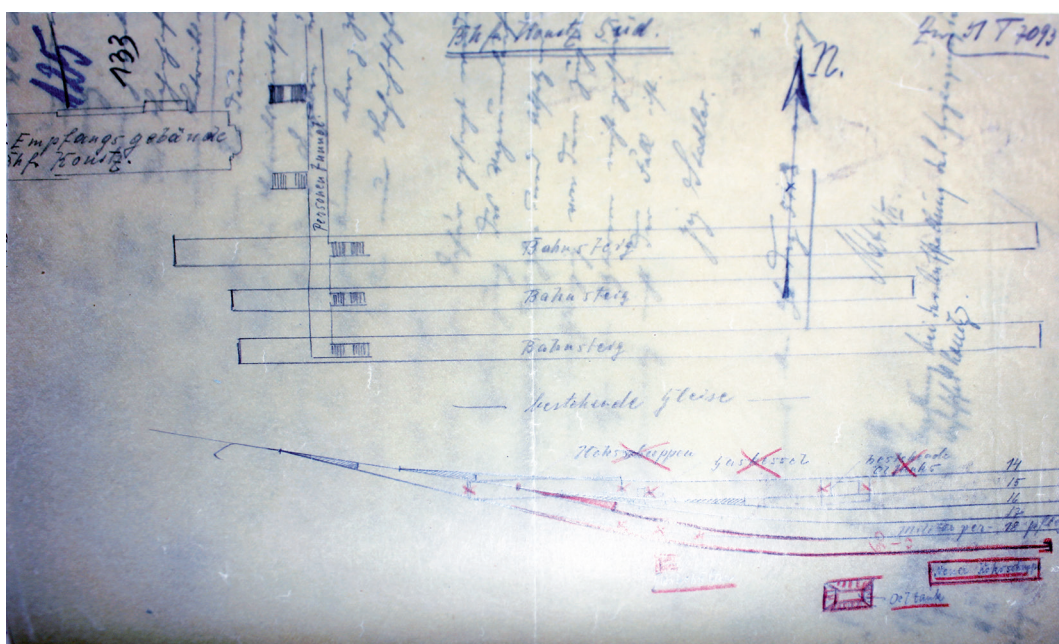
Ryc. 19. Planowane zmiany przebiegu linii 203, 211 i 208 na wschodnim końcu stacji Chojnice.

Źródło: Szkic z 1916 roku ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku.

<sup>33</sup> L. Stoltmann, Nord Express pociąg ..., str. 43-46.

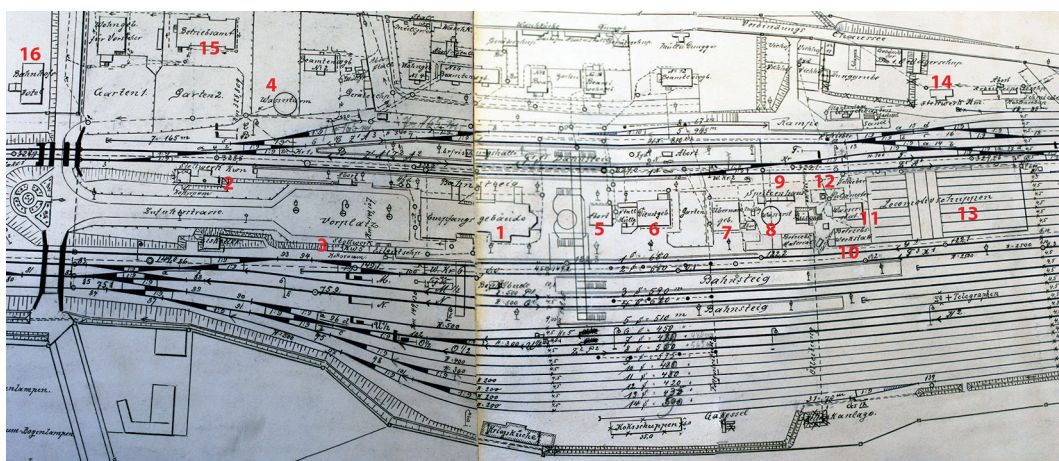
<sup>34</sup> Tamże.





Ryc. 20. Perony 4, 5 i 6 po południowej stronie stacji Chojnice.

Źródło: Szkic z 1916 roku ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku.



Ryc. 21. Zabudowania stacji Chojnice.

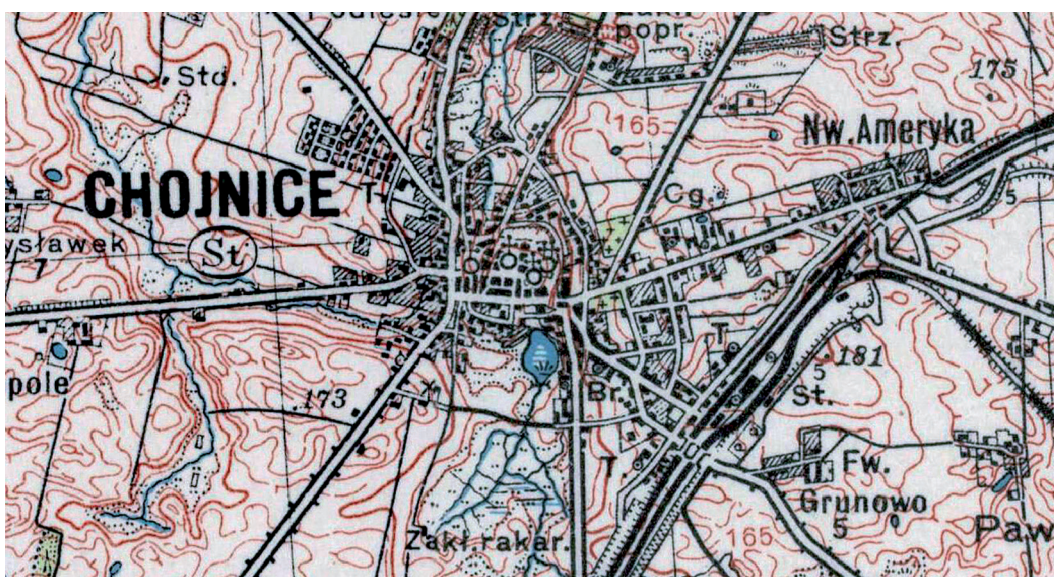
Źródło: Plan stacji z 1917 roku.



Ryc. 22. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic pod koniec XIX wieku.

Źródło: Mapa topograficzna z 1893 roku.



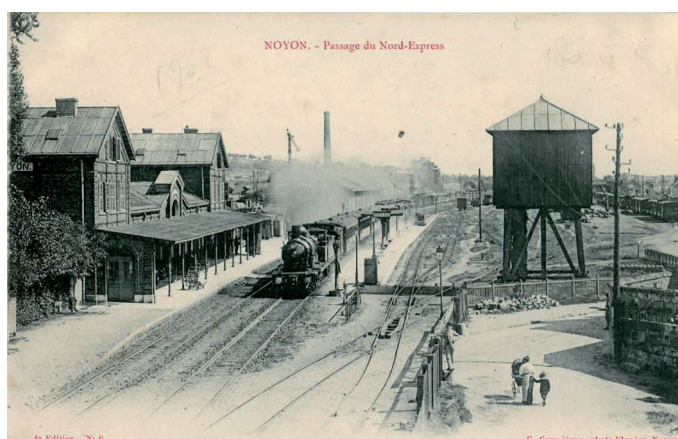


Ryc. 23. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic na początku XX wieku.

Źródło: Mapa topograficzna z 1936 roku.

Ostbahn, po którym jeździł Nord Express obsługiwał najwięcej pociągów. Rozkład jazdy z 1914 roku zakładał kursowanie na odcinku Piła – Chojnice – Tczew 6 par pociągów pospiesznych relacji Berlin – Królewiec, z czego w kierunku Tczewa w Chojnicach zatrzymywały się 3 z nich, natomiast w kierunku Piły 4. Ponadto był wśród nich Nord Express relacji Paryż – Petersburg, zatrzymujący się w Chojnicach tylko w drodze z Petersburga oraz 5 par pociągów Piła – Chojnice – Tczew, zatrzymujących się na wszystkich stacjach. Uzupełniająco kursowała wówczas jedna para pociągów Piła – Chojnice oraz dwie pary Chojnice – Czersk. Rozkład jazdy dla tej linii zawierała tabela 195 (Ryc. 25.), dla linii Chojnice – Laskowice tabela 201d (Ryc. 26.), zaś dla linii Chojnice – Nakło nad Notecią tabela 224 (Ryc. 27.).

Na pozostałych liniach odbywał się wyłącznie ruch regionalny. Na linii 211 jeździły 4 pary pociągów relacji Chojnice – Kościerzyna, na linii 210: 5 par Chojnice – Szczecinek oraz 2 pary Chojnice – Człuchów, na linii 208: 4 pary relacji Chojnice – Laskowice Pomorskie oraz 3 pary Chojnice – Tuchola. na linii 281: 4 pary relacji Chojnice – Nakło nad Notecią oraz 1 para Chojnice – Sępólno Krajeńskie.



Ryc. 24. Nord Express na dworcu kolejowym w Noyon we Francji.

Źródło: Pocztownica z 1902 roku ze zbiorów autora.



195. 197

Westpreussen, Ostpreussen

V. 1. Mai 1914 **195 Berlin-Dirschau-Königsberg-Eydtkuhnen-St. Petersburg**

km ab	α. Breslau 186	8 11	12 24	3 47	7 54	7 54	11 11	11 11	11 11	11 27	4 43	4 28	
km ab	α. Berlin Fr. 194	11 16	12 00	8 08	12 07	7 32	8 17	8 26	10 35	6 47	12 31	3 05	7 20
km ab	α. Berlin Schl. 194	11 30	12 16	8 26	12 29	7 58	8 30	8 42	10 50	7 05	12 49	3 20	7 36
km ab	Pr. Staatsb. Dir. Danzig	0 3	0 11	10 33	303	305	1 11	0 7	309	0 9	0 1	311	319
km ab	Schneldemühl	3 11	3 58	2-4	2-4	2-4	1 Kl	1 2	2-4	1-3	1-3	2-4	2-4
km ab	Schönfeld	3 35	4 06	3 20	8 56	11 24	11 46	11 55	1 41	2 15	2 56	8 20	7 04
km ab	Krojanke	3 48	4 19	3 35	7 11	12 10	12 10	12 10	3 12	3 12	3 12	8 36	7 20
km ab	Flatow 200b, 274	4 28	4 59	3 48	7 26	12 26	12 26	12 26	3 28	3 28	3 28	8 51	7 35
km ab	Zakrzewo	4 40	5 11	4 28	7 38	12 37	12 37	12 37	2 13	2 13	2 13	9 06	7 50
km ab	Linde	4 54	5 25	4 40	7 50	12 49	12 49	12 49	3 52	3 52	3 52	9 21	8 05
km ab	Buechholz	5 08	5 39	4 54	8 06	1 03	1 03	1 03	4 07	4 07	4 07	9 36	8 20
km ab	Firechau	5 22	5 53	5 08	8 19	1 16	1 16	1 16	4 20	4 20	4 20	9 51	8 35
km ab	Könitz 160 an	5 36	6 07	5 22	8 28	1 26	1 26	1 26	4 29	4 29	4 29	10 06	8 50
km ab	Könitz 170 ab	5 50	6 21	5 36	8 42	1 39	1 39	1 39	4 43	4 43	4 43	10 21	9 05
km ab	Rittel	6 04	6 35	5 50	8 53	1 58	1 58	1 58	4 56	4 56	4 56	10 36	9 20
km ab	Czersk 184	6 18	6 49	6 04	9 07	2 20	2 20	2 20	5 04	5 04	5 04	10 51	9 35
km ab	Long	6 32	7 03	6 18	9 21	2 29	2 29	2 29	5 14	5 14	5 14	11 06	9 50
km ab	Königswiese	6 46	7 17	6 32	9 35	2 36	2 36	2 36	5 28	5 28	5 28	11 21	10 05
km ab	Dreidorf	7 00	7 31	6 46	9 50	2 47	2 47	2 47	5 41	5 41	5 41	11 36	10 20
km ab	Hochstüblau	7 14	7 45	7 00	10 04	2 57	2 57	2 57	5 54	5 54	5 54	11 51	10 35
km ab	Pr. Stargard 190 an	7 28	7 59	7 14	10 18	3 06	3 06	3 06	6 02	6 02	6 02	12 06	10 50
km ab	Pr. Stargard ab	7 42	8 13	7 28	10 32	3 16	3 16	3 16	6 11	6 11	6 11	12 21	11 05
km ab	Swaroschin	7 56	8 27	7 42	10 46	3 19	3 19	3 19	6 14	6 14	6 14	12 36	11 20
km ab	Dirschau an	8 10	8 41	7 56	11 00	3 27	3 27	3 27	6 18	6 18	6 18	12 51	11 35
km ab	St. Petersburg	8 24	8 55	8 10	11 14	3 36	3 36	3 36	6 27	6 27	6 27	13 06	11 50

Ryc. 25. Fragment tabeli 195 rozkładu jazdy pociągów na linii Berlin – St. Petersburg z maja 1914 roku.  
 Źródło: deutsches-kursbuch.de

**201d Konitz-Laskowitz**  
 Pr. Staatsb. Dir. Danzig  
 V. 1. Mai 1914 8-4. K

km ab	4 55	5 27	8 40	1 46	3 15	6 49	8 31	km ab	Konitz 195 an	08	9 30	1 37	8 25	8 21	11 10	11 24	
km ab	5 17	5 55	9 11	2 08	3 37	7 08	8 53	km ab	Frankenhagen	↑	6 50	9 10	1 19	8 05	8 03	10 49	11 17
km ab	5 33	6 08	9 25	2 28	3 54	7 23	9 10	km ab	Sehlen	↑	6 36	8 55	1 08	5 48	7 43	10 30	11 04
km ab	5 49	6 19	9 39	2 38	4 12	7 40	9 25	km ab	Tuchel 166	↑	6 24	8 41	1 26	5 33	7 36	10 16	10 51
km ab	6 07	6 33	9 58	2 48	4 21	7 51	9 36	km ab	Poln. Cekzin	↑	8 22	12 39	—	7 18	—	10 31	
km ab	6 15	6 41	10 07	3 4	4 41	8 09	9 44	km ab	Lindenbusch	↑	3 4	8 13	12 31	3 4	7 10	—	10 21
km ab	6 29	6 55	10 22	4 58	5 25	8 53	10 38	km ab	Lianno	↑	—	7 58	12 19	—	6 57	—	10 08
km ab	6 36	7 02	10 29	5 08	5 33	9 02	10 47	km ab	Falkenhorst	↑	—	7 50	12 12	—	6 50	—	9 53
km ab	6 45	7 11	10 37	5 17	5 42	9 11	10 56	km ab	Draitshmin.	↑	—	7 44	12 07	—	6 45	—	9 52
km ab	6 56	7 22	10 48	5 31	5 56	9 21	11 06	km ab	Teufelstein	↑	—	7 32	11 57	—	6 34	—	9 40
km ab	7 07	7 33	11 00	5 45	6 10	9 33	11 18	km ab	Laskowitz 185	↑	—	7 22	11 48	—	6 25	—	9 30

Ryc. 26. Tabela 201d rozkładu jazdy pociągów z maja 1914 roku.  
 Źródło: deutsches-kursbuch.de

V. 1. Mai 1914 **224 Gnesen-Nakel-Konitz**

km	Pr. Staatsb.	2-4	4-2	4-2	4-2	4-4	Pr. Staatsb.	3. 4	4-2	4-2	4-2	4-2	4-4
0,0	Gnesen 206 ab	—	5 07	9 25	2 50	7 55	Konitz 195 ab	2 04	5 25	9 40	4 52	8 28	8 28
4,9	Carlshof 229b	—	5 16	9 34	2 59	8 04	Görsdorf	2 25	5 52	9 57	5 09	8 45	8 45
10,9	Zechau	—	5 27	9 43	3 08	8 13	Obkass	2 34	5 58	10 03	5 16	8 50	8 50
19,2	Oschnau 225	—	5 42	9 55	3 20	8 25	Kamin	2 47	6 09	10 16	5 28	9 02	9 02
24,7	Lopienno	—	5 53	10 05	3 30	8 35	Zempelburg	3 03	6 22	10 32	5 44	9 18	9 18
28,9	Janowitz	—	6 03	10 14	3 40	8 43	Zempolnothal	—	6 28	10 39	5 51	9 25	9 25
34,9	Dornbrunn 229a	—	6 14	10 24	3 50	8 53	Hohenfelde	—	6 37	10 49	6 01	9 35	9 35
38,8	Elsenu an	—	6 21	10 30	3 56	8 59	Vandsbg. 274 an	—	6 48	11 00	6 12	9 46	9 46
38,8	Elsenu ab	—	6 39	10 39	4 10	9 16	Vandsburg ab	—	6 52	11 08	6 18	10 53	10 53
46,2	Wapno	—	6 52	10 57	4 26	9 29	Runowo	—	7 04	11 22	6 30	10 20	10 20
56,4	Exin 229	—	7 13	11 30	5 15	9 51	Rayrod	—	7 15	11 34	6 42	10 37	10 37
61,2	Schepitz	—	7 23	11 42	5 27	10 01	Witoslaw	—	7 23	11 42	6 51	10 50	10 50
75,0	Nakel 202 an	—	7 46	12 13	5 58	10 24	Mrotschen	—	7 36	11 55	7 04	11 11	11 11
75,0	Nakel 2600 ab	5 38	9 24	2 45	8 06	—	Ambach	—	7 44	12 03	7 12	11 23	11 23
82,4	Ambach	5 51	9 43	2 58	8 19	—	Nakel 202 an	—	7 57	12 15	7 24	11 41	11 41
86,2	Mrotschen	6 01	9 55	3 07	8 28	—	Dir. Brombrg.	2-4	4-2	4-2	4-2	4-2	4-4
93,1	Witoslaw 2994	6 14	10 12	3 21	8 42	—	Nakel ab	5 31	9 21	2 02	8 08	—	—
96,9	Rayrod	6 22	10 22	3 29	8 50	—	Schepitz	5 55	9 45	2 27	8 31	—	—
103,3	Runowo	6 34	10 40	3 41	9 04	—	Exin 229	6 06	10 04	3 12 g	8 42	—	—
109,7	Vandsbg. 274 an	6 45	10 54	3 54	9 15	—	Wapno	6 26	10 24	3 32	9 02	—	—
109,7	Vandsburg ab	7 00	11 12	4 09	9 43	—	Elsenu 221 an	6 38	10 36	3 44	9 14	—	—
116,0	Hohenfelde	7 12	11 24	4 26	10 01	—	Elsenu ab	6 44	10 42	3 59	9 24	—	—
121,1	Zempolnothal	7 22	11 34	4 41	10 11	—	Dornbrunn 229a	6 53	10 50	4 08	9 32	—	—
124,0	Zempelburg	7 37	11 50	5 09	10 20	3 31	Janowitz	7 03	11 07	4 26	9 42	11 04	11 04
131,4	Kamin	7 54	12 04	5 35	10 33	3 46	Lopienno	7 11	11 17	4 36	—	11 18	11 18
137,0	Obkass	8 05	12 15	5 48	10 44	3 59	Oschnau 225	7 20	11 30	4 49	—	11 36	11 36
140,4	Görsdorf	8 12	12 22	6 02	10 53	4 09	Zechau	7 32	11 46	5 04	—	11 53	11 53
150,3	Konitz 170 an	8 28	12 38	6 22	11 08	4 30	Carlshof 229b	7 41	11 57	5 14	—	12 12	12 12
	Gnesen 226 an	7 49	11 07	5 24	—	—	Gnesen 226 an	7 49	11 07	5 24	—	12 24	12 24

Ryc. 27. Tabela 224 rozkładu jazdy pociągów z maja 1914 roku.  
 Źródło: deutsches-kursbuch.de



## Rozdział 2

# Powrót do macierzy – dwudziestolecie międzywojenne (1920-1939)

### 2.1. Administracja kolejowa w Chojnicach

11 listopada 1918 roku władzę wojskową w Warszawie objął Józef Piłsudski, ta data uznana została za dzień odzyskania przez Polskę niepodległości po 123 latach zaborów. Jednak nie od razu wszystkie ziemie wróciły do Ojczyzny. 28 czerwca 1919 roku podpisano Traktat Wersalski, który stanowił rozejm pomiędzy Niemcami a państwami Ententy. Na mocy Traktatu Wersalskiego Polska odzyskała dostęp do Morza Bałtyckiego oraz ziemie Pomorza Gdańskiego i wschodnią część Wielkopolski. Na mocy tego traktatu wydzielono również Wolne Miasto Gdańsk, pozostające pod kontrolą Ligi Narodów. Ponadto Artykuł 89 dokumentu zawierał zapis: *„Polska obowiązuje się udzielić wolności tranzytu osobom, towarom, okrętom, statkom, wagonom i transportom pocztowym, przechodzącym tranzytem z Prus Wschodnich do reszty Niemiec lub odwrotnie, przez terytorjum Polski, włączając w to jej wody terytorjalne, traktować je we wszystkim, co dotyczy ułatwień, ograniczeń i wszelkich innych spraw, conajmniej z takimi samymi względami, jak osoby, towary, okręty, statki, wagony i transporty pocztowe, które są narodowości, pochodzenia, importu, własności lub miejsca wysłania polskiego albo też innego, które cieszy się jeszcze wyższymi od polskiego względami. Towary tranzytowe będą wolne od wszelkich opłat celnych oraz innych podobnych. Wolność tranzytu będzie się rozciągała także na komunikację telegraficzną i telefoniczną na warunkach określonych w Konwencjach, przewidzianych artykułem 98”*<sup>35</sup>. Treść tego artykułu stała się zapowiedzią wzrostu rangi stacji kolejowej w Chojnicach, będącej polską stacją graniczną na głównej kolejowej trasie tranzytowej z Rzeszy do Prus Wschodnich oraz Wolnego Miasta Gdańska.

Traktat Wersalski został ratyfikowany 10 stycznia 1920 roku w Paryżu i z tą datą wszedł w życie. Kilkanaście dni później „31 stycznia 1920 roku o godz. 10-tej opuścił Chojnice Grenzschutz. Natychmiast po tym nastąpiło przejęcie urzędów przez władze polskie. Starostwo przejął delegat przy landraturze Szambelan Sikorski. Sądownictwo przejął Aleksander Stamera, Prokuraturę p. Ulandowski, kolejnictwo p. mecenas Kopicki, Magistrat i władze miejskie p. Jan Kaletta”<sup>36</sup>.

1 kwietnia 1920 roku administracja kolejowa, została przejęta z rąk mecenasa Kopickiego przez polskie władze kolejowe (Ryc. 28.). Na siedzibę nowych władz kolejowych – Urzędu Ruchu, wyznaczono budynek przy ulicy Towarowej 2. Pierwszym naczelnikiem urzędu mianowano inż. Piątkowskiego. Nie piastował on długo tego stanowiska. Z końcem roku 1920 został przeniesiony do Małopolski, a urząd objął inż. Fryderyk German. W roku

<sup>35</sup> Traktat pokoju między mocarstwami ..., str. 67-68.

<sup>36</sup> J. Borzyszkowski, Trudne początki ..., str. 364.



**Ryc. 28.** Pracownicy administracyjni Parowozowni Chojnice w dwudziestoleciu międzywojennym.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.

1922 naczelnik German został przeniesiony do Dyrekcji w Gdańsku, a nowym naczelnikiem Urzędu Ruchu został Stefan Ornatowski<sup>37</sup>.

Struktura organizacyjna Dyrekcji Kolei z siedzibą w Wolnym Mieście Gdańsk do roku 1925 prezentowała się następująco<sup>38</sup>:

A. Siedem Urzędów Ruchu:

1. Urząd Ruchu Gdańsk
2. Urząd Ruchu Kościerzyna
3. Urząd Ruchu Tczew
4. Urząd Ruchu Chojnice
5. Urząd Ruchu Bydgoszcz
6. Urząd Ruchu Toruń
7. Urząd Ruchu Grudziądz.

B. Pięć Urzędów Maszynowych:

1. Urząd Maszynowy Gdańsk
2. Urząd Maszynowy Tczew
3. Urząd Maszynowy Bydgoszcz

<sup>37</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 24.

<sup>38</sup> R. Gwarek, 1921-1926 – 75 lat Północnego Okręgu ..., str. 45.

4. Urząd Maszynowy Toruń
5. Urząd Maszynowy Grudziądz.

C. Dwa Urzędy Warsztatowe:

1. Urząd Warsztatowy Bydgoszcz – obejmujący wszystkie szlaki przypisane do urzędów maszynowych w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu
2. Warsztat Pomocniczy Tczew – obejmujący wszystkie szlaki przypisane do urzędów maszynowych w Tczewie i Gdańsku.

D. Cztery Urzędy Obrotu Handlowego:

1. Urząd Obrotu Handlowego Gdańsk
2. Urząd Obrotu Handlowego Bydgoszcz
3. Urząd Obrotu Handlowego Toruń
4. Urząd Obrotu Handlowego Grudziądz.

1 października 1925 roku nastąpiła reorganizacja administracji kolejowej, w wyniku której zlikwidowano działające dotychczas urzędy, a w ich miejsce powołano nowe jednostki: Oddziały Eksploatacyjne z siedzibami w Gdańsku, Tczewie, Toruniu i Bydgoszczy, Oddziały Mechaniczne z siedzibami w Gdańsku, Tczewie, Toruniu i Bydgoszczy oraz Oddziały Drogowe z siedzibami w Gdańsku, Tczewie, Chojnicach, Bydgoszczy, Grudziądzu i Toruniu<sup>39</sup>. Stacja Chojnice, Ekspedycja Towarowa w Chojnicach oraz Agencja Celna w Chojnicach administracyjnie zostały podporządkowane Oddziałowi Eksploatacyjnemu w Tczewie. Parowozownia w Chojnicach znalazła się pod zarządem Oddziału Mechanicznego w Tczewie, natomiast Oddział Drogowy mieścił się w Chojnicach. Swoim zasięgiem obejmował on odcinki drogowe: Chojnice – Kościerzyna (włącznie), Chojnice – Więcbork (wyłącznie), Granica Państwa – Chojnice – Czersk (włącznie) oraz Chojnice – Laskowice Pomorskie (wyłącznie)<sup>40</sup>. Pierwszym naczelnikiem Oddziału Drogowego w Chojnicach był Dzieliński. W 1927 roku naczelnikiem został Aleksander Odlanicki-Poczobutt, a w roku 1931 inż. Adolf Polkowski<sup>41</sup>.

24 września 1926 roku na mocy rozporządzenia prezydenta RP Ignacego Mościckiego, powołano do życia przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (PKP), któremu powierzono zarząd nad kolejami w Polsce. Pierwszym dyrektorem generalnym PKP został inż. Paweł Nepomucen Romocki, piastujący jednocześnie stanowisko Ministra Komunikacji.

Narastający konflikt między władzami Polski i Wolnego Miasta Gdańska spowodował konieczność znalezienia nowej siedziby dla DOKP, mieszczącej się dotychczas w Gdańsku. Wydawany w Chojnicach Dziennik Pomorski, w dniu 27 lipca 1932 roku informował, że Rada Ministrów upoważniła Dyrektora PKP do przeniesienia gdańskiej dyrekcji kolejowej do Torunia. Siedzibą DOKP w Toruniu został nowy gmach wojewódzki, nabyty przez Ministerstwo Komunikacji od toruńskiego magistratu. W nowym obiekcie usytuowano biu-

<sup>39</sup> Tamże, str. 47.

<sup>40</sup> Cz. Wycech, Powiat Chojnice ..., str. 132.

<sup>41</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 25.

ra dyrekcji, zatrudniające 432 pracowników, zaś urzędy pomocnicze zostały przeniesione wraz z 364 pracownikami z Gdańska do gmachu dawnej dyrekcji kolei pruskich w Bydgoszczy. W związku z przeniesieniem dyrekcji na ziemie polskie PKP zaoszczędziło 2 800 000 zł rocznie, ponosząc jednorazowe koszty przeprowadzki w wysokości 2 100 580 zł<sup>42</sup>.

Kolejna reorganizacja PKP miała miejsce w roku 1934. Nowy schemat organizacyjny DOKP Toruń przedstawia Tab. 1.

<b>1. Służba Drogowa</b>
Oddział Drogowy I Bydgoszcz
Oddział Drogowy II Bydgoszcz
Oddział Drogowy Chojnice
Oddział Drogowy Gdańsk
Oddział Drogowy Grudziądz
Oddział Drogowy Karsznice
Oddział Drogowy Tczew
Oddział Drogowy Toruń
<b>2. Służba Ruchu i Handlowa</b>
Oddział Ruchowo-Handlowy I Bydgoszcz
Oddział Ruchowo-Handlowy II Bydgoszcz
Oddział Ruchowo-Handlowy Gdańsk
Oddział Ruchowo-Handlowy Tczew
Oddział Ruchowo-Handlowy Toruń
<b>3. Kierownictwo Eksploatacyjno-Techniczne kolei Herby Nowe – Gdynia</b>
<b>4. Służba Mechaniczna</b>
<b>a) Oddział Mechaniczny Bydgoszcz</b>
Parowozownia Główna I kl. Bydgoszcz
Parowozownia Pomocnicza Karsznice
Stacja Trakcyjna w Kościerzynie
Stacja Trakcyjna w Nakle
Stacja Trakcyjna w Pruszczu Bagienicy
Stacja Trakcyjna w Świeciu
<b>b) Oddział Mechaniczny Gdańsk</b>
Parowozownia Główna I kl. Gdańsk
Parowozownia Główna II kl. Gdańsk Brama Oliwska
Parowozownia Główna II kl. Gdynia
Parowozownia Pomocnicza Zaspą
Parowozownia Pomocnicza Kartuzy
Stacja Trakcyjna w Gdańsku Przeróbce
Stacja Trakcyjna w Pszczółkach
Stacja Trakcyjna w Pucku
Stacja Trakcyjna w Nowym Dworze Gdańskim
<b>c) Oddział Mechaniczny Tczew</b>
Parowozownia Główna I kl. Zajączkowo Tczewskie
Parowozownia Główna II kl. Chojnice
Stacja Trakcyjna w Czarsku

<sup>42</sup> Dziennik Pomorski, 27.07.1932 r.



Stacja Trakcyjna w Gniewie
Stacja Trakcyjna w Laskowicach
Stacja Trakcyjna w Smętowie
Stacja Trakcyjna w Starogardzie
Warsztaty Oddziałowe w Tczewie
d) Oddział Mechaniczny Toruń
Parowozownia Główna I kl. Toruń Przedmieście
Biuro Trakcyjno-Statystyczne Toruń Przedmieście
Parowozownia Główna II kl. Grudziądz
Parowozownia Pomocnicza Iłowo
Stacja Trakcyjna w Brodnicy
Stacja Trakcyjna w Chełmnie
Stacja Trakcyjna w Chełmży
Stacja Trakcyjna w Jabłonowie Pomorskim
Stacja Trakcyjna w Kowalewie Pomorskim
Stacja Trakcyjna w Lubawie
Stacja Trakcyjna w Łasinie
Wagonownia II kl. Toruń Przedmieście
7. Służba Warsztatowa
Warsztaty Główne I kl. w Bydgoszczy
6. Rządowy Komisarz Nadzorczy Ministerstwa Komunikacji przy Międzynarodowym Towarzystwie Budowy Okrętów i Maszyn w Gdańsku
7. Służba Elektrotechniczna
Warsztat Sygnałowy I kl. w Bydgoszczy
8. Służba Sanitarna
9. Służba Zasobów
Główny Magazyn Zasobów Bydgoszcz
Pomocniczy Magazyn Zasobów Chojnice
Pomocniczy Magazyn Zasobów Gdynia
Pomocniczy Magazyn Zasobów Grudziądz
Pomocniczy Magazyn Zasobów Tczew
Pomocniczy Magazyn Zasobów Toruń Przedmieście
Składnica Materiałów Nawierzchni i Budowlanych Bydgoszcz
Składnica Podkładów Solec Kujawski

**Tab. 1.** Schemat organizacyjny Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Gwarek, 1921-1926 – 75 lat Północnego Okręgu ..., str. 48.

1 sierpnia 1935 roku naczelnik Oddziału Drogowego (OD) Chojnice inż. Adolf Polakowski przeszedł na emeryturę, a nowym naczelnikiem OD został inż. Józefa Kubiowski. 1 marca 1937 roku nastąpiła likwidacja Oddziałów Mechanicznych, a parowozownia Chojnice została przemianowana na Parowozownię Główną, będącą jednostką równorzędną oddziałowi. Jej pierwszym naczelnikiem został Stanisław Trinka<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński, Kronika Rady Zakładowej Lokomotywowni ..., str. 5.

W 1939 roku, w dniu wybuchu II Wojny Światowej zwierzchnikami jednostek służbowych węzła PKP w Chojnicach byli: zawiadowca stacji – Jan Mokwa, naczelnik Oddziału Drogowego – inż. Józef Kubiawski, naczelnik Parowozowni – inż. Stanisław Bogusz. Zawiadowcy odcinków drogowych to: Franciszek Czyż oraz Władysław Kędzieja<sup>44</sup>.

## 2.2. Plany i rozbudowa sieci kolejowej w powiecie chojnickim

Sieć kolejowa na Pomorzu, którą nowo powstałe Państwo Polskie otrzymało niejako „w spadku” po zaborej, była dosyć gęsta, jednak nie do końca spełniała swoje zadanie w nowym układzie granic. Część linii kolejowych łączących dotychczas sąsiednie miejscowości przedzielona została linią graniczną. Z uwagi na niezbyt przyjazne stosunki Polski i Niemiec, liczbę przejść granicznych starano się ograniczyć do niezbędnego minimum. Na terenie powiatu chojnickiego przez granicę przebiegały dwie linie kolejowe: Chojnice – Złotów oraz Chojnice – Człuchów. Linia do Złotowa stanowiła główny korytarz tranzytowy z Rzeszy do Prus Wschodnich, więc nie można było jej zamknąć, dlatego też zdecydowano się na zamknięcie szlaku do Człuchowa. Ponieważ po polskiej stronie nie było żadnej stacji, torowisko rozebrano, a materiały z demontażu wykorzystano w innym miejscu.

249.

### U s t a w a

z dnia 10 maja 1921 roku

o ukończeniu budowy kolei Czersk-Liniewo, zaczętej przez b. rząd pruski na Pomorzu.

**Art. 1.** Upoważnia się Rząd do poczynienia zarządzeń w celu ukończenia zaprojektowanej, jako linii głównej, pierwszorzędnej, zaczętej przez b. rząd pruski, budowy kolei parowej normalno-torowej z Czerska do Liniewa, jako kolei państwowej drugorzędnej, z odpowiednią zmianą projektu pierwotnego, oraz do jej sfinansowania.

**Art. 2.** Upoważnia się Ministra Kolei Żelaznych do oznaczenia stacji i przystanków oraz do oznaczenia terminu otwarcia ruchu.

**Art. 3.** Eksploatacja i ruch pociągów prowadzone będą według ustaw i przepisów, okowiązujących na kolejach państwowych.

**Art. 4.** Dalsze wydatki, niezbędne do wykonania robót, należy wstawić do budżetu na rok 1921 i 1922.

**Art. 5.** Wykonanie ustawy [niniejszej] porucza [się] Ministrowi Kolei Żelaznych.

**Art. 6.** Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Marszałek:  
*Tramczyński*

Prezydent Ministrów:  
*Witos*

Minister Kolei Żelaznych:  
*Jasiński*

**Ryc. 29.** Tekst ustawy o budowie kolei Czersk – Liniewo.

**Źródło:** Dziennik Ustaw 1921 nr 41 poz. 249.

Optymalizacja sieci nie mogła ograniczać się tylko do likwidacji odcinków przygranicznych, dlatego też powstały koncepcje budowy nowych linii kolejowych, mających zagęścić istniejącą sieć. Pierwsze prace podjęto na linii kolejowej Czersk – Bąk – Liniewo. Budowa ta została rozpoczęta w czasach pruskich jako element planowanego ciągu transportowego Gdańsk – Bydgoszcz. W 1913 roku prasa gdańska informowała, że komitet przygotowania projektu kolejowego Gdańsk – Wrzeszcz – Stara Piła – Liniewo – Czersk – Tuchola – Koronowo – Bydgoszcz, zakończył prace przygotowawcze dla odcinka Stara Piła – Mierzeszyn – Liniewo – Czersk – Tuchola, a memorandum zostanie wręczone Ministrowi Robót Publicznych<sup>45</sup>. Rok później gazety donosiły, że dzięki korzystnemu wytyczeniu

przebiegu linii „staro-pilskiej” zapewniającej krótsze i dogodniejsze połączenie Gdańska z Berlinem na trasie wiodącej przez Gorzów, Chojnice, Czersk, Liniewo i Starą Piłę, rząd pruski przeznaczył kwotę 7 850 000 marek na budowę odcinka Czersk – Liniewo<sup>46</sup>, a projektowana linia została naniesiona na mapy (Ryc. 30.). Po uzyskaniu finansowania koleje

<sup>44</sup> Tamże, str. 8.

<sup>45</sup> Dazniger Neueste Nachrichten ...

<sup>46</sup> Danziger Zeitung ...





Anker z Grudziądza na odcinku Karsin – Liniewo. Mimo, że prace przy budowie torowiska już trwały, na miejsce wysłano inż. Lewickiego, który miał za zadanie przerobić istniejący projekt i przedstawić go Ministerstwu Kolei<sup>47</sup>. W pierwszych latach po wojnie powiat chojnicki borykał się z dużym bezrobociem. Po interwencji Wydziału Powiatowego, Dyrekcja Kolei w Gdańsku dała pracę bezrobotnym przy budowie linii kolejowej Czersk – Liniewo<sup>48</sup>. Zatrudnienie znalazło wówczas 669 mężczyzn, 39 kobiet, 25 rzemieślników, 29 chłopaków oraz 10 dozorców, co oznaczało 772 zatrudnionych, w tym 272 osoby u Holzmana oraz 500 u Ankera<sup>49</sup>. W związku z kłopotami finansowymi i oczekiwaniem na przygotowanie nowego projektu przez inż. Lewickiego, władze postanowiły wstrzymać budowę linii z dniem 1 września 1921 roku. Oznaczało to pozostawienie co najmniej 700 robotników bez zajęcia. Pracodawcy i robotnicy jednomyślnie zaprotestowali przeciwko planom rządu, uzasadniając to faktem, że nie można pozbawić jednego dnia 700 ludzi pracy, skazując ich na biedę. Mimo kilku prób przerwania prac robotnicy nadal pracowali przy budowie, powołując się na zapewnienia szefa Sekcji Budowy Kolei w Warszawie, jakie wydał im w dniu 8 listopada 1920 roku, że prace będą prowadzone tak długo, aż zostanie stworzona im inna możliwość zarobkowania. Gdy podjęto próbę zawieszenia prac w dniach od 12 do 18 listopada 1921 roku robotnicy, którym nie wydano narzędzi, dalej prowadzili pracę na własną rękę. Zarobki przy budowie linii Czersk – Liniewo przedstawiały się następująco: dorośli mężczyźni za godzinę pracy otrzymywali 30 zł, młodzieńcy w wieku 18-21 lat 22 zł, kobiety 18 zł, a chłopcy zależnie od wykonanych prac<sup>50</sup>. Ostatecznie pracowników zatrudniono przy regulacji rzeki Niechwaszcz, prowadzonej przez powiat chojnicki, zaś prace przy budowie kolei wstrzymano<sup>51</sup>.

Prace budowlane na odcinku Czersk – Bąk zostały wznowione w lipcu 1925 roku, w związku z planem budowy magistrali węglowej łączącej Śląsk z portem morskim w Gdyni. Zmieniono jednak pierwotny przebieg linii, która w Bąku miała biec prosto w kierunku Liniewa, zamiast tego odgałęziając ją w stronę Kościerzyny. Zmieniono też kierunek podejścia do Czerska (Ryc. 30.). Linia zamiast, jak planowali Niemcy, wchodzić od strony Starogardu w celu umożliwienia jazdy z Chojnic do Liniewa bez zmiany czoła pociągu, została wprowadzona od strony Chojnic, łącząc się ze szlakiem do Szlachty.

Prace budowlane na odcinku Bąk – Kościerzyna rozpoczęto od podstaw w sierpniu 1925 roku. Na całym odcinku Czersk – Kościerzyna prowadzono je jeszcze przez 3 lata, oddając linię do użytku 15 października 1928 roku<sup>52</sup>. 9 listopada 1930 roku zakończono budowę odcinka magistrali węglowej (obecnie linia 201), łączącej Maksymilianowo i Bąk przez Wierzchucin i Lipową Tucholską. Jego budowę rozpoczęto po ukończeniu linii Czersk – Kościerzyna w 1928 roku<sup>53</sup>.

Poprawa siatki komunikacyjnej we wschodniej części powiatu nie rozwiązała problemów części zachodniej. Nowe granice przecięły szlaki komunikacyjne oraz odcięły wsie

<sup>47</sup> Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych ...

<sup>48</sup> W. Jastrzębski, *Druga Rzeczpospolita ...*, str. 379.

<sup>49</sup> Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych ...

<sup>50</sup> Tamże.

<sup>51</sup> W. Jastrzębski, *Druga Rzeczpospolita ...*, str. 379.

<sup>52</sup> R. Gwarek, *1921-1926 – 75 lat Północnego Okręgu ...*, str. 48.

<sup>53</sup> Tamże, str. 61.



i małe miejscowości od rynków zbytu, które po zamknięciu granic stały się dla nich niedostępne. Jedną z protestujących miejscowości było Łąkie, położone na północno-zachodnim krańcu powiatu chojnickiego. W dniu 17 kwietnia 1920 roku mieszkańcy tej wsi napisali: „*[protestujemy] przeciwko granicy demarkacyjnej i żądamy, aby nam przyłączono kolej do Człuchowa, bo bez niej jesteśmy odcięci od wszelkiej komunikacji kolejowej, i mieszkamy jak na wygnaniu*”<sup>54</sup>. Miejscowa ludność dotychczas korzystała z linii kolejowych Bytów – Miastko oraz Człuchów – Przechlewo – Słosinko, które w nowym podziale znalazły się tuż za granicą państwa. W sprawozdaniu sejmowej Komisji Pomorskiej z 1920 roku napisano: „*Część powiatu człuchowskiego, przyłączona do pow. Chojnickiego zupełnie jest odcięta od wszelkiej komunikacji, mianowicie okolice Gliśna, Borzyszków, Lipnicy, Konarzyn. Za granicą jest w Niemczech kolej o kilka kilometrów, lecz nasi Kaszubi muszą zwozić swe produkty na dworzec do Brus o 40 km lub do Chojnic blisko 60 km, lub sprowadzać stamtąd niezbędne artykuły gospodarcze. Spieszne przeprowadzenie nowej linii kolejowej jest ze względów politycznych i ekonomicznych dla tej okolicy nieodzowne*”<sup>55</sup>.

Budowy kolei do Brzeźna Szlacheckiego domagał się również Wójt Lipnicy Józef Słomiński, będący jednocześnie członkiem sejmiku powiatowego<sup>56</sup>. O konieczności rozbudowy sieci kolejowej, w tym o budowie kolei Chojnice/Brusy – Owsne Ostrowy – Brzeźno Szlacheckie, mówi również uchwała Dyrekcyjnej Rady Kolejowej w Gdańsku: „*Wykonując rezolucję Senatu z dn. 29.07 roku zeszłego, dotyczącą opracowania planów rozbudowy sieci kolejowej w poszczególnych Dyrekcjach Kolei Państwowych, Dyrekcyjna Rada Kolejowa w Gdańsku na posiedzeniu swem dnia 06.03 roku bieżącego, rozpatrywała szczegółowo sieć kolejową na Pomorzu, wykazała jej zasadnicze braki i opierając się na projekcie opracowanym przez Pomorski Urząd Wojewódzki przyjęła schemat rozbudowy tej sieci z uwzględnieniem obecnych i przyszłych potrzeb gospodarczych kraju. DRK stanęła na stanowisku, że decydującą rolę w danym wypadku powinny grać potrzeby całego Państwa, które w dziedzinie kolejnictwa na Pomorzu ogromnie wzrosły dzięki powstaniu portu w Gdyni, którego budowa będzie znacznie przyśpieszona. Również rozwój stacji klimatycznych i turystyki na naszym wybrzeżu wymaga w tej dziedzinie znacznych zmian i uzupełnień. Sieć kolejowa na Pomorzu, jakkolwiek znacznie gęstsza niż w innych dzielnicach Polski, nie odpowiada zupełnie swemu zadaniu, była bowiem projektowana i rozbudowywana z tą myślą przewodnią, aby stworzyć dobre połączenie kolejowe z Berlinem, Królewcem, Kwidzynem, Szczecinem i innymi centrami niemieckiego życia gospodarczego, zaś oczywiście w owych czasach nikt nie myślał o potrzebach dogodnej i krótkiej komunikacji z Warszawą, Poznaniem i Śląskiem, dokąd obecnie ciąży życie gospodarcze naszego Województwa. Uchwały powzięte w dniu 6 bieżącego miesiąca przez DRK zmierzają właśnie ku temu, ażeby powyższe braki w miarę możliwości najmniejszym kosztem usunąć i stworzyć dogodne połączenia kolejowe z krajem, których brak daje się już obecnie ogromnie we znaki. O ile więc chodzi o ulepszenie skrócenia połączeń z centrami gospodarczymi i administracyjnymi Państwa, DRK wypowiedziała się za koniecznością wybudowania w najbliższym czasie następujących linii kolejowych:*

<sup>54</sup> W. Knieć, W. Goszczyński, C. Obracht-Prondzyński, *Kapitał społeczny ...*, str. 44.

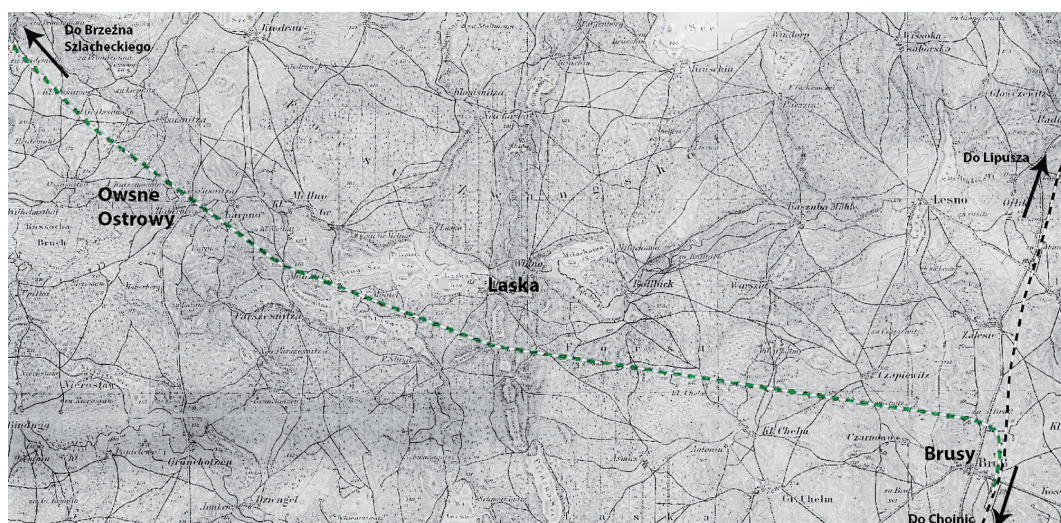
<sup>55</sup> Tamże, str. 44.

<sup>56</sup> Józef Słomiński znany ..., str. 4.

1) Reda – Kartuzy, ewentualnie Wejherowo – Kartuzy. 2) Kościerzyna – Bąk /na linii Czersk – Liniewo, która również ma być ukończona/. 3) Czersk – Tuchola. 4) Koronowo – Bydgoszcz. (...) DRK poświęciła specjalnie dużo uwagi północno-zachodniej części powiatu Chojnickiego i uznała za konieczne budowę linii: 10) Brzeźno – Owsne – Chojnice z odnogą Owsne – Brusy. Powyższa uchwała DRK będzie przedłożona Państwowej Radzie Kolejowej i p. Ministrowi Kolei, przyczem należy się spodziewać, że powyższy stan rozbudowy sieci kolejowej na Pomorzu uzyska aprobatę czynników decydujących, ponieważ słuszność tego planu i potrzeba jego realizacji zdaje się nie ulegać żadnej wątpliwości”<sup>57</sup>.

Mimo zainteresowania budową kolei do Brzeźna we władzach kolejowych, stronie rządowej nie udało się wygospodarować środków finansowych potrzebnych na wykonanie zadania. Nie opracowano nawet dokumentacji projektowej dla obu linii kolejowych, a ich hipotetyczny przebieg, widoczny na Ryc. 31. oraz Ryc. 32. został wytyczony w oparciu o ogólne założenia dotyczące prowadzenia linii kolejowych przez wspomniane w dokumentach miejscowości. Celem zapewnienia komunikacji ze stolicą powiatu, wobec braku środków na budowę kolei powiat chojnicki uruchomił linię autobusową kursującą na trasie Chojnice – Lipnica – Brzeźno<sup>58</sup>.

Kolejną linią, która nie doczekała się wykonania jest odcinek mający łączyć Czersk i Tucholę, częściowo przebiegający przez teren powiatu chojnickiego. Pomysł ten wiązał się z alternatywnym trasowaniem przebiegu magistrali węglowej, która miała biec z Bydgoszczy przez Maksymilianowo, Koronowo, Pruszcz Bagienicę, Tucholę, Czersk, Bąk i Kościerzynę do Gdyni<sup>59</sup>. Zaletą takiego przebiegu trasy były znaczne oszczędności związane z budową nowych odcinków linii kolejowych. Należało zbudować jedynie odcinki: Maksymilianowo – Koronowo, Tuchola – Czersk oraz Bąk – Kościerzyna – Gdynia. Kolejną zaletą było poprowadzenie linii przez tereny o większej gęstości zaludnienia, zamiast przez słabo



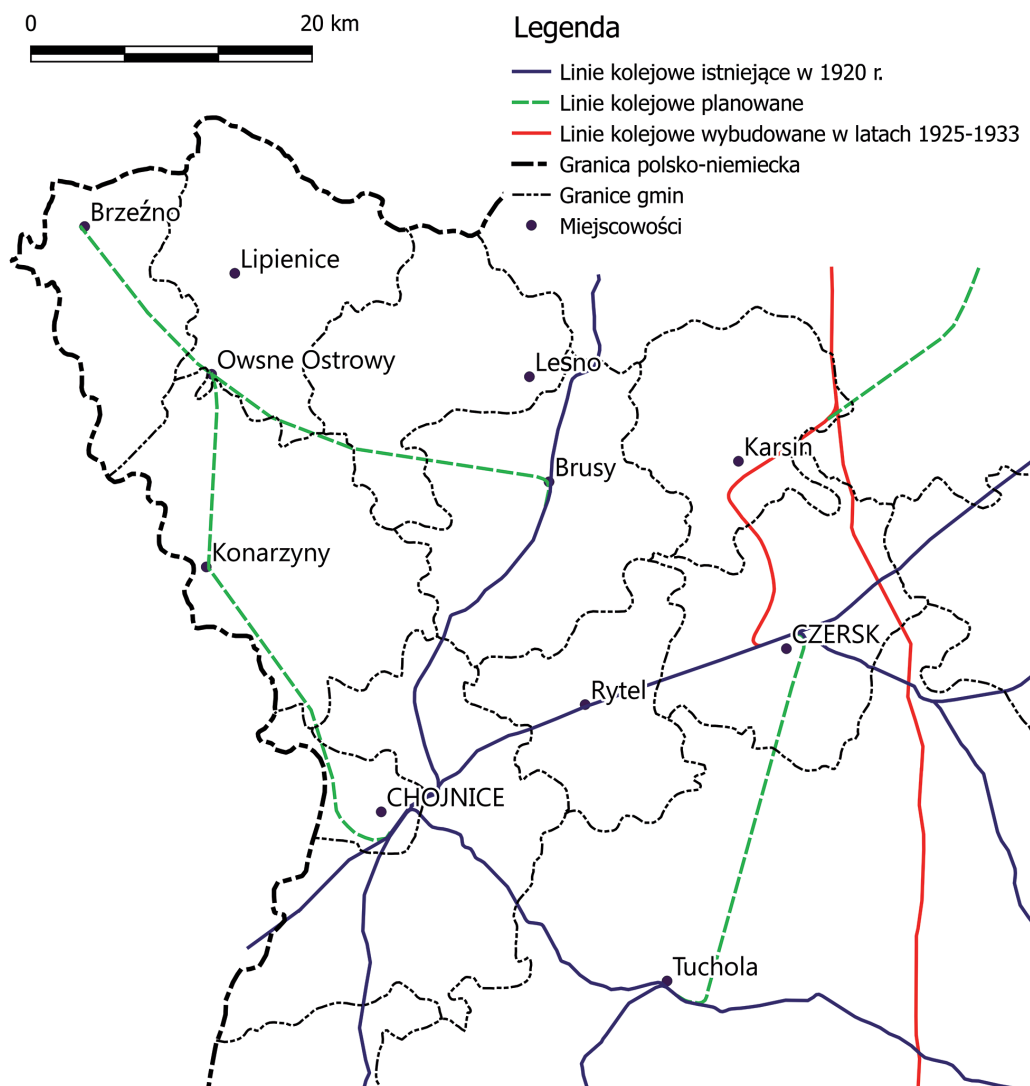
**Ryc. 31.** Hipotetyczny przebieg linii kolejowej Brusy – Owsne Ostrowy – Brzeźno Szlacheckie.

**Źródło:** Opracowanie własne.

<sup>57</sup> Uchwała DRK z dnia 6 marca 1925 r.

<sup>58</sup> Cz. Wycech, Powiat Chojnice ..., str. 130.

<sup>59</sup> Kurjer Koronowski \ Kolejowy ..., str. 4.



Ryc. 32. Linie kolejowe na terenie powiatu chojnickiego w XX-leciu międzywojennym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Cz. Wycech, Powiat Chojnice ...

zasiedlone Bory Tucholskie. Jednak na niekorzyść tego projektu wpłynęła bliskość granicy niemieckiej. Ze względów militarnych linię poprowadzono za rzeką Brdą<sup>60</sup>.

### 2.3. Stan sieci kolejowej w powiecie chojnickim w latach 30.

Stan infrastruktury komunikacyjnej w międzywojennej Polsce pozostawiał wiele do życzenia. Chociaż siecią drogową (w gorszym lub lepszym stanie) połączono wszystkie miejscowości w powiecie chojnickim, gęstość sieci kolejowej była znacznie mniejsza. Jak pisze w swoim opracowaniu Czesław Wycech: „Drogi i środki komunikacyjne mają wielki wpływ na kształtowanie się stosunków gospodarczych, społecznych i oświatowych, nie więc w tym dziwnego, że otaczane są troskliwą opieką”.

<sup>60</sup> Tamże, str. 4.

Według stanu na rok 1936, koleje żelazne w powiecie miały łącznie 134,5 km, przy czym gęstość sieci na 100 km<sup>2</sup> powierzchni powiatu wynosiła 7,4 km. Wynik ten przy średniej 12,84 km dla województwa pomorskiego nie był zadowalający<sup>61</sup>. Z zachodu na wschód przez powiat przebiegała 47-kilometrowa linia główna (pierwszorzędna), Schneidemühl (Piła) – Tczew, która jako jedyna w powiecie była linią dwutorową. Z północy na południe biegła drugorzędna linia kolejowa Kościerzyna – Chojnice – Więcbork – Nakło. Status linii drugorzędnej posiadała również linia Chojnice – Laskowice. Pozostałe linie kolejowe powiatu chojnickiego miały charakter wybitnie lokalny i zostały zakwalifikowane jako trzeciorzędne. Należały do nich linie: Czersk – Szlachta – Skórcz, Czersk – Bąk – Kościerzyna, Szlachta – Laskowice oraz nieczynna linia Chojnice – Schlochau (Człuchów)<sup>62</sup>.

Na terenie powiatu znajdowało się wówczas 16 stacji kolejowych różnej klasy. Przeciętna odległość pomiędzy stacjami wynosiła dla Pomorza 5,8 km. Najgęściej rozmieszczone były stacje na linii Czersk – Szlachta – Laskowice (4,2 km) oraz Nakło – Kościerzyna (5,4 km). Rzadziej lokowano stacje na magistrali Chojnice – Tczew (7,5 km) oraz na biegnącej przez lasy linii Czersk – Bąk – Kościerzyna (8,5 km) (Ryc. 32.). Najgorzej prezentowała się sytuacja komunikacyjna północno-zachodniej części powiatu. Z najdalej wysuniętej na zachód miejscowości, jaką było Brzeźno Szlacheckie, odległość do kolei wynosiła 36 km, a szosą 58 km, przy zakładanej dla Borów Tucholskich maksymalnej odległości do najbliższej stacji 12 km<sup>63</sup>.

Liczba połączeń oraz szybkość z jaką poruszały się pociągi była zróżnicowana. Jak pisze Czesław Wycech *„Największa chyżość pociągów przypada na linię Tczew – Chojnice, gdzie przeciętna (wraz z postojami) wynosi dla pociągu osobowego 43 km/godz.; na innych liniach szybkość waha się od 35 do 40 km/godz. Największa ilość pociągów w obie strony przypada na linię tranzytową Tczew – Chojnice, bo aż 17 na dobę, z tem 9 do użytku wewnętrznego; duży ruch wypada na linię Czersk – Laskowice (12 pociągów); na innych liniach liczba pociągów waha się od 2 do 4”*<sup>64</sup>. Obsługę połączeń oprócz parowozów, zapewniały również wagony motorowe i akumulatorowe. *„Należy zwrócić uwagę na szybki proces motoryzacji pociągów, obsługujących omawiany teren. Na 57 pociągów mamy 20 pociągów motorowych; najwięcej pociągów motorowych przypada na linię Chojnice – Tczew (8), na innych liniach liczba waha się od 2 do 4”*<sup>65</sup>.

## 2.4. Łącznica Wierzchowo Człuchowskie – Brzeźno Człuchowskie

Nowy podział ziem pomiędzy Polskę a Rzeszę Niemiecką po I Wojnie Światowej przeciął niektóre szlaki komunikacyjne. Większe problemy występowały po stronie polskiej, jednak Niemcy też mieli swoje zmartwienia. Ruch tranzytowy prowadzony na linii Piła –

<sup>61</sup> Cz. Wycech, Powiat Chojnice ..., str. 130.

<sup>62</sup> Tamże, str. 130.

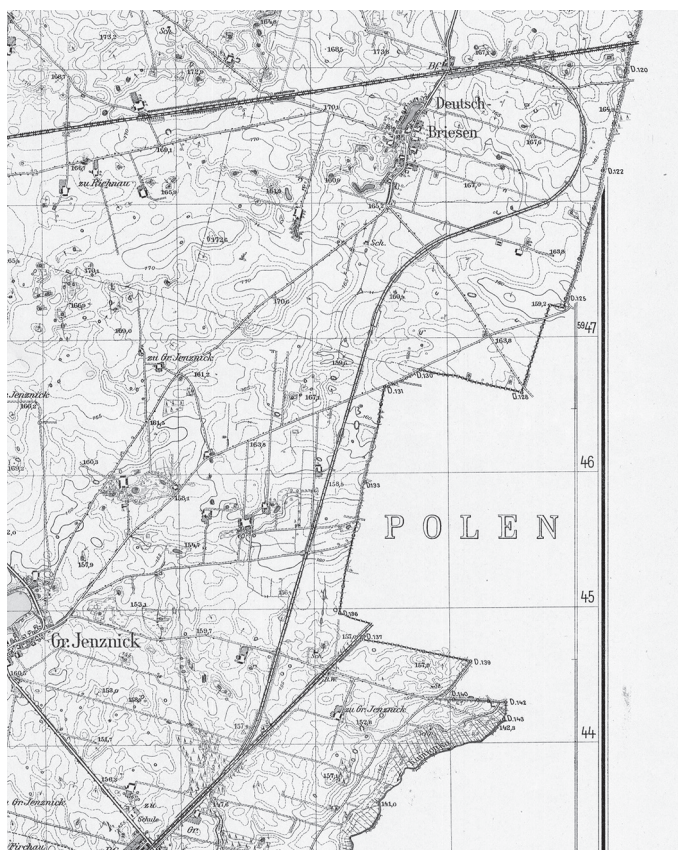
<sup>63</sup> Tamże, str. 131.

<sup>64</sup> Tamże.

<sup>65</sup> Tamże.



Chojnice – Tczew odbywał się bez zakłóceń, problemy pojawiły się jednak na dawnym szlaku łączącym Człuchów i Chojnice. Granica przecięła wspomniany szlak kilka kilometrów za miejscowością Deutsch Briesen, za nią w stronę Chojnic tory zostały zdemontowane. Niemcy chcąc zapewnić obsługę stacji Brzeźno, a jednocześnie przywrócić możliwość podróży od strony Złotowa do Człuchowa, które dotychczas było możliwe z przesiadką w Chojnicach, postanowili zbudować łącznicę pomiędzy stacjami Firchau oraz Deutsch Briesen. Nowa linia idealnie wpisała się w przebieg granicy polsko-niemieckiej, co widać na Ryc. 33. Łącznicę oddano do użytku 1 maja 1926 roku. Świadczy to o tym, że rząd niemiecki znacznie lepiej poradził sobie z dostosowaniem infrastruktury kolejowej do nowych warunków. Historia linii kolejowej łączącej Wierzchowo i Brzeźno nie jest jednak długa. W roku 1939, kiedy III Rzesza ponownie zajęła terytorium Polski, a Niemcy przejęli stację kolejową w Chojnicach, łącznica stała się niepotrzebna. Gdy zakończono odbudowę uprzednio rozebranego odcinka pomiędzy byłą granicą polsko-niemiecką a stacją Chojnice (Konitz), funkcjonująca zaledwie 13 lat linia została rozebrana.



Ryc. 33. Łącznica pomiędzy niemieckimi stacjami Firchau oraz Deutsch Briesen.

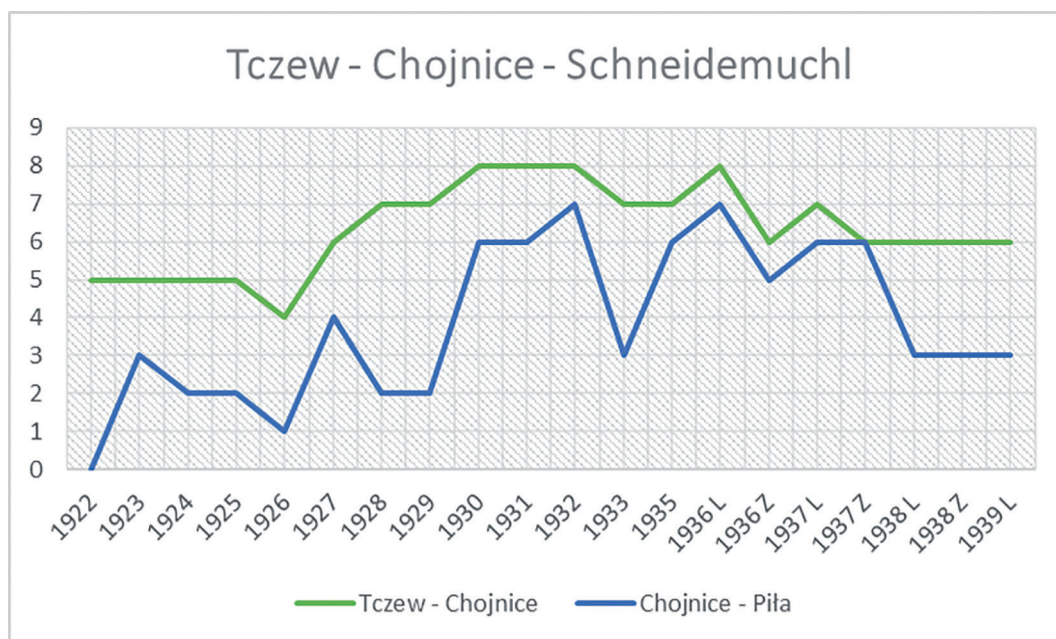
Źródło: Niemiecka mapa topograficzna z 1935 roku

## 2.5. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego

Powojenny układ granic spowodował, że Chojnice stały się stacją graniczną pomiędzy Polską a podzielonymi na dwie części Niemcami. Na mocy Traktatu Wersalskiego, Polacy musieli zapewnić Niemcom możliwość tranzytu z Rzeszy do Prus Wschodnich (rozdział 9). Chojnice położone były w ważnym dla Niemców korytarzu transportowym, więc ruch tranzytowy przez stację był duży. Jednak jego początki były niepozorne. W kwietniu 1920 roku cały ruch transgraniczny obsługiwały 3 pary pociągów tranzytowych przejeżdżających codziennie przez terytorium Polski korytarzem Firchau (Wierzchowo Człuchowskie) – Chojnice – Czersk – Szlachta – Smętowo – Opalenie – Marienwerder (Kwidzyn)<sup>66</sup>. Wkrótce jednak zdecydowano się na zamknięcie mostu w Opaleniu Tczewskim i cały ruch tranzytowy przez Chojnice został skierowany w kierunku Tczewa i Malborka. Ponieważ potrzeby Niemców związane z ruchem tranzytowym rosły, 21 kwietnia 1921 roku Polska

<sup>66</sup> D. Prochowski, Kolej chojnicka w okresie ...

i Niemcy podpisały konwencję tranzytową, która umożliwiła prowadzenie ruchu tranzytowego przez terytorium polskie bez kontroli paszportowej i rewizji celnej, co określano mianem transportu uprzywilejowanego. Takim przejazdem towarzyszyły jednak obostrzenia. Wszystkie okna w wagonach po stronie przedziałów musiały być zamknięte, a przejazd pociągu odbywał się z udziałem polskich konwojentów. Przez terytorium II RP pociągi prowadziły polskie parowozy oraz polscy kolejarze. Zmiana obsady i parowozu następowała w Chojnicach oraz Malborku. Z czasem polska zgodziła się na przepuszczanie większej niż zakładanej pierwotnie po jednej parze pociągów tranzytowych w ciągu dnia i nocy, a także na zatrzymywanie się niektórych pociągów tranzytowych na stacjach w Chojnicach i Tczewie<sup>67</sup>.



**Ryc. 34.** Pary pociągów na linii Tczew – Piła w latach 1922-1939.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Urzędowych Rozkładów Jazdy Pociągów z lat 1922-1939.

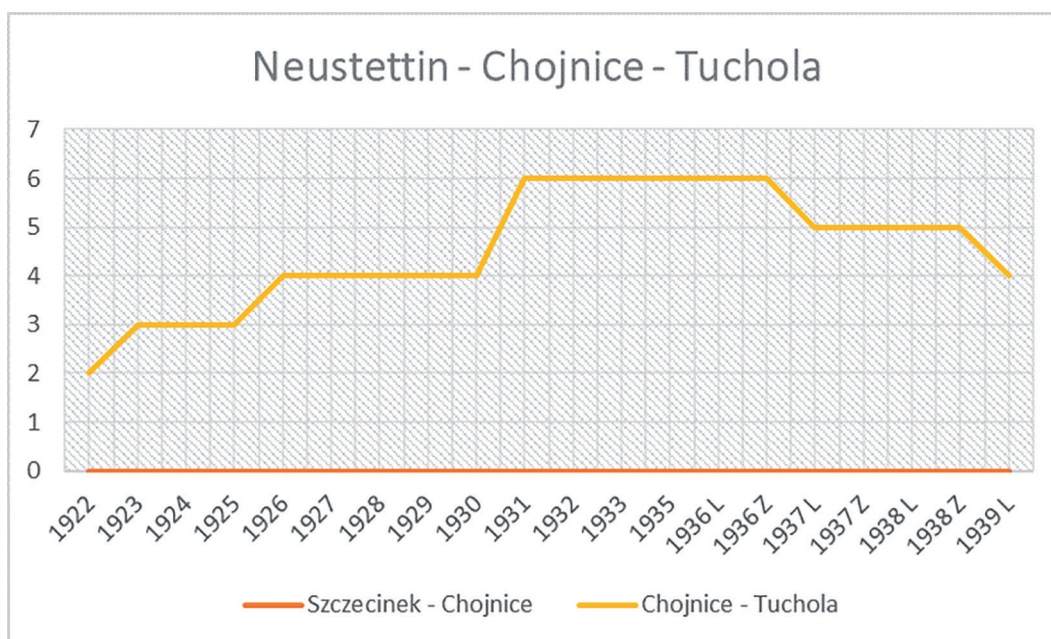
Z niemieckim ruchem tranzytowym związana jest akcja polskiego wywiadu nazwana kryptonimem „Wózek”. Działania rozpoczynały się w Chojnicach wraz z przejściem pociągu przez Polaków. Za miastem maszynista zwalniał bieg pociągu, aby dać możliwość na przejście agentów do zaplombowanych wagonów, w których znajdowały się tajne przesyłki. Według jednej z wersji, przejęte przesyłki były wyrzucane z pociągu, po czym kopiowano je na terenie jednej z posesji położonych w pobliżu torów. Inna wersja podaje, że kopiowanie miało miejsce w specjalnie przygotowanym do tego celu ambulansie-laboratorium. Przed przyjazdem pociągu do Tczewa wszystkie przesyłki musiały znaleźć się na swoim miejscu i zostać spreparowane w taki sposób, aby Niemcy nie zorientowali się, że zdjęto z nich plomby<sup>68</sup>.

Na linii Chojnice – Tczew kursowały zarówno pociągi tranzytowe, jak i pociągi w komunikacji krajowej. Po podpisaniu konwencji tranzytowej większość pociągów tranzytowych mogła zatrzymywać się na stacjach w Chojnicach oraz Tczewie, dlatego też zo-

<sup>67</sup> Tamże.

<sup>68</sup> Tamże.





**Ryc. 35.** Pary pociągów na linii Szczecinek – Tuchola w latach 1922-1939.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Urzędowych Rozkładów Jazdy Pociągów z lat 1922-1939.

stały one zaliczone do zestawiania par pociągów na Ryc. 34. Na odcinku Schneidemühl (Piła) – Chojnice nie odbywał się ruch regionalny, komunikacja była możliwa jedynie na pokładzie pociągów międzynarodowych. Liczba połączeń na odcinku Chojnice – Tczew w pierwszych latach po wojnie kształtowała się na poziomie 5 par, z czego 3 tworzyły pociągi regionalne, obsługujące wszystkie stacje na trasie, natomiast 2 były udostępnionymi pociągami międzynarodowymi. Jednym z pociągów międzynarodowych był odpowiednik „Nord Expressu” kursujący w relacji Paryż – Berlin – Ryga, który pojawiał się w rozkładach jazdy w latach 1922-1939. Rozkład jazdy z roku 1932 informował, że pociąg „Ryga – Paryż przechodzi przez odcinek Tczew – Chojnice we wtorki, czwartki, piątki, soboty i niedziele. Ryga – Ostenda w poniedziałki i środy”<sup>69</sup>, natomiast pociąg „Paryż – Ryga przechodzi przez odcinek Chojnice – Tczew we wtorki, środy, czwartki, piątki i niedziele. Ostenda – Ryga w poniedziałki i soboty”<sup>70</sup>. Wzrost liczby par pociągów w latach 1926-1937 związany był ze zwiększeniem się liczby połączeń tranzytowych. Komunikacja lokalna na linii Chojnice – Tczew w latach 1922-1927 oraz od zimowego rozkładu jazdy 1936 do 1939 roku obsługiwana była przez 3 pary pociągów, natomiast w latach 1928-1936 (lato), przez 4 pary połączeń.

Poza ruchem tranzytowym i krajowym na linii 203, stacja Chojnice obsługiwała również ruch pociągów krajowych na liniach do Nakła nad Notecią, Laskowic Pomorskich oraz Kościerzyny. W okresie międzywojennym ruch na linii Chojnice – Neustettin (Szczecinek) został zawieszony, natomiast na linii Chojnice – Tuchola – Laskowice Pomorskie, stanowiącej relację krajową, kursowały pociągi regionalne. Początkowo ruch był niewielki, a obsługę podróży zapewniały dwie pary pociągów na trasie Chojnice – Laskowice, jed-

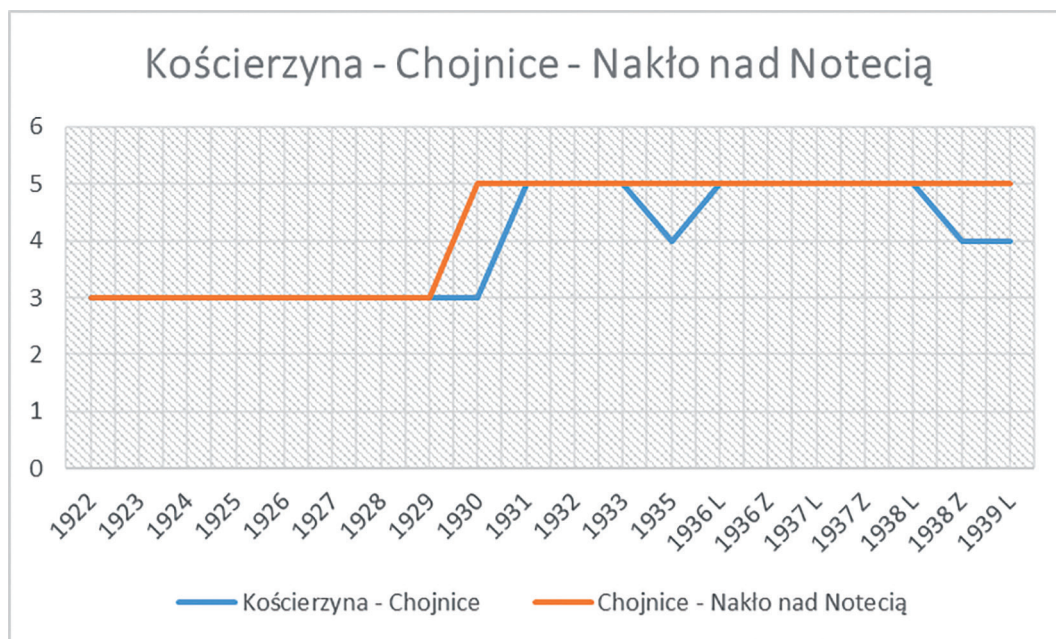
<sup>69</sup> Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1932, str. 117.

<sup>70</sup> Tamże.



nak w latach trzydziestych liczba ta wzrosła do 5 par na dobę (Ryc. 35.). W latach 1931-1936 uruchamiana była również dodatkowa para pociągów relacji Chojnice – Tuchola.

Najbardziej stabilna liczba połączeń występowała na krajowej linii z Nakła nad Notecią do Kościerzyny. W latach dwudziestych ruch regionalny obsługiwały 3 pary pociągów, natomiast w latach trzydziestych liczba połączeń wzrosła do 5 par, z małymi zawahaniem na odcinku Chojnice – Kościerzyna (Ryc. 36.).

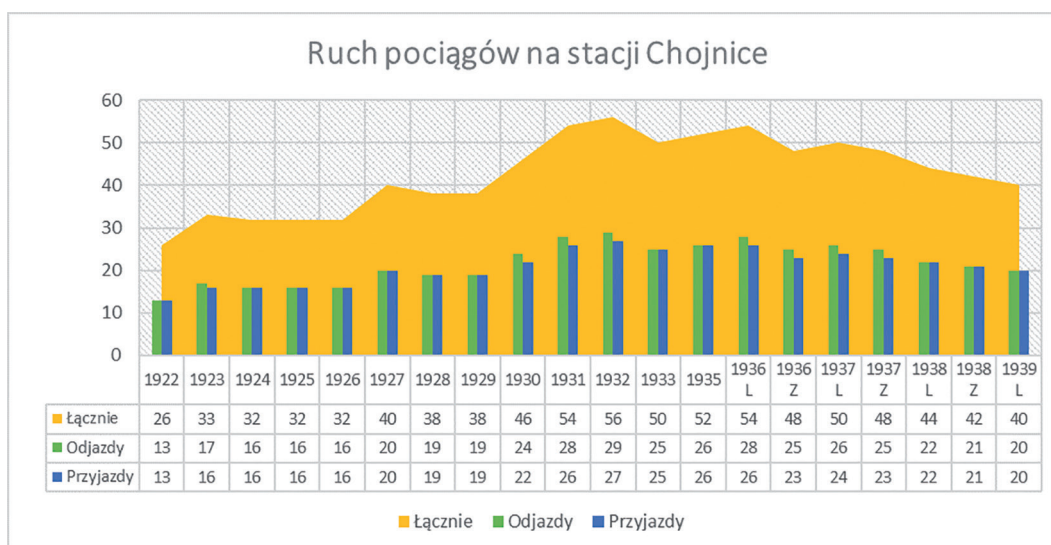


**Ryc. 36.** Pary pociągów na linii Kościerzyna – Nakło w latach 1922-1939.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Urzędowych Rozkładów Jazdy Pociągów z lat 1922-1939.

Liczba pociągów pasażerskich odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w dwudziestoleciu międzywojennym przed rokiem 1926 wynosiła około 30. Pomiędzy rokiem 1926 a 1930 wielkość ta zaczęła oscylować wokół 40, a wartości maksymalne, zbliżone do 50, osiągała w latach 1931-1937. W ostatnich latach przed kolejną wojną liczba pociągów zmalała. Przyczynę tego faktu stanowiło pogorszenie się stosunków pomiędzy II Rzeczpospolitą a III Rzeszą Niemiecką. Wahania między liczbą pociągów przyjeżdżających a odjeżdżających spowodowane były faktem, iż niektóre pociągi tranzytowe przejeżdżając przez Chojnice miały zaplanowany postój tylko w jednym kierunku. Największy ruch pociągów w latach 1922-1939 odnotowano w Urzędowym Rozkładzie Jazdy z 1932 roku. Wynosił on 56 pociągów pasażerskich, w tym 29 odprawianych i 27 przyjmowanych na stacji Chojnice (Ryc. 37.).

W krajowych połączeniach dalekobieżnych, w kolejnych latach formowano różne relacje, np. Iłowo – Chojnice, Chojnice – Grudziądz, Skarszewy – Chojnice – Gniezno, Gdynia – Kościerzyna – Chojnice – Gniezno, Chojnice – Toruń Główny, Chojnice – Warszawa Gdańska, Kartuzy – Kościerzyna – Chojnice – Gniezno. Relacje te jednak często się zmieniały. Relacją, która najdłużej utrzymywała się w rozkładzie jazdy było połączenie Chojnic i Warszawy.



**Ryc. 37.** Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1922-1939.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Urzędowych Rozkładów Jazdy Pociągów z lat 1922-1939.

## 2.6. Życie społeczne kolejarzy chojnickich

W dwudziestoleciu międzywojennym ważną rolę w życiu chojniczan odgrywała wiara katolicka. Przyjazd do miasta biskupa był wielką uroczystością, w którą mocno angażowali się również kolejarze, ponieważ najczęściej to właśnie na dworcu kolejowym miało miejsce powitanie arcybiskupa. Hierarchów witano w Chojnicach niemal po królewsku, wznosząc bogato zdobione bramy na cześć gości (Ryc. 38.). 4 września 1927 roku Chojnice odwiedził biskup Stanisław Okoniewski. Przed wyjazdem do Lichnow, kolejarze uroczystie pożegnali kapłana przy bramie ustawionej obok wiaduktu kolejowego nad ulicą Dworcową (Ryc. 39.).

2 października 1927 roku miała miejsce uroczystość poświęcenia sztandaru chojnickiej filii ZKP. W tym okresie w skład zarządu filii wchodził: prezes – Nikodem Kujawski, sekretarz – August Czapiewski oraz skarbnik – Tomasz Kęsik.

Przy węźle chojnickim działały różne organizacje zrzeszające pracowników kolejowych. Jedną z nich była „Rodzina Kolejowa” – organizacja kulturalno-oświatowa. Przy zrzeszeniu działały: amatorskie kółko sceniczne, chór kolejowy „Echo”, którego dyrygentami byli Ignacy Urbanowicz oraz Jan Gliniecki, zespół mandolinistów prowadzony przez Juliana Buchholza i Ignacego Kruza, a także sekcja szachowa zarządzana przez inż. Ostrowskiego.

W 1931 roku pracownicy kolejowi zrzeszeni w „Rodzinie Kolejowej” przystąpili do budowy sali widowiskowej przy ulicy Warszawskiej. Obiekt został przybudowany do istniejącego budynku mieszkalnego i nazwany „Domem Rodziny Kolejowej” (później funkcjonował pod nazwą Dom Kolejarza). Nadzór i kierownictwo nad budową sprawował Jan Lemańczyk. Dom powstał w czynie społecznym z dobrowolnych składek pracowniczych,





Ryc. 38. Brama powitalna wzniesiona z okazji przyjazdu biskupa. W tle widoczne budynki przy ulicy Towarowej oraz wieże wodne na chojnickim dworcu.

Źródło: Fotografia ze zbiorów własnych.



Ryc. 39. Uczestnicy pożegnania biskupa Okoniewskiego w dniu 4 września 1927 roku.

Źródło: Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.





Ryc. 40. Członkowie Kolejowego Przystosobienia Wojskowego zgromadzeni przed chojnicką siedzibą organizacji.

Źródło: Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.



Ryc. 41. Członkowie LOPP przy Parowozowni Chojnice. Na transparentach hasła „Zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo gazowej nic grozić nie będzie” oraz „Chcesz obronić Pomorze. Zapisz się na członka LOPP”.

Źródło: Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.



**Ryc. 42.** Przemarsz kolejarzy działających w LOPP ulicą 31 Stycznia. Pochód prowadzi Franciszek Homa.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.



**Ryc. 43.** Orkiestra i kompania honorowa KPW wzięła Chojnice na powitanie prezydenta RP prof. Ignacego Mościckiego na stacji Runowo Krajeńskie w 1938 r.  
**Źródło:** J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński, Kronika Rady ...

przy niewielkiej dotacji Kolejowego Przystosowania Wojskowego. Spełniał potrzeby kulturowo-oświatowe braci kolejarzkiej, był także miejscem spotkań i zabaw.

Przy węźle działała również organizacja pod nazwą „Kolejowe Przystosowanie Wojskowe” (KPW) (Ryc. 40.). Związek ten skupiał wszystkich pracowników kolejowych i przysposabiał ich do zadań związanych z obronnością kraju oraz odbudową kolejnictwa.

Przy tej organizacji powstał też kolejowy oddział Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwważowej (LOPP) (Ryc. 41.), prężnie działający również poza węzłem (Ryc. 42.). KPW zajmowało się także sportem, czuwał nad nim inż. Edward Załuski. Posiadało ponadto kolejową orkiestrę reprezentacyjną, której dyrygentem był Julian Drzewicki. W 1938 roku kolejowa orkiestra dęta i kompania honorowa KPW Chojnice brały udział w paradzie na cześć prezydenta RP prof. Ignacego Mościckiego, który wraz ze swoją żoną przyjechał na polowanie do Runowa Krajeńskiego (Ryc. 43.).

Przy węźle chojnickim działało kilkanaście organizacji związkowych, spośród których najważniejszymi były:

- Zjednoczenie Kolejowców Polskich (ZKP),
- Związek Urzędników Kolejowych (ZUK),
- Związek Zawodowy Kolejarzy (ZZK),
- Związek Kolejowych Pracowników Drogowych (ZKPD),
- Związek Zawodowy Maszynistów (ZZM),
- Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów (BZZM),
- Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich (ZZDK).

W okresie międzywojennym PKP było największym zakładem pracy w Chojnicach. Łącznie we wszystkich służbach kolejowych zatrudnienie znalazły setki pracowników. Niestety nie zachował się żaden spis zatrudnionych w węźle chojnickim. Zachowany imienny wykaz załogi parowozowni z przełomu lat 1931/1932, zamieszczono w Załączniku nr 1.





## Rozdział 3 W obliczu terroru – II Wojna Światowa (1939-1945)

### 3.1. Wybuch wojny

Dzień 1 września 1939 roku rozpoczął się zwyczajnie. O godzinie 3:10 ze stacji Firchau (Wierzchowo Człuchowskie) wyjechał pociąg pospieszny nr 702 z Berlina do Ejdkun (obecnie Czernyszewskoje), 14 minut później pociąg wjechał na stację w Chojnicach. Zgodnie ze zwyczajem podmieniono niemiecki parowóz na polską lokomotywę i po 10 minutach o godz. 3:32 pociąg został odprawiony w dalszą drogę w kierunku Tczewa (Ryc. 44.). Jeszcze wcześniej o 2:26 oraz o 3:02 odprawiono pociągi z Tylży (obecnie Sowieck) i Ejdkun do Berlina. Gdy odprawiono pierwsze 3 pociągi obsługa stacji mogła na chwilę odetchnąć, ponieważ zgodnie z rozkładem jazdy, następny pociąg powinien wjechać planowo na stację Chojnice dopiero o godzinie 4:23. Miał to być pociąg pospieszny z Berlina, który po 8 minutach postoju, o godzinie 4:31 powinien wyruszyć w dalszą drogę do Tylży. W mglisty poranek 1 września 1939 roku tak się jednak nie stało.

139		CHOJNICE — TCZEW — MALBORG (MARIENBURG)																139					
Berlin Friedrichstr. . . . .		o	23 55	23 42															8 44				
Berlin Schles. Bf. . . . .		o	23 16	0 05															9 04				
Wierzchowo (Firchau) . . . . .		o	3 10	1																			
Chojnice . . . . .		p	3 24	4 23															12 53				
Dyr. Toruńska			702	704	732	830	722	822	824	824A	826	728	902	724	734	804	102	730	828	726	802		
			1.2.3	1.2.3	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	1.2.3	2.3.	2.3.	2.3.	1.2.3	1.2.3	2.3.	2.3.	2.3.	1.2.3		
Km			0	123, 125																			
0	CHOJNICE	o	3 32	4 31			5 15						13 01	14 09									
12	Eydel	o					5 27						13 01	14 09									
21	Gutowiec (p. o.)	o					5 38						13 01	14 09									
29	Czersk	o					5 45						13 01	14 09									
36	Ląg	o					5 55						13 01	14 09									
40	Czarna Woda	o					6 00						13 01	14 09									
49	Kaliska	o					6 19						13 01	14 09									
57	Zblew	o					6 23						13 01	14 09									
60	Pieczyn (p. o.)	o					6 28						13 01	14 09									
63	Piesieniec	o					6 38						13 01	14 09									
72	Starogard	o					6 46						13 01	14 09									
83	Swarożyn	o					6 58						13 01	14 09									
97	TCZEW	o	4 42	5 41			7 11	8 11	10 45				12 21	13 30	14 06	15 55							
130	Danzig (Gdańsk)	p	6 22	7 04			8 14						15 00	15 00	18 03								
97	TCZEW	o	4 47	5 46			8 21	10 50					12 29		14 13								
99	Liessau	o					8 27	10 56					12 29		14 13								
106	Simonsdorf	o					8 36	11 05					12 29		14 13								
113	Kalthof (p. o.)	o					8 45	11 14					12 29		14 13								
115	MALBORG (Marienb.)	p	5 04	6 03			7 37						14 29		17 21	19 11							
115	Malborg (Marienburg)	o	5 14	6 13			7 47						14 29		17 21	19 11							
144	Elbląg (Elbing)	o	5 37	6 35			8 05						14 50		19 44	22 05							
199	Braniewo (Braunsberg)	p	6 22	7 17			8 56						16 24		20 24	23 31							
200	Królewiec (Königsberg)	p	7 15	8 05			9 00	11 29	12 05	13 08			16 20		21 08								

Ryc. 44. Tabela 139 rozkładu jazdy z 1939 roku.  
Źródło: Urzędowy Rozkładu Jazdy i Lotów Lato 1939.

Kilka minut po godzinie 4:00 dyżurny ruchu stacji Chojnice odebrał zgłoszenie, że stację Firchau minął właśnie bez zatrzymania, planowy pociąg pospieszny nr 704 relacji Berlin – Tylża. Poleciał więc zwrotnicznemu przygotowanie toru w kierunku Czerska i wyszedł na peron, ażeby przyjąć awizowany pociąg. Gdy wybiła godzina 4:23, zamiast planowego ekspresu zobaczył potężny niemiecki pociąg pancerny – Panzerzug 3 (PZ3), który zatrzy-

mał się przy peronie, przed budynkiem stacyjnym <sup>71</sup>. Warto przytoczyć opis niemieckiego korespondenta wojennego, znajdującego się wówczas na pokładzie pociągu pancernego: „W nocy z 31 sierpnia na 1 września pociąg pancerny został podciągnięty do przygranicznej stacji kolejowej. O godzinie 4:15 wyruszył na wschód. Jechaliśmy w świtającym poranku do granicy. Gęsta mgła ograniczała widoczność. Tuż przed granicą z ciemności wyłoniły się długie szeregi strzelców przechodzącej piechoty, a czasami za budynkami gospodarczymi i stogami siana widać było stanowiska artylerii. Kiwaliliśmy do nich z pozdrowieniem. Gdy przekroczyliśmy granicę, zapewne jako jedni z pierwszych niemieckich oddziałów, pozostaliśmy sami na terytorium nieprzyjaciela. Wiedzieliśmy, że mosty pomiędzy granicą a Chojnicami są podminowane. Jeżeli jednak powierzone nam zadania miały zostać wykonane, zmuszeni byliśmy zastosować następującą taktykę: szybkie uderzenie z wykorzystaniem elementu zaskoczenia, mosty postanowiliśmy pokonywać z jak największą prędkością. Pierwszy most<sup>72</sup>, pokonaliśmy bez kłopotu, przed drugim podnieśliśmy prędkość pociągu, kilka sekund napiętego oczekiwania, ulga po bezpiecznym pokonaniu przeszkody i widoczny w oddali zarys dużego miasta. Gdy pokonaliśmy ostatni trzeci most, zza mgły wyłoniły się budynki towarowe i wysoka wieża ciśnień, na której umieszczono działko przeciwpancerne<sup>73</sup>.”

Tymczasem w Chojnicach, w pobliżu trójkąta, na podjęcie pociągu pospiesznego nr 704, oczekiwał już polski parowóz, w którym byli obecni maszynista Wiktor Gdaniec, pomocnik maszynisty Leon Szmagliński oraz kierownik pociągu Franciszek Klonowski, zaś na peronie czekał palacz parowozu Jan Wałdoch<sup>74</sup>. Z pociągu pancernego, który zatrzymał się przy peronie 2, wysiadł dowódca oraz dwa plutony strzelców, które bez oporu opanowały stację, biorąc do niewoli bezbronnych kolejarzy oraz podróżnych i zamykając ich w dworcowej poczekalni<sup>75</sup>.

Chwile te podporucznik Stanisław Chmielewski wspomina następująco: „Wchodziłem tunelem, panowała spokojna cisza. Skręcając jednak w lewo zauważyłem leżącego, martwego młodego człowieka w brązowych butach. Drgnąłem i zatrzymałem się. Z tyłu dobiegł już niemiecki głos – Hände hoch – i lufa karabinu dotknęła moich pleców. Wprowadzili mnie do poczekalni. Było tam sporo ludzi, już z tobołkami, kolejarze, kilku żołnierzy bez broni. Niemcy myszkują po dworcu. Trwało to dosyć długo. I potem padły artyleryjskie strzały. Po chwili krzyki Niemców, każą opuszczać poczekalnię i kierują nas w stronę pociągu. Dostrzegam otwarte małe drzwiczki w dolnych partiach wagonów. Wpychają do nich ludzi. Aby wejść, trzeba jednak uklęknąć. Ciasno. Z wnętrza wagonu dociera do mnie z zainstalowanych głośników rozkaz w niemieckim języku – wycofują się. Nie spieszę się do otwartych drzwiczek. Dostrzegam powoli obracające się koła. Podrywam się, przeskakuję ploty, uciekam ...”<sup>76</sup>.

<sup>71</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 30-35.

<sup>72</sup> Najprawdopodobniej, chodzi o wiadukt nad torami linii 203, po którym przed wojną przebiegały tory w kierunku Człuchowa, ponieważ pomiędzy Wierzchowem Człuchowskim a Chojnicami w tym czasie były jedynie dwa mosty, nad ulicą Angowicką oraz nad ulicą Dworcową.

<sup>73</sup> Kampferlebnisse aus dem Feldzuge in Polen 1939.

<sup>74</sup> A. Lorbiecki, M. Wałdoch, Historyczne bitwy Chojnice ..., str. 87-90.

<sup>75</sup> Tamże.

<sup>76</sup> K. Szczepański, Walki pod Chojnicami, str. 17.



Inny chojniczanin – Adam Zaremba, swoje przeżycia z 1 września 1939 roku relacjonuje tak: *„Z ulicy Towarowej udałem się na dworzec bocznym przejściem, koło wieży ciśnieli. Idąc przez tory kolejowe ku budynkowi stacyjnemu, napotkałem pociąg niby to towarowy. Zakląłem siarczyście, że jeszcze jest ta przeszkoda. Widoczność była mała, bo była mgła, pewnie sztuczna. Gdy przyjrzałem się wagonom zauważyłem, że pewnie to pociąg pancerny, bo ściany były stalowe i pomalowane na kolor zielony i brązowy. Wtem, po drugiej stronie pociągu, tj. na peronie przed gmachem, usłyszałem „halt, halt”. Pomyślałem, że to już dworzec zajęty przez Niemców. Nie było wyjścia, uciekłem z powrotem przez tory na ulicę Towarową i rowerem, który tam zostawiłem pojechałem w kierunku Tucholi”<sup>77</sup>.*

Przez lata rozpowszechniona i powielana (także przeze mnie w książce *Stacja Chojnice – węzeł z tradycją*) była historia o dreźnie pancernej poprzedzającej wjazd pociągu PZ3 do Chojnic. Okazuje się jednak, że pewne fakty przeczą temu zdarzeniu. Dreżyna pancerna, która została rozbita pod Rytleń to samochód opancerzony Sd Kfz 231, poruszający się na kołach drogowych, z prowadzeniem na opuszczanych na szyny rolkach. Konstrukcja ta pozwalała „dreźnie”, na jazdę z prędkością około 20 km/h. Pociąg pancerny rozwijał prędkość 80 km/h. Ze wspomnień niemieckiego korespondenta, znajdującego się na pokładzie wiemy, że pociąg przed wiaduktami rozpędzał się maksymalnie, więc jadąca przed nim dreżyna uniemożliwiała by to. Ponadto Niemiec w swojej relacji nie wspomina ani razu o dreźnie pancernej. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że dreżyna przewożona na jednym z wagonów pociągu została zestawiona na tory już w Chojnicach, lub też tuż przed stacją, nie jechała zaś przed pociągiem od Wierzchowa. Jest faktem, że jeszcze przed wyjazdem polskiego pociągu ewakuacyjnego<sup>78</sup>, dreżyna pancerna stała już na torach w okolicy dzisiejszej ulicy Tucholskiej, gdzie doszło do spotkania z pociągiem ewakuacyjnym<sup>79</sup>.

Kolejnym naocznym świadkiem wydarzeń z 1 września był Antoni Kula, który relacjonuje je w następujący sposób: *„Mieszkalem wówczas w Chojnicach przy ul. Nad Dworcem 6. O godzinie 4:45<sup>80</sup> zbudził mnie jakiś huk. Burza. Nie, to nie burza, to detonacja pocisków rozrywających się nad miastem. Szybko ubrałem się i wyskoczyłem na ulicę. Kontury dworca ledwie były widoczne. Tuż przy dworcu, na stronie północnej, przy peronie 2 stał jakiś dziwny pociąg, w którym nie było okien ani światła. Złowrogie nawoływania, krzyki oraz jęki słyhać było przed pociągiem. W przeczuciu niebezpieczeństwa ominąłem dworzec i przez rampę bydłęcą, naprzeciw tartaku Dulka dostałem się do parowozowni, gdzie wówczas pracowałem. Tu działy się dziwne rzeczy. Biegano we wszystkich kierunkach bez określonego celu, bowiem hitlerowcy zajęli już dworzec i biorą polskich kolejarzy do niewoli. W hali parowozowni już przystąpiono do formowania pociągu ewakuacyjnego, który zgodnie z instrukcją ściśle tajną miał udać się wraz z całą załogą parowozowni do Warsztatów Głównych – Warszawa Praga celem wzmocnienia tamtejszej załogi. Po załadowaniu akt biurowych, pociąg składający się z dwóch lokomo-*

<sup>77</sup> K. Ciechanowski, *Armia Pomorze*.

<sup>78</sup> Pociąg ewakuacyjny, uformowany w Chojnicach w trakcie natarcia na stację pociągu pancernego, miał przewieźć załogę parowozowni do Warszawy Pragi.

<sup>79</sup> A. Lorbiecki, M. Wałdoch, *Historyczne bitwy Chojnice ...*, str. 92.

<sup>80</sup> Godzina 4:45, została w późniejszych latach utrwalona w pamięci uczestników wydarzeń jako oficjalna godzina rozpoczęcia wojny, nie należy jednak jej traktować w tym wypadku jako godziny faktycznej.

tyw i dwóch wagonów wyruszył z hali parowozowni w kierunku Tczewa. Dużo zamieszania i płaczu narobiły kobiety, które już wcześniej samowolnie pozajmowały miejsca w wagonach, udając się w nieznaną. Kiedy już nasz pociąg ewakuacyjny wjechał na tor główny w kierunku Tczewa, zauważyłem, że przed naszym pociągiem, posuwa się jakiś pojazd. Po ukazaniu się słońca można było w kolanach toru odczytać niemieckie znaki ze swastyką. Była to drezyna pancerna, która miała pilotować niemiecki pociąg w kierunku Tczewa. Ponieważ na parowozach oprócz właściwej drużyny było jeszcze kilku innych maszynistów, zaś w wagonach każdy chciał być kierownikiem pociągu, wynikła ostra wymiana zdań – kto tu będzie rozkazywać i co zrobić z drezyną. Jedni radzili wycofać do Chojnic, inni – zniszczyć drezynę na szlaku, jeszcze inni – dojechać spokojnie do Rytla, żeby tam dokonać zniszczenia drezyny. Ostatecznie zadzwoniono z budki strażniczej Krojanty do Rytla, żeby drezynę i posuwający się za nią pociąg skierować na ślepy tor. Niemiecka załoga drezyny kilkakrotnie przez właz wychylała głowy, a widząc, że w ślad za nią podąża pociąg, spokojnie posuwała się naprzód. Zbliżając się do stacji Rytel, można było zauważyć dwuramienny semafor wjazdowy wskazujący wjazd na tor boczny zakończony kozłem oporowym. Drezyna już stała przy samym kozle odbojowym. Wówczas jeden z maszynistów, całym pędem i siłą parowozu zderzakami uderzył w drezynę, następstwem czego została zmiażdżona, a zbiorniki z paliwem eksplodowały. Z drezyny wyskoczył jeden hitlerowiec z ręcznym karabinem maszynowym i usiłował wejść na parowóz celem zlikwidowania całej drużyny parowozowej. W tej samej chwili jeden z kolejarzy wyrwał hitlerowcowi karabin i swoim butem podkutym podkawką kopnął hitlerowca w czoło. Ten zalał się krwią i spadł ze schodów parowozu na ziemię. W tym czasie żołnierze Batalionu Obrony Narodowej Tuchola, zajęli się resztą załogi drezyny. Załoga drezyny składała się z czterech hitlerowców<sup>81</sup>.

Podobnie wydarzenia te opisuje Jan Szlachcikowski: „Nocowałem z kolejarzami na dworcu w starej wieży ciśnień, żeby na wypadek wojny być jak najszybciej w gotowości do służby. 1 września obudziła nas artyleria niemiecka, która ostrzeliwała miasto. Szybko sformowałem skład pociągu, dwie lokomotywy, dwa wagony, do których wsiadło 30 kolejarzy, załadowano też kolejowe akta. Pociąg ruszył w stronę Rytla. Pierwszy parowóz prowadził Wiktor Gdaniec, drugi Piotr Dolny. Blokowy Zandr z Krojant uprzedził nas, że tą trasą przed nami przejechała właśnie drezyna – niemiecka pancernka, czyli samochód pancerny uzbrojony w karabiny maszynowe i przystosowany do poruszania się po szynach. Wkrótce dopędziliśmy ów dziwny wóz bojowy. Uchyliła się kłapa w kształcie grzybka, we włazie pojawił się hełm i pojechali dalej. Teraz tylko skok do najbliższej budki dróżniczej, gdzie telefon i stacja w Rytlu przestawi zwrotnicę kierując pancerkę na boczny tor. Jednocześnie wezwano żołnierzy polskich, którzy rozpoczęli ostrzeliwanie pancernki. Nie mając broni przeciwpancernej, nie mogli jej jednak skutecznie zagrozić. A tymczasem Niemcy przystąpili do dziwnej operacji – opuścili koła przystosowane do jazdy terenowej i usiłowali wyjechać z torowiska (Ryc. 45.). Obserwowałem to wszystko, gdyż będąc w drugiej lokomotywie miałem osłonę przed ewentualnymi strzałami. Decyzja zapadła szybko – koła lokomotywy poszły w ruch i wielka masa stali wpadła na pancerną drezynę, popchnęła ją jak zabawkę przed sobą. Pękały pojemniki z benzyną. Strzelający

<sup>81</sup> A. Kula, Pociąg ewakuacyjny ..., str. 127-130.

dotąd Niemcy jeden po drugim wyskoczyli z płonącego pudła. Nadbiegli polscy żołnierze. W sam czas, uzbrojeni Niemcy usiłowali opanować nasze lokomotywy<sup>82</sup>.

Kolejna relacja – Antoniego Kowalskiego, jest nieco przejawskrawiona, lecz w większości pokrywa się z relacjami już przytoczonymi. „Po ujeździe pociągu pancernego na stację i ostrzeliwaniu miasta przez artylerię, nie wycofani dotąd kolejarze uchodźcą zaczęli w kierunku Rytla. Z parowozowni wyjechały dwa parowozy razem sprzęgnięte, mając za sobą dwa wagony towarowe, udając się również w kierunku Rytla. Około godz. 5:30, mijając ostatnią nastawnię, dowiedzieliśmy się, że przed nami jest jakaś drezyna. Była silna mgła, tak że w szarości dnia można łatwo najechać na znajdujący się pojazd



Ryc. 45. Drezyna pancerna na bocznym torze w Rytlu.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów SMK Chojnice.

przed nami. Pierwszym parowozem, na którym i ja się znajdowałem typ Pk2-4 z obsadą – maszynista Gdaniec i pomocnik Klonowski. Na parowozie tym i na tendrze mogło znajdować się około 15 ludzi, bo gdzie kto mógł, lokował się przy ujeździe ze stacji. Pilnie przeto obserwując szlak zauważyliśmy przed nami pojazd, z którego wieżyczki jakiś wojskowy niemiecki podniósł rękę, co mogło oznaczać pozdrowienie hitlerowskie lub znak zatrzymania. Otrzymał od nas odpowiedź, również znakami rąk, aby jechał dalej. Dojeżdżając do posterunku blokowego Krojanty, zatrzymaliśmy parowozy. Tu kierownik pociągu Jan Gliniecki udał się do telefonu i powiadomił stację Rytel, aby przygotować drogę na tor boczny, zakończony odbojnikami, tak by drezyna nie mogła się wymknąć, a wojsko było gotowe na przyjęcie nieprzyjaciela. W jednym miejscu na szlaku drezyna zatrzymała się i trzeba było ustnie im wytłumaczyć, że mają jechać dalej. Ciekawe, że pomimo udania się do drezyny pracownika w mundurze kolejowym, po rozmowie pojechali dalej. Widocznie brali nas za przebranych Niemców. Stacja Rytel przyjęła nas na tor boczny, tak jak żądaliśmy. Drezyna była z jednego końca zastawiona odbojnikami, a z drugiego końca parowozami. (...) W tej chwili zauważyliśmy, że drezyna opuszcza koła do jazdy drogowej, aby uciec na drogę. Nie pozostało zatem nic innego, jak użyć parowozu i najechać na drezynę, aby ją uszkodzić względnie przewrócić. Nie było chwili do stracenia, wobec czego poleciłem maszyniście, aby wjechał na drezynę, co ten też uczynił. W chwilę po uderzeniu w drezynę i wykolejeniu oraz po wleczeniu kilka metrów po podkładach, Niemcy się poddali. Jeden z nich jeszcze skoczył na pierwszy parowóz z ręcznym karabinem maszynowym, który jednak po krótkim szamotaniu się zdołałem mu odebrać. W drezynie było 5 Niemców uzbrojonych w ciężki karabin maszynowy, karabiny ręczne oraz broń krótką. Teraz dopiero do głosu doszło wojsko, zabierając ich jako jeńców. Drezyna nie była uszkodzona, poza małym wklęśnięciem w miejscu uderzenia parowozu<sup>83</sup>.

<sup>82</sup> J. Szlachcikowski, Buforami w pancerną drezynę ..., str. 131.

<sup>83</sup> A. Kowalski, Pierwszą pancerkę zdobyli kolejarze ...



Niemcy zajęli stację Chojnice o godzinie 5:10. O tym fakcie przez radio został poinformowany korpus armii w Polczynie. Brakuje natomiast źródeł mówiących, co działo się na stacji pomiędzy godziną 5:10 a 7:30, kiedy to rozpoczął się polski kontratak<sup>84</sup>. Opis walk Polaków z pociągiem pancernym obrazują dwie relacje: podporucznika Stanisława Noska – dowódcy plutonu szturmującego dworzec oraz niemieckiego korespondenta wojennego, znajdującego się na pokładzie PZ3.

Ppor. Nosek wspomina: „Zgodnie z otrzymanym od dowódcy kompanii rozkazem, zabrałem zmniejszony pluton z zadaniem przejścia za dworcem na drugą stronę torów, zaatakowania dworca od strony wschodniej i wyrzucenia pociągu pancernego z dworca. W pierwszej wersji rozkazu miałem nacierać bezpośrednio od strony wiaduktu na budynki stacji, lecz było to niewykonalne ze względu na odkryty teren i brak jakiegokolwiek osłony przed ogniem nieprzyjaciela. W gęstej mgłę przy bardzo słabej widoczności, wyruszyliśmy na rozpoznanie niemieckich pozycji po zachodniej stronie [budynku] dworca. Po minięciu budynków stacyjnych zbliżyliśmy się do torów kolejowych, na których stały wagony. Dla zorientowania się w sytuacji pozostawiłem pluton za budynkami, a sam poszedłem na rampę kolejową, przy której stał pociąg osobowy. Gdy zbliżyłem się do pociągu osobowego, usłyszałem wezwanie „hande hoch” i zobaczyłem dwóch Niemców ze skierowaną we mnie bronią. Dzielili nas przestrzeń około 10 metrów. Błyskawicznie rzuciłem się na ziemię. W tym momencie Niemcy strzelili, lecz nie trafili mnie a następnie wycofali się. W tej sytuacji nie miałem innego wyjścia, musiałem się wycofać, jeżeli nie chciałem dostać się do niewoli. Żołnierze pozostali za budynkami, a ja nie miałem najmniejszych szans na zawiązanie walki z Niemcami, gdyż nie posiadałem żadnej broni. (...) Po tym niefortunnym spotkaniu z Niemcami i po krótkiej wymianie ognia kontynuowaliśmy nasze zadanie. Doszliśmy do wolnych torów i rozpoczęliśmy grupkami przeskakiwać na ich drugą stronę. Odbywało się to przy akompaniamencie terkotu niemieckiego karabinu maszynowego, którego pociski dzwoniły po szynach kolejowych. Pomimo silnego ostrzelania nas przez Niemców, udało się nam przedostać na drugą stronę bez strat w ludziach. Z powodu gęstej mgły Niemcy nie zdołali nas na czas wykryć. Mgła była z jednej strony naszym sprzymierzeńcem, a z drugiej strony utrudniała nam rozpoznanie pozycji niemieckich. Wykonując to zadanie nacieraliśmy tyralierą na dworzec. Niemcy – jak się później okazało – nie mogąc rozpoznać naszych sił, schronili się do pociągu pancernego. Zabrali do pociągu również wszystkich jeńców – Polaków i wycofali się z dworca w stronę granicy. Przy małej widoczności Niemcy nie czuli się pewnie na dworcu wśród budynków i innych pociągów. Gdy nacieraliśmy na pociąg i stację od strony wschodniej, przy narożniku nastawni obok głównego budynku dworca zginał obsługując rkm<sup>85</sup> kpr. Józef Michalski. (...) W czasie natarcia na pociąg pancerny zetknęliśmy się z saperami, którzy po wykonaniu zadania, wycofywali się z pola walki. W rozmowie z nimi dowiedziałem się, że z dwóch wiaduktów znajdujących się przed dworcem, udało się im wysadzić jeden<sup>86</sup>. Drugiego wiaduktu nie wysadzono, gdyż Niemcy zastrzelili saperów wykonujących to zadanie. Dostępu do wiaduktu strzegli żołnierze niemieccy. Po przejściu terenu

<sup>84</sup> A. Lorbiecki, M. Wałdoch, *Historyczne bitwy Chojnice ...*, str. 91-92.

<sup>85</sup> Ręczny karabin maszynowy.

<sup>86</sup> Chodzi tu o większy wiadukt, od strony ulicy Lichnowskiej.

stacji i stwierdzeniu, że Niemcy pod naszym naciskiem wycofali się, dotarliśmy przez plac przed dworcem i pod wiaduktem do miejsca postoju dowódcy kompanii z resztą plutonu<sup>87</sup>. Od nich dowiedzieliśmy się, że pociąg pancerny zatrzymał się w pewnej odległości od wiaduktów kolejowych, znajdujących się przed stacją kolejową. W tej sytuacji otrzymałem znowu rozkaz od dowódcy kompanii: Nacierać na pociąg i zmusić go do wycofania się. Od dworca w stronę granicy biegły tory kolejowe po wysokim nasypie, na którym w jakimś miejscu powinien był stać pociąg pancerny. Zgodnie z rozkazem, z półplutonem ruszyliśmy na spotkanie z naszym wrogiem. Zmniejszony pluton, rozwinięty w tyralierkę, posuwał się wolno nasypem i wzdłuż niego. Po pewnym czasie we mgle zaczęły się rysować kontury jakiegoś pociągu. Gdy dotarliśmy na odległość około 50 m, rozpoczął się pojedynek karabinów maszynowych. Był to pojedynek nierówny, gdyż dysponowaliśmy tylko dwoma ręcznymi karabinami maszynowymi. Pluton znajdował się na otwartym terenie, a Niemcy za płytami pancernymi. Jedyńm naszym sprzymierzeńcem była mgła i wysoka trawa na nasypie pomiędzy torami kolejowymi. Padli ranni, krew żołnierzy I Batalionu Strzelców wsiąkała w ziemię chojnicką. Po pewnym czasie usłyszeliśmy, że maszynista uruchamia lokomotywę. Chwila napięcia – dokąd pojedzie? Czy do nas i całkowicie nas zniszczy, czy też do granicy? Wreszcie pociąg ruszył i zaczął toczyć się coraz szybciej w stronę granicy. A więc zadanie wykonaliśmy – zmusiliśmy pociąg do wycofania się. W ręce trzymam zdobyczny karabin. Nie jestem już bezbronny. Wracamy do miejsca postoju dowódcy kompanii. Było około godziny 10:00. Otrzymaliśmy nowy rozkaz: Zająć stanowisko po lewej stronie torów. Kiedy zajęliśmy teren, przyjechali artylerzyści z jednym działem 75 mm i zaczęli ostrzeliwanie pociągu pancernego. Jak się okazało, pociąg pancerny zmuszony przez nas do wycofania się, wjechał na podminowany most kolejowy. Wysadzenie przez saperów mostu spowodowało unieruchomienie pociągu. Ostatni wagon zapadł się razem z mostem. Unieruchomiony pociąg na moście stanowił dobry cel dla artylerii. Kto nią dowodził, tego nie wiem. W każdym razie, ogień prowadzony z tego działa był nadzwyczaj celny i skuteczny<sup>88</sup>.

Niezwykle cenny jest również materiał opracowany przez niemieckiego korespondenta wojennego, przedstawiający te same wydarzenia z perspektywy Niemców: „O godzinie 5:10 przez radio powiadomiono korpus armii o opanowaniu stacji Chojnice. Potem padły pierwsze strzały, Polacy rozpoznali nasze położenie. Rozpoczęliśmy ostrzał z karabinów maszynowych. Rozpoczęły się pierwsze małe walki o budynki dworcowe. Równocześnie wzięto pierwszych jeńców, najczęściej przestraszonych urzędników kolejowych oraz żołnierzy z obsady dworca. Zostali oni zamknięci w dworcowej poczekalni. Na wschodnich i południowych terenach dworcowych trwa wrzawa walki. Do obsady wzięto tylko 15 żołnierzy. Szybko okazało się, że potrzebne jest wzmocnienie. Ochotnicy z załóg karabinów maszynowych pospieszyli do nas, aby zabezpieczyć szeroką północną stronę stacji. Szerokie, otwarte, pozbawione osłony połacie torów kolejowych, wśród rozproszonych budynków i długich rzędów wagonów towarowych i osobowych, mogły stanowić schronienie dla Polaków. Zamglenie stopniowo się zmniejszało, od strony miasta rysowały się rzędy domów, wyczekiwaliliśmy na oddziały polskiego wojska, które z pewnością

<sup>87</sup> Znajdowali się oni w hotelu Dworcowym, obecnie Polonia.

<sup>88</sup> A. Lorbiecki, M. Wałdoch, Historyczne bitwy Chojnice ..., str. 93-97.

zostały już zaalarmowane. Trwały walki po południowej stronie dworca, lecz wtem nagle ożywiła się, spokojna dotychczas, strona północna. Najpierw sygnał trąbki i szelest w ogrodach i na ulicy. Silne polskie oddziały próbują przez północne tory przygotować atak od tyłu na walczących po południowej stronie żołnierzy dwóch oddziałów strzelców. Kilku niemieckich żołnierzy przybyłych na umocnienia, zdusiło atak i udaremniło osaczenie.



**Ryc. 46.** Pociąg pancerny unieruchomiony na nasypie linii kolejowej do Piły.

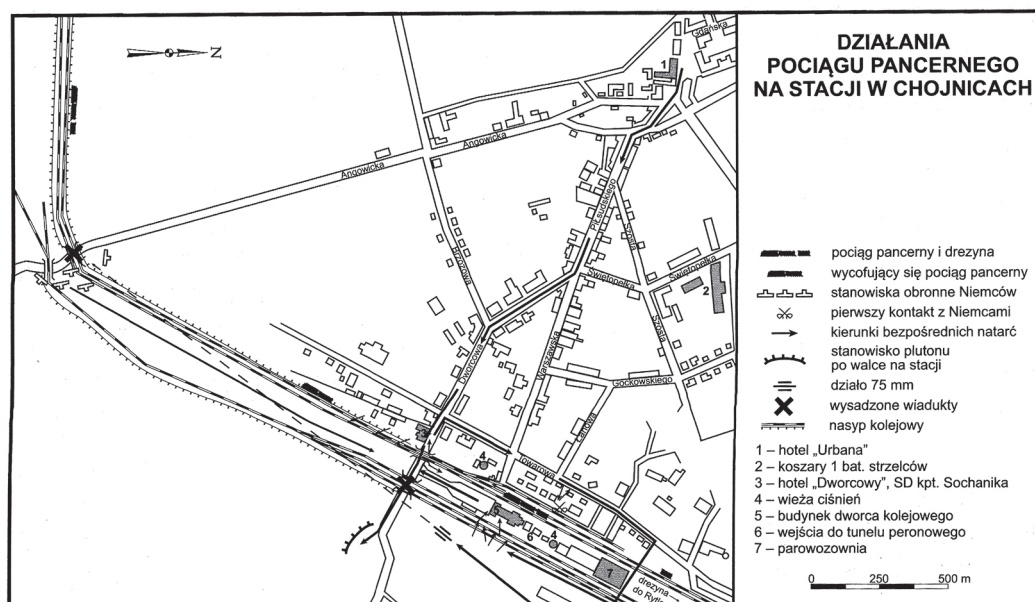
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów SMK Chojnice.

Walki przerwał huk detonacji przez Polaków mostu przed dworcem, od którego potłukły się szyby w oknach. Pociąg odjechał w kierunku nieuszkodzonego mostu, aby uzyskać lepsze pole do ostrzału z karabinów maszynowych i dział. 20 żołnierzy niemieckich zostało osamotnionych na dworcu. Pociąg doznał pierwszych uszkodzeń przy przednim dziale, spowodowanych odłamkami nieprzyjacielskich granatów. Pomimo to, udało się zwalczyć nieprzyjacielski ogień pochodzący z wieży ciśnień. Zaostrzyły się walki o dworzec. Polskie przeciwuderzenie jest w pełnym toku. W tym położeniu nie było innej możli-

wości niż ściągnięcie oddziału szturmowego do pociągu. Po oddział wysłano gońca, lecz misja się nie powiodła, a goniec poległ. Pociąg więc wrócił na dworzec, po wiadukcie, który w każdej chwili mógł zostać wysadzony. W chwili najazdu zauważyliśmy polskich saperów przy pracy, lecz skosił ich skuteczny ogień naszego karabinu maszynowego. Na dworcu, sygnałem lokomotywy wezwano nasze oddziały, które pospiesznie pod polskim ostrzałem wsiadły na pokład pociągu wraz z polskimi jeńcami. Pociąg ponownie ruszył w kierunku wiaduktu. Z karabinów maszynowych ponownie zdjęto polskich saperów z granatami ręcznymi. Pociąg zatrzymał się za wiaduktem, gdy tylko zyskał wolne pole ostrzału. Obrzeże miasta stanowiło dogodny obszar do obrony. Przed nami w krzakach stanowiska zajęły trzy ciężkie karabiny maszynowe, jednak przednia wieża działa zniszczyła je z odległości 150 m. Gdy poległ dowódca działa i celowniczy ogień kontynuowali sami kanonierzy. Tymczasem wzrastał nieprzyjacielski ostrzał z budynków dworcowych oraz krzaków wokół. Polskie działka przeciwpancerne i karabiny maszynowe nieustannie ostrzeliwały pociąg. Z naszej strony ostrzał prowadziły wszystkie karabiny maszynowe, lecz nie mogliśmy się wyrwać z tego piekielnego kotła, a naszej piechoty nie było widać. Wtem gdzieś z bliska padają wystrzały pocisków przeciwpancernych. Celny strzał przebija wieżę dowodzenia i zabija naszego dowódcę. Dowodzenie przejął zastępca. Wszystkie ckm-y pociągu kontynuują ostrzał nieprzyjacielskich stanowisk, natomiast pociąg powoli zaczyna się wycofywać, aby nie dać przeciwnikowi stojącego celu. Tylko działo pociągu ostrzelało kilka domów, w których ukrywali się polscy żołnierze, znajdujących się 70 metrów w bok. Ogień karabinów maszynowych skosił ogrodzenie, za którym roilo się od polskich strzelców. Wówczas nastąpił potężny wstrząs, który powywracał załogę i sprzęt. Jak się okazało pociąg wjechał na wiadukt, który w tym momencie został wysadzony. Tylny wagon budowlany spadł z mostem, zaś tylny wagon z działem, wyko-



lejony, zawisł nad przepaścią (Ryc. 46.). Zapadała natychmiastowa decyzja o odczepieniu obu wagonów, lecz mimo to nie udało się odjechać. Pociąg został unieruchomiony i stał się dużym, łatwym celem dla wzmocnionego ostrzału z dział przeciwpancernych. Około 600 metrów na prawo, nieprzyjacielska bateria zajmuje pozycję i rozpoczyna ostrzał granatami. Została nam tylko jedna możliwość – opuścić pociąg. W ogniu nieprzyjacielskiej artylerii i karabinów maszynowych, opuściliśmy pociąg. Skrzynki z amunicją zostały zabrane, ranni ukryci, zaś jeńcy zamknięci w pociągu. Karabiny maszynowe zajęły stanowiska. Pomiędzy godziną 10:00 a 11:00 przybyła wreszcie szpica naszej piechoty, lecz była ona za słaba, by wyzwolić nas spod nieprzyjacielskiego ostrzału. Ogień wroga nie ustaje, lecz doprowadza do wybuchu amunicji w wagonie artyleryjskim. Eksplozja zmusza nas do cofnięcia stanowisk o 200 m. Karabiny maszynowe zajmują nowe pozycje i prowadzą ostrzał na południowy skraj Chojnic<sup>89</sup>.



Ryc. 47. Działania pociągu pancernego na stacji Chojnice.

Źródło: A. Lorbiecki, Chojnice 1939, str. 250.

Działania zbrojne podjęte przez Niemców oraz miejsca starć z polską defensywą na stacji Chojnice, w dniu 1 września 1939 roku zaznaczone zostały na Ryc. 47.

Pociąg pancerny PZ3 składał się z ciężkiego opancerzonego parowozu i tendra, 6 wagonów do transportu wojsk, w tym wagonu kuchni, 2 wagonów wyposażonych w wieżyczki strzelnicze i działa, oraz 2 wagonów typu lora, poprzedzających działka (Ryc. 48.). Zniszczony pod Chojnicami pociąg pancerny nie brał już udziału w Kampanii Wrześniowej.



Ryc. 48. Zestawienie pociągu pancernego PZ3 w dniu ataku na Chojnice.

Źródło: Grafika ze zbiorów Andrzeja Lorbieckiego.

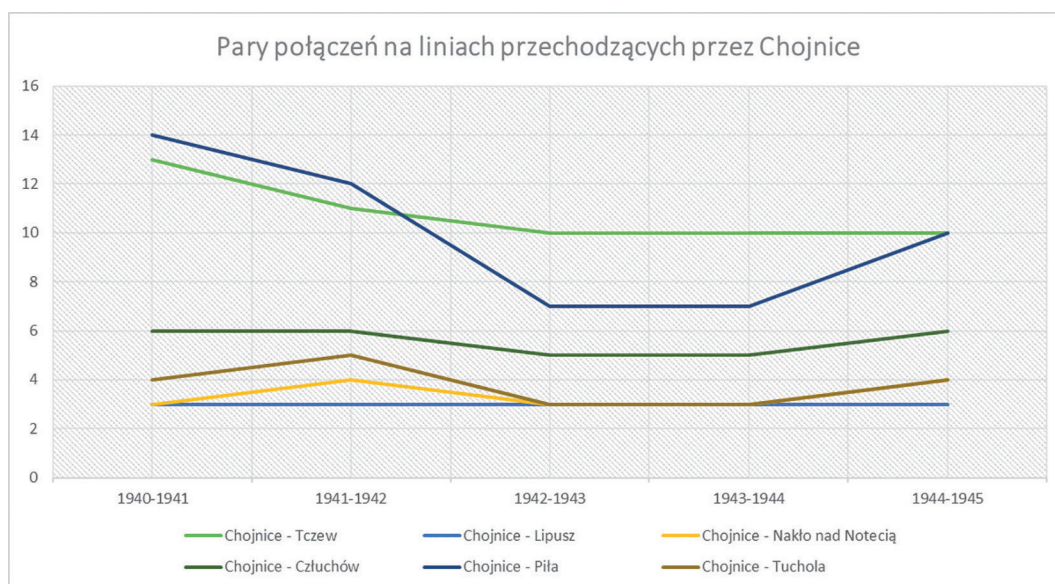
<sup>89</sup> Kampfberichte aus dem Feldzuge in Polen 1939.

Po opanowaniu sytuacji w Rytle polski pociąg ewakuacyjny wyruszył w dalszą drogę. W swoich wspomnieniach Antoni Kula pisze: „W Czersku zatrzymaliśmy się na dłuższy postój. Około godziny 15:00 nasz pociąg ewakuacyjny ruszył z Czerska w dalszą drogę, lecz nie do Tczewa, tylko przez Szlachtę, Tleń, Laskowice do Bydgoszczy. W drodze spotkaliśmy dużo rozbitych oddziałów wojskowych i uciekinierów, najwięcej zaś było koło Grudziądza, którzy koniecznie chcieli dostać się przez Bydgoszcz, Toruń do Warszawy. Nasz pociąg włókł się z szybkością do 20 km na godzinę, a często zatrzymywał się w szczyrim polu”<sup>90</sup>. Brakuje jednak informacji czy skład dotarł do celu.

### 3.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego

Pomimo trwającej wojny, Niemcy po zajęciu części ziem polskich i wcieleniu ich do III Rzeszy prowadzili na wszystkich liniach węzła chojnickiego regularny ruch pasażerski. Na magistrali Ostbahn kursowały zarówno pociągi obsługujące ruch lokalny, jak i dalekobieżne pociągi pospieszne z Berlina do Królewca. Ich liczba znacznie wzrosła, w stosunku do okresu II RP. Niemcy po odzyskaniu linii Ostbahn nie musieli już uzyskiwać zgody na przejazd swoich ekspresów.

Największa liczba połączeń podczas okupacji niemieckiej przypadała na linię kolejową nr 203. Na odcinku Chojnice – Tczew było to od 10 par w latach 1942-1945, do nawet 13 par w roku 1940. Duża liczba połączeń utrzymywała się również na odcinku Piła – Chojnice, choć ulegała znacznym wahaniom: od 14 par w roku 1940, przez 7 par w latach 1942-1944, do 10 par w roku 1945. Na pozostałych liniach liczba połączeń wahała się w granicach od 3 do 6 par (Ryc. 49.).

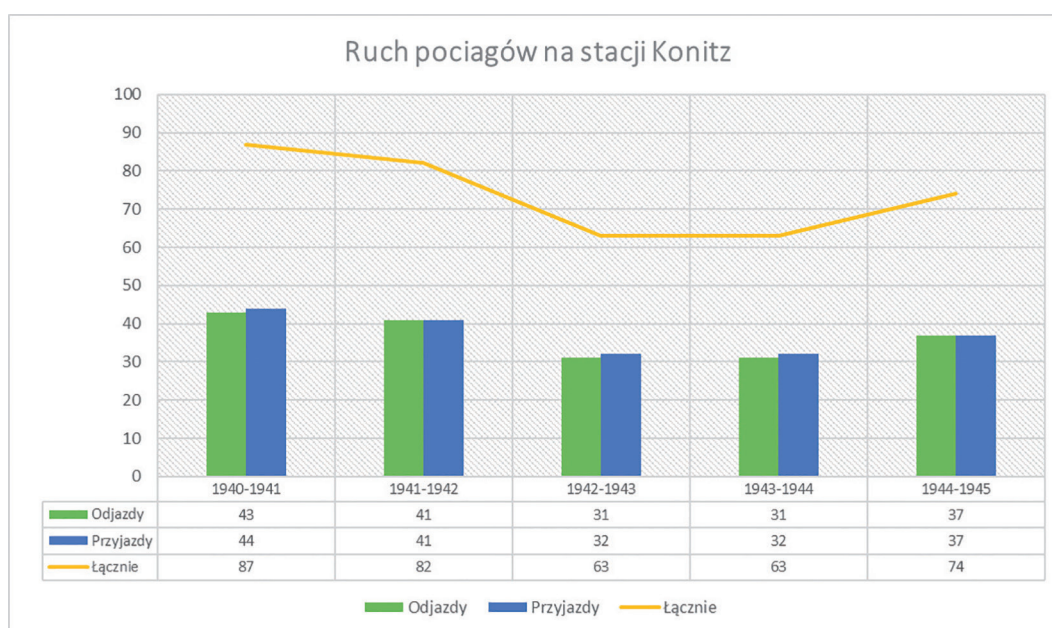


**Ryc. 49.** Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1939-1945.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Deutsches Kursbuch z lat 1939-1945.

<sup>90</sup> Tamże.

W porównaniu z okresem międzywojennym, w czasie trwania II Wojny Światowej odnotowano znaczny wzrost liczby połączeń, jakie w ciągu doby obsługiwała stacja kolejowa Chojnice. Podczas gdy w latach 1920-1939 odprawiano i przyjmowano maksymalnie 56 pociągów w ciągu doby, wartość ta w rozkładzie jazdy 1940-1941 osiągnęła aż 87. Pomimo spadku liczby do 63 pociągów w ciągu doby w latach 1942-1944, wartość ta przez cały okres trwania wojny kształtowała się na poziomie wyższym niż w II RP (Ryc. 50.).



**Ryc. 50.** Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1939-1945.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie Deutsches Kursbuch z lat 1939-1945.

### 3.3. Rozbudowa stacji Chojnice

W trakcie II Wojny Światowej na stacji Chojnice poczyniono wiele inwestycji. Największą z nich było zbudowanie nowej nastawni dysponującej Kzf (dzisiaj oznaczonej jako Ch), naprzeciwko budynku stacyjnego (Ryc. 51.). Nową nastawnię wyposażono w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym – elektryczną nastawnicę suwakową, czterorzędową typu VES (Ryc. 52.). Po oddaniu do użytku nastawni „Kzf”<sup>91</sup> wyburzono dwie stare nastawnie mechaniczne „Kzw” i „Knw” (Ryc. 16.) oraz rozebrano piętro nastawni mechanicznej po południowej stronie placu. Na parterze dawnej nastawni obecnie znajduje się sklep, zaś wcześniej mieściły się tam kasy biletowe PKS.

Podczas wojny poszerzono drogę dojazdową do budynku stacyjnego oraz umocniono skarpy po obu stronach podjazdu. Po południowej stronie stacji ułożono 4 nowe tory mające prowadzić do nowej hali elektrowozowni, którą planowano zlokalizować na terenie obecnego stadionu ChKS „Kolejarz”. Plany te jednak nie zostały zrealizowane, ponieważ zaniechano elektryfikacji węgła. Rozpoczęto również układanie torowisk na istniejącym już

<sup>91</sup> Kzf – niem. Konitz Zentral Fahrdienstleiter (Chojnice Centralna Dysponująca)





**Ryc. 51.** Nastawnia dysponująca „Ch”.  
Fot. Damian Otta, 2016 rok.



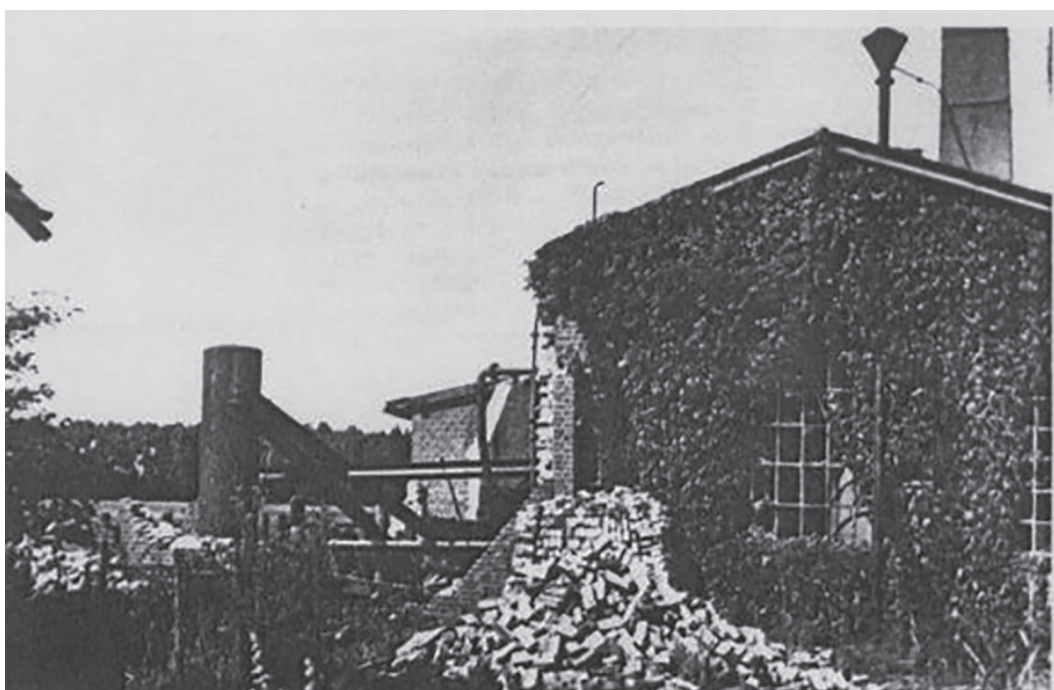
**Ryc. 52.** Nastawnica suwakowa czterorzędowa nastawni Ch.  
Fot. Damian Otta, 2017 rok.

nasypie górki rozrządowej oraz zainstalowano prowizoryczną konstrukcję dźwigarową na wiadukcie nad ulicą Lichnowską. Prac tych jednak nie ukończono. Na obu końcach stacji wydłużono tory stacyjne i zabudowano nowe rozjazdy typu S49. Na północno-wschodnim końcu stacji zbudowano dwa nowe wiadukty nad torowiskami linii kolejowych do Tczewa oraz Kościerzyny, po których przeprowadzono nową szosę, tak zwaną „Berlinkę”. Do budynku administracyjnego znajdującego się pomiędzy głównym budynkiem stacyjnym a noclegownią, dobudowano nowy piętrowy budynek Kolejowej Automatycznej Telefonicznej Stacji (KATS), w którym zainstalowano automatyczną centralę telefoniczną. Rozebrano stojący na końcu peronu drugiego budynek kuźni, a w jego miejscu powstał nowy, piętrowy budynek administracyjny parowozowni. Po północnej stronie stacji, obok nastawni mechanicznej zbudowano trójstanowiskową remizę kolejowej straży pożarnej.

Na stacji pobudowano również stołówkę zakładową, dwutorową kręgielnię oraz strzelnicę z czterema stanowiskami. W zamian za zniszczoną na skutek działań wojennych stację pomp w Krojantach (Ryc. 53. i 54.), okupant zbudował nową pompownię w Charzykowach z ujęciem wody z Jeziora Charzykowskiego. Wodę doprowadził rurociągiem do Chojnic. Na linii kolejowej do Piły zbudowano dwa nowe posterunki odstępowe w Angowicach oraz w Moszczenicy. W Silnie postawiono nowy piętrowy budynek stacyjny, a w Gutowcu i Czersku pobudowano piętrowe nastawnie mechaniczne, wydłużono tory stacyjne oraz zainstalowano rozjazdy typu S49.



**Ryc. 53.** Wnętrze zniszczonej w wyniku działań wojennych pompowni w Krojantach.  
**Źródło:** R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...



**Ryc. 54.** Zniszczona w wyniku działań wojennych w 1939 roku pompownia w Krojantach.  
**Źródło:** R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...



### 3.4. „Zmarli by Ojczyzna żyła”

Terror, jaki prowadzili niemieccy okupanci podczas II Wojny Światowej, pochłonął w Chojnicach setki ofiar. Wśród nich byli chojniccy kolejarze, którzy zgodnie z inskrypcją z pomnika przy ulicy Dworcowej w Chojnicach, „Zmarli by Ojczyzna żyła”.



**Ryc. 55.** Brama Cmentarza Ofiar Terroru w Chojnicach, na którym spoczywa troje kolejarzy zamordowanych przez Niemców.  
**Fot.** Damian Otta, 1 październik 2009 roku.

Jedną z pierwszych ofiar Niemców w Chojnicach został kolejarz Leon Schoen. W roku 1939 był Prezesem Polskiego Związku Zachodniego przy węźle PKP w Chojnicach. Z tego powodu został aresztowany przez Selbstschutz<sup>92</sup>, podczas rewizji domowej w dniu 11 września 1939 roku, zaś kilka dni później wywieziony do Lasku Miejskiego i tuż przy dzisiejszej ulicy Morozowa rozstrzelany wraz z Władysławem Schreiberem oraz Michałem Bębenkiem<sup>93</sup>. Na drzewach w miejscu, gdzie Niemcy wykonali egzekucję, świadkowie, którzy natrafili na pośpiesznie zagrzebane zwłoki wyryli 3 krzyże. Symbole te widniały na drzewach, aż do 11 sierpnia 2017 roku, kiedy to zostały one powalone przez nawałnicę, która dotknęła cały region.

Po wojnie zwłoki Leona Schoena ekshumowano i w dniu 6 sierpnia 1945 roku wraz ze szczątkami pozostałych dwóch ofiar, w uroczystym kondukcje żałobnym zostały przeniesione na Cmentarz Ofiar Zbrodni Hitlerowskich w Chojnicach (Ryc. 55.)<sup>94</sup>. Na tym samym cmentarzu spoczęli też inni kolejarze – Jan Labentz i Alojzy Wyrobek.

Kolejnymi ofiarami nazistów byli kolejarze, którzy brali udział w zniszczeniu niemieckiej drezyny pancernej na stacji w Rytlu: maszyniści – Wiktor Gdaniec i Leon Szmagliński oraz pomocnik maszynisty – Franciszek Klonowski. Gdańca aresztowano 15 sierpnia 1941 roku, po czym został przewieziony do obozu koncentracyjnego Stutthof, gdzie zmarł z głodu 29 marca 1942 roku. Podobny los spotkał Franciszka Klonowskiego oraz Leona Szmaglińskiego, którzy również zginęli w obozie Stutthof.

Wiosną 1940 roku przy węźle chojnickim utworzyła się komórka ruchu oporu, założona przez kolejarzy. Działalność komórki polegała na zbieraniu wiadomości o ruchu transportów wojskowych, przeprowadzanych przez Chojnice i przekazywaniu tych danych aliantom. Latem 1941 roku na skutek denuncjacji komórka ta została zlikwidowana przez Niemców, zaś jej członków aresztowano i przewieziono do obozu koncentracyjnego Stutthof, gdzie zginęli.

<sup>92</sup> Niemiecka organizacja paramilitarna działająca w czasie II Wojny Światowej, złożona z osób narodowości niemieckiej zamieszkujących dotychczas tereny polskie.

<sup>93</sup> A. Lorbiecki, Trzy cmentarze – trzy tablice, str. 21.

<sup>94</sup> Tamże, str. 54.



Do ruchu oporu należeli:

1. Franciszek Redlarski – elektromonter – przewodniczący grupy,
2. Jan Labentz – pomocnik maszynisty,
3. Jan Gliniecki – drogowiec,
4. Piotr Osowicki – pomocnik maszynisty,
5. Stanisław Nowak – maszynista,
6. Franciszek Czyż – drogowiec,
7. Franciszek Dywel – ślusarz,
8. Franciszek Ryżek – robotnik,
9. Franciszek Chrzan – ślusarz,
10. Konrad Czarkowski – drogowiec,
11. Władysław Nosiński – ślusarz,
12. Franciszek Klonowski – pomocnik maszynisty,
13. Franciszek Januszewski – ślusarz.

W 1946 roku pomiędzy wiaduktami na ulicy Dworcowej, poniżej nastawni dysponującej „Ch”, ustawiono pomnik Poległych Kolejarzy. Jest to marmurowy obelisk usytuowany na betonowym fundamencie. Początkowo zwieńczony był białą figurką orła piastowskiego (Ryc. 56.), następnie zastąpiono ją złotym metalowym odlewem godła PRL. Później symbol ten usunięto. Pomnik opatrzony jest napisem „Zmarli by Ojczyzna żyła”, umieszczonym pod krzyżem. Poniżej napisu wymieniono 17 nazwisk pomordowanych kolejarzy: Schoen Leon, Gdaniec Wiktor, Labentz Jan, Gliniecki Jan, Wyrobek Alojzy, Osowicki Piotr, Nowak Stanisław, Czyż Franciszek, Szmagliński Leon, Dywel Franciszek, Ryżek Franciszek, Chrzan Franciszek, Czarkowski Konrad, Nosiński Władysław, Redlarski Franciszek, Klonowski Franciszek, Januszewski Franciszek. Na podstawie obelisku widnieje napis „Umęczonym przez Zbirów Hitlerowskich w latach 1939-1944 bohaterskim ceniom kolejarzy w hołdzie Kolejarze Węzła Chojnickiego”. Inicjatorem budowy pomnika był Związek Zawodowy Kolejarzy – Koło Chojnice.



**Ryc. 56.** Uroczystości przy Pomniku Pomordowanych Kolejarzy z okazji objęcia honorowego patronatu nad pomnikiem przez młodzież szkolną w dniu 1 listopada 1968 roku.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.



## Rozdział 4

### „W czynie społecznym” – Polska Rzeczpospolita Ludowa (1945-1989)

#### 4.1. Administracja kolejowa

Przez 44 lata trwania rządów ludowych w Polsce wiele razy dochodziło do zmian w strukturach PKP. Wielokrotnie dotyczyły one również stację Chojnice. W podrozdziale wskazano zmiany dotyczące przynależności oraz rangi poszczególnych jednostek i oddziałów, a także ważniejsze zmiany personalne, opracowane na podstawie informacji zawartych w:

- Kronikach Rady Zakładowej Stacji Chojnice,
- Kronikach Węzła Kolejowego PKP Chojnice cz. 2 i 3,
- Kronikach Rady Zakładowej Lokomotywni I klasy Chojnice.

26 lutego 1945 roku po otrząśnięciu się z wojennej zawieruchy, kolejarze przystąpili do organizowania pracy stacji kolejowej Chojnice. Zawiadowcą stacji wybrano Bolesława Kozłowskiego, kierownikiem ekspedycji towarowej Leonarda Czapiewskiego, a kierownikiem kasy stacyjnej Franciszka Seidela. Zwierzchnictwo nad stacją kolejową sprawował



Ryc. 57. Pracownicy administracyjni Parowozowni Chojnice w 1945 roku.

Źródło: Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.



komendant wojskowy – kapitan Armii Czerwonej – Czajkowski. Pierwszym naczelnikiem parowozowni został Wacław Konarzewski, kierownikiem referatu ogólnego – Jan Szlachciowski, a kierownikiem robót – Alojzy Konarzewski. Stopniowo obsadzono również inne stanowiska (Ryc. 57.)

W budynku przy ulicy Dworcowej 23 ulokował się Radziecki Wojenny Oddział Utrzymania Kolei (RWOUK). RWOUK opuścił Chojnice w czerwcu 1945 roku, zaś w jego miejsce utworzono Oddział Ruchu, którego naczelnikiem został Edward Huber. Utworzono też Oddział Ochrony Kolei, którego komendantem powołano kpt. Barcikowskiego. 1 lipca 1945 roku w Chojnicach utworzono Odcinek Elektrotechniczny, którego pierwszym naczelnikiem został Stanisław Panek.

W lipcu 1946 roku powstał Rejon Budynków w Chojnicach, który przejął budynki dotychczas zarządzane przez Odcinek Drogowy Chojnice. W grudniu nastąpiła zmiana granic podziału administracyjnego, wskutek czego Oddział Ruchu przeniesiono z Chojnic do Kościerzyny. Stan ten trwał do roku 1949, kiedy to zlikwidowano Oddział Ruchu w Kościerzynie, a stację Chojnice wcielono do Oddziału Ruchu w Tczewie. Parowozownia Chojnice została podporządkowana Oddziałowi Eksploatacyjnemu w Tczewie.

Kolejna zmiana administracyjna miała miejsce w roku 1950. Ustalono nowy przebieg granic oddziałów oraz dokonano scalenia służby trakcji, ruchu i handlowej w jeden oddział pod nazwą „Oddział Eksploatacyjny” (RMO). Stacja i Parowozownia Chojnice przeszły pod administrację RMO Bydgoszcz.

1 maja 1954 roku na PKP wprowadzone zostały stopnie służbowe dla służb technicznych. W związku z tym nastąpiła również zmiana dystynkcji służbowych oraz zmiana uposażenia z grup na stawki płac według stopni służbowych. Zmiany te anulowano 1 marca 1957 roku przywracając stary porządek. W tym samym dniu w strukturze organizacyjnej Parowozowni utworzono trzy nowe stanowiska: Kierownik Oddziału Napraw, Kierownik Oddziału Urządzeń Technicznych oraz Kierownik Oddziału Trakcji, zaś Magazyn Filialny w Chojnicach podporządkowano organizacyjnie Parowozowni Chojnice. W roku 1958 ponownie został on wydzielony jako samodzielna jednostka służbowa, podległa organizacyjnie Magazynowi Głównemu w Tczewie.

25 maja 1961 roku ze służby mechanicznej wydzielono wagonownię i przekształcono ją w samodzielną służbę. Na węźle chojnickim utworzono warsztat napraw wagonów i punkt rewidencki, ze starszym rewidentem Franciszkiem Homą na czele. Służba wagonowa w Chojnicach podlegała administracyjnie Wagonowni Zajązkowo Tczewskie. 13 czerwca tego roku przy parowozowni utworzono ajencję PKO.

Parowozownia I klasy w Chojnicach uzyskała dwie jednostki podległe: w marcu 1962 roku parowozownię pomocniczą w Laskowicach Pomorskich, a w 1964 roku parowozownię pomocniczą Pruszcz Bagienica.

1 stycznia 1963 roku Odcinek Elektroenergetyczny Chojnice przeniesiono spod administracji Rady Zakładowej przy Oddziale Trakcji w Bydgoszczy pod administrację Rady Zakładowej Lokomotywowni w Chojnicach.

W dniu 27 lipca 1965 roku służbę wagonową węzła Chojnice przeniesiono spod administracji Wagonowni Zajązkowo Tczewskie pod administrację Wagonowni I klasy Byd-

goszcz Maksymilianowo. W tym samym roku sporządzono spis maszynistów i pomocników zatrudnionych w Chojnicach (Załącznik 2).

1 stycznia 1970 roku stacja I klasy Chojnice została przemianowana na stację II klasy. W tym samym dniu warsztat napraw wagonów w Chojnicach przekształcono w Oddział Napraw i Utrzymania Wagonów (WGO).

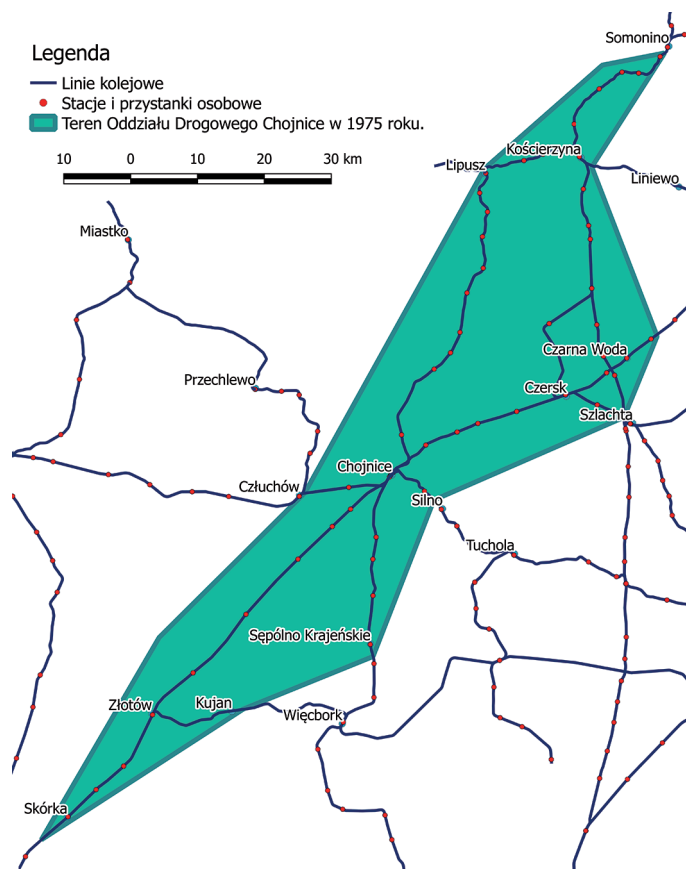
1 stycznia 1971 roku nastąpiła reorganizacja służby handlowej. Ekspedycję Towarową wcielono do służby ruchu, a jej dotychczasowy kierownik Teodor Rozmarynowski został zastępcą zawiadowcy stacji do spraw handlowych.

1 października 1974 roku lokomotywnię pomocniczą Laskowice Pomorskie przekazano pod administrację Lokomotywni I klasy Grudziądz. W roku tym obchodzono uroczystość XXX-lecia PRL. Z tej okazji dokonano spisu wszystkich zwierzchników poszczególnych jednostek służbowych na węzle chojnickim w latach 1945-1974 (Załącznik 3).

1 maja 1975 roku Witold Markiewicz – zastępca naczelnika Odcinka Drogowego Więcbork został oddelegowany do organizacji bazy montażowej rozjazdów na stacji Wierzchowo Człuchowskie. W październiku nastąpiła zmiana struktury organizacyjnej PKP. W miejsce oddziałów ruchowo-handlowych powołano 32 Dyrekcje Rejonowe Kolei Państwowych (DRKP), które zostały przyporządkowane 8 zreorganizowanym Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych. Stacja Chojnice znalazła się pod administracją Północnej DOKP w Gdańsku oraz DRKP w Bydgoszczy.

W związku z likwidacją Oddziału Drogowego Chojnice (Ryc. 58.), następujące odcinki linii kolejowych będące dotychczas pod jego zarządem przekazano do nowych DRKP:

1. Linia dwutorowa 210, od km 5,700 do 13,166 wraz z posterunkiem odstępowym Brzeźno Człuchowskie do DRKP Słupsk – DOKP Szczecin.
2. Linia jednotorowa 203, od km 122,600 do 172,600 wraz ze stacjami Lipka Krajeńska, Zakrzewo Złotowskie, Złotów, Krajenka i Skórka do DRKP Gorzów Wielkopolski – DOKP Poznań.
3. Linia jednotorowa 240, od km 94,600 do 109,378 wraz ze stacjami Kujan i Nowa Święta do DRKP Gorzów Wielkopolski – DOKP Poznań.



Ryc. 58. Oddział Drogowy Chojnice przed likwidacją w 1975 roku.  
Źródło: Opracowanie własne.

4. Linia jednotorowa 211, od km 35,000 do 69,322 wraz ze stacjami Dziemiany Kalisz Kaszubski, Lipuska Huta, Lipusz i Łubiana do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.
5. Linia jednotorowa 201, od km 109,800 do 161,400 wraz ze stacjami Wojtał, Bąk, Olpuch Wdzydze, Podleś, Kościerzyna, Skorzewo, Gołubie Kaszubskie, Krzeszna Sławki do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.
6. Linia jednotorowa 215, od km 65,700 do 77,400 wraz ze stacją Karsin do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.
7. Linia dwutorowa 203, od km 49,100 do 58,400 wraz ze stacją Czarna Woda do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.

1 października 1975 roku zlikwidowano Odcinek Drogowy Wierzchowo Człuchowskie, Odcinek Robót Zmechanizowanych Wierzchowo Człuchowskie oraz rejon Budynków w Czersku.

1 listopada 1975 roku Odcinek Elektroenergetyczny Chojnice przekazano spod administracji Oddziału Trakcji w Bydgoszczy do Działu Zasilania i Sieci DRKP w Bydgoszczy. 25 listopada 1975 roku pozostałe odcinki drogowe, rejon budynków oraz ogrodnictwo w Chojnicach przekazano do DRKP Bydgoszcz.

1 grudnia utworzono nowy Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych (ZRD) w Chojnicach, który przejął pomieszczenia i pracowników dawnego Oddziału Drogowego. Pierwszym naczelnikiem ZRD został inż. Stanisław Cieślak, jego zastępcą inż. Edmund Mleczek, zaś kontrolerem Władysław Klajna. ZRD Chojnice podlegały administracyjnie następujące jednostki:

1. Pociąg Zmechanizowanych Robót Nawierzchniowych nr 56 (DP 56). Przejął on część pracowników zatrudnionych przy robotach nawierzchniowych, wagony i sprzęt z Odcinka Robót Zmechanizowanych Wierzchowo Człuchowskie. Funkcję kierownika DP56 objął Alfons Ramczykowski, zaś jego zastępcą został Włodzimierz Siegmüller.
2. Baza Maszyn i Sprzętu w Chojnicach (DBM). Jednostka przejęła część pracowników zatrudnionych w warsztacie, pomieszczenia i sprzęt z Odcinka Robót Zmechanizowanych Wierzchowo Człuchowskie. Kierownikiem DBM został Józef Błociński.
3. Grupa Robót Remontu Rozjazdów i Regeneracji Szyn w Wierzchowie Człuchowskim. Przejęła ona pracowników oraz pomieszczenia Odcinka Drogowego Wierzchowo Człuchowskie. Kierownikiem jednostki został Jan Siuda.
4. Składnica Materiałów Nawierzchniowych w Laskowicach Pomorskich (DSN). Utworzona na bazie zlikwidowanego Oddziału Drogowego w Tczewie. Kierownikiem jednostki został Antoni Lewandowski.

1 marca 1976 roku na bazie dwóch działek mostowych przynależących do DP 56, utworzono nową jednostkę służbową pod nazwą Kierownictwo Robót Kapitałnych Remontów Budowli Inżynierskich (DOMI). Jednostka zatrudniała łącznie 33 pracowników. Funkcję kierownika jednostki początkowo pełnili na zmianę mgr inż. Alfons Banach oraz inż.



Edward Szczepański, a w kwietniu stanowisko objął Jan Kopeć. Majstrami grup roboczych zostali: Kazimierz Korda, Franciszek Żuchowski i Alfons Wróbel.

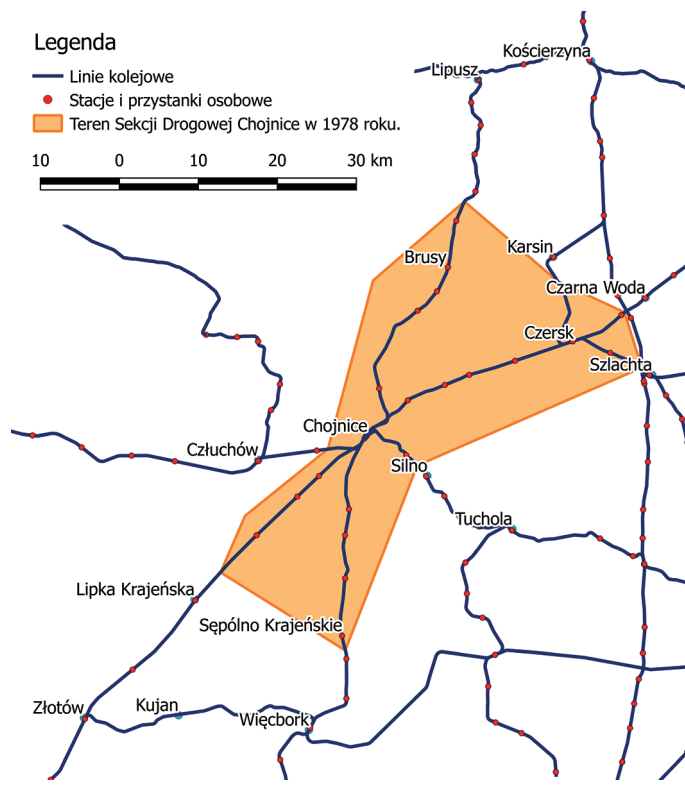
1 kwietnia 1976 roku zlikwidowano Odcinek Drogowy Brusy, a jego teren działania włączono do Odcinka Drogowego Chojnice. 1 maja w DOMI Chojnice utworzono grupę wiertniczo-badawczą oraz laboratorium. Kierownikiem grupy została Barbara Czyż. 1 października kierownik świetlicy w Domu Kolejarza – Konrad Megger przeszedł na emeryturę, a zastąpiła go Maria Błoniarz-Górna.

31 stycznia 1977 roku na emeryturę przeszedł kierownik DP 56 – Alfons Ramczykowski, zaś jego stanowisko objął Władysław Grey. 31 marca odchodzącego na emeryturę Piotra Ochwaciuka na stanowisku eksploatowanego<sup>95</sup> w Chojnicach kontrolera DRKP Bydgoszcz zastąpił Zygmunt Wozikowski. 30 czerwca komendant wartowni SOK Stanisław Kęciński przeszedł na rentę inwalidzką, na stanowisku zastąpił go Waldemar Świerczek.

1 lipca 1977 roku Odcinek Elektroenergetyczny I klasy Chojnice podniesiono do rangi odcinka pozaklasowego. 1 stycznia 1978 roku miano lokomotywni pozaklasowej uzyskała Lokomotywnia I klasy Chojnice. W tym miejscu warto nadmienić, iż najwyższy w hierarchii PKP stopień jednostki pozaklasowej otrzymywały największe i najprężniej działające jednostki zlokalizowane przy najistotniejszych węzłach kolejowych. 1 marca 1978 roku zarządzeniem DRKP w Bydgoszczy

zlikwidowano odcinki drogowe w Chojnicach, Czersku i Więcborku, zaś w ich miejsce powołano nową jednostkę służbową pod nazwą Sekcja Drogowa Chojnice (DRS) (Ryc. 59.). W skład Sekcji wchodził: naczelnik, zastępca naczelnika (DRSZ), 3 kierowników nadzoru liniowego (KNL), 3 kierowników grup robót (KGR), 12 toromistrzów (DT) oraz kierownik grupy magazynowo-sprzętowej (KGMS). Sekcja Drogowa odejmowała linie:

1. Linia 203 od km 58,400 do 122,600 wraz ze stacjami: Łąg, Czersk, Gutowiec, Rytel Wieś, Rytel, Krojanty, Chojnice, Moszczenica Pomorska, Wierzchowo Człuchowskie, Bukowo Człuchowskie.
2. Linia 208 od km 192,000 do 200,897 wraz ze stacją Raclawki.
3. Linia 210 od km 0,000 do 5,700.
4. Linia 211 od km 0,000 do 35,000 wraz ze stacjami: Powalki, Męcikał, Żabno koło Chojnic, Brusy, Lubnia.



**Ryc. 59.** Sekcja Drogowa Chojnice po jej utworzenia w 1978 roku.  
**Źródło:** Opracowanie własne.

<sup>95</sup> W nomenklaturze PKP wyrazu „eksploatowany” używano jako synonimu słowa „węzłowy”.

5. Linia 281 od km 283,000 do 310,426 wraz ze stacjami: Sępólno Krajeńskie, Kamień Krajeński, Obkas, Ogorzeliny.

6. Linia 215 od km 45,400 do 65,700.

1 lipca 1978 roku Magazyn Filialny I klasy w Chojnicach przemianowano na Magazyn Główny I klasy w Chojnicach. 1 października na stanowisku dyrektora Przedszkola Kolejowego w Chojnicach Elżbietę Grela zastąpiła Marta Ślewińska.

1 czerwca 1979 roku Odcinek Łączności Przewodowej I klasy w Chojnicach uzyskał rangę odcinka pozaklasowego.

W październiku 1980 roku zaczęły organizować się kolejowe oddziały Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” (Tab. 2.). 15 stycznia 1981 roku przewodniczącym KZ NSZZ „Solidarność” wybrano Henryka Korzeniowskiego.

Jednostka	Data zebrania	Członkowie komitetu założycielskiego
DP 56	23.10.1980	Marek Kurzyk, Kazimierz Romanowski, Jan Jarzabek
MD	24.10.1980	Józef Lewiński, Zbigniew Reszkowski, Tadeusz Kłosowski, Jan Gliszczyński, Janusz Rolbiecki, Bolesław Nenca, Czesław Górniewicz, Andrzej Hukało, Rajmund Dobek, Jan Data, Ryszard Senetelli
RS	27.10.1980	Henryk Korzeniowski, Jan Bankiert, Edward Wojtasz
DBM	29.10.1980	Edwin Litkowski, Tadeusz Warczak, Kazimierz Kukliński
DRS	30.10.1980	Hubert Studziński, Jerzy Idczak, Marian Krawczyk, Bronisław Murawski
WGO	30.10.1980	Kazimierz Kosek, Mieczysław Borzyszkowski, Józef Ossowski, Franciszek Pietrzak, Marian Cupa
MES	10.12.1980	Franciszek Theil, Józef Ufnowski, Franciszek Bones, Zbigniew Dullek

**Tab. 2.** Zebrania założycielskie NSZZ „Solidarność” w jednostkach węzła PKP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

14 maja 1981 roku odbyła się konferencja sprawozdawczo-wyborcza KZ PZPR. Na stanowisko I Sekretarza Komitetu Zakładowego plenum partii wybrało Jerzego Markowskiego, który zastąpił urzędującego sekretarza – Kazimierza Drobińskiego.

W 1981 roku miał miejsce szereg zmian personalnych, związanych z awansami i przejściem części pracowników na emeryturę (Tab. 3.).

Stanowisko	Pracownik odchodzący ze stanowiska	Pracownik obejmujący stanowisko
Kierownik Rejonowej Przychodni Lekarskiej	Tadeusz Reczuski	Anna Sielska
Lekarz rejonowy	Anna Sielska	Tadeusz Boszko
Zastępca zawiadowcy stacji Chojnice	Józef Kryger	Henryk Olik
Kontroler ruchu	-	Józef Kryger
Naczelnik Magazynu Głównego Chojnice	Edmund Neja	Stefan Ścisłowicz
Kierownik Oddziału Napraw Urządzeń Technicznych	Tadeusz Patyński	Kazimierz Zygmanski
Kierownik Warsztatu Nauki Praktycznej Zawodu	Henryk Bielawski	Wincenty Januszewski
I sekretarz OOP przy DOM	Stanisław Buclaw	Roman Wańko
I sekretarz OOP przy stacji Chojnice	Teresa Wielewiczka	Kazimierz Ortmann
Zawiadowca stacji Chojnice	Zygfryd Słupikowski	Józef Kryger
Kierownik Bazy Maszyn i Sprzętu Mechanicznego	Józef Błociński	Jerzy Pigoński

**Tab. 3.** Zmiany personalne w jednostkach węzła PKP Chojnice w 1981 roku.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

23 lutego 1982 roku na węźle PKP w Chojnicach zawiązał się Obywatelski Komitet Ocalenia Narodowego, do którego powołano ośmioosobowe prezydium. Przewodniczącym został Zygfryd Słupikowski, zastępcą Marian Gierszewski, zaś sekretarzem Bożena Urbanowicz. W ramach OKON powołano 4 zespoły działania i wybrano ich przewodniczących:

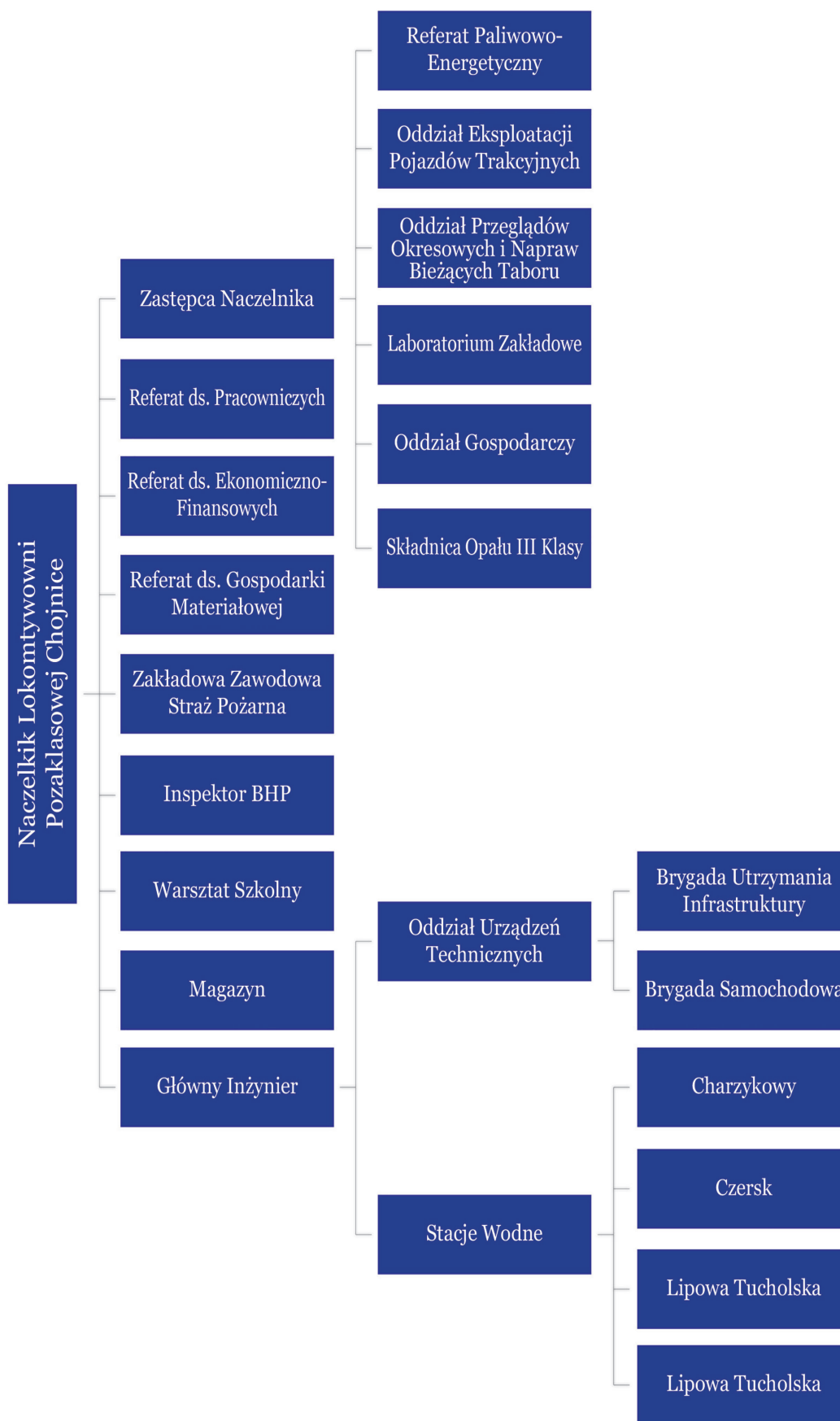
1. Zespół socjalno-bytowy – przewodniczący Stefan Ścisłowicz.
2. Zespół propagandy – przewodniczący Zenon Frąckowiak.
3. Zespół techniczno-organizacyjny – przewodniczący Jan Siewko.
4. Zespół ładu i porządku – przewodniczący Leszek Prabucki.

18 sierpnia 1982 roku w strukturze organizacyjnej lokomotywowni PKP wprowadzono zmiany. W nowym podziale utworzono: stanowisko Głównego Inżyniera, Referat ds. Gospodarki Materiałowej, Referat Paliwowo-Energetyczny i Oddział Gospodarczy (Ryc. 60.).

W marcu 1983 roku, decyzją ministra komunikacji, zniesione zostały Dyrekcje Rejonowe Kolei Państwowych, zaś w ich miejsce utworzono Rejony Przewozów Kolejowych. Jednostki organizacyjne służb drogowych, automatyki i telekomunikacji oraz socjalnej, podległe dotychczas DRKP, podporządkowano oddziałom kolei państwowych właściwych służb.

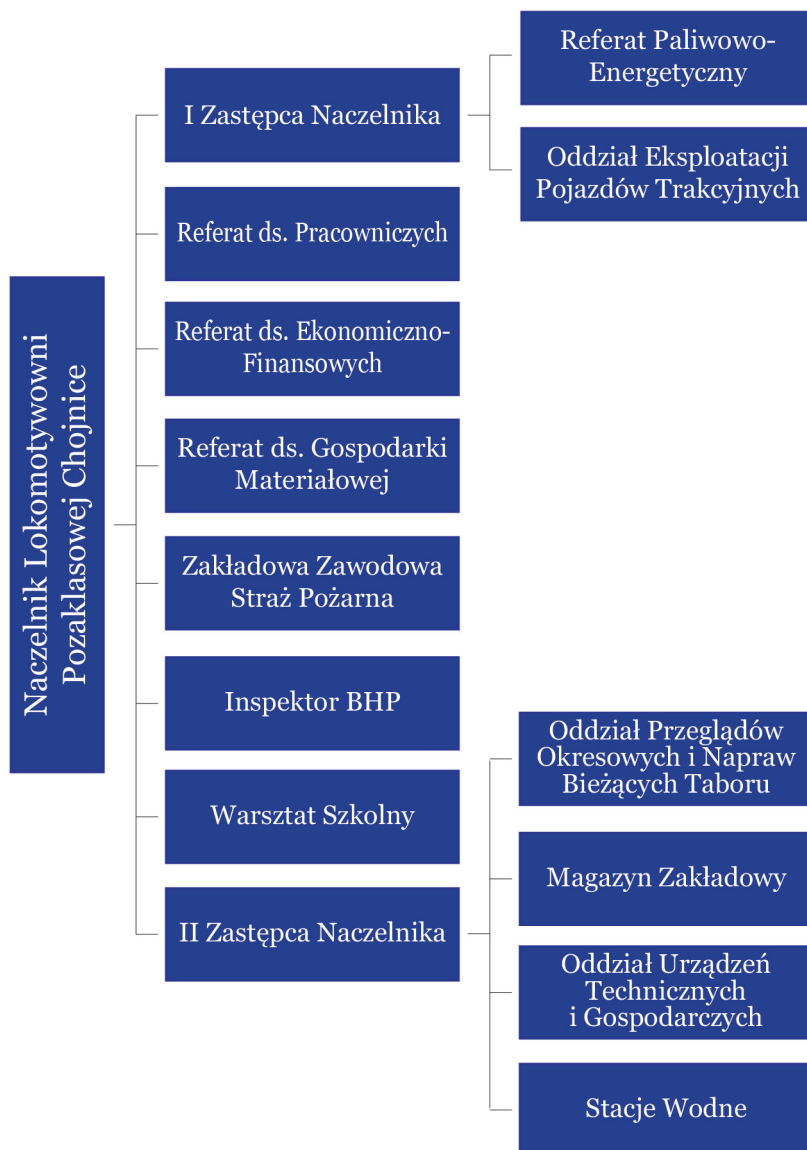
W czerwcu 1984 roku Baza Maszyn i Sprzętu Mechanicznego Chojnice została przeniesiona do Wierzchowa Człuchowskiego, gdzie zajęła budynek dawnej parowozowni.





**Ryc. 60.** Schemat organizacyjny Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice w 1982 roku.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...



Ryc. 61. Schemat organizacyjny Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice w 1988 roku.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

Dotychczasową siedzibę DBM w Chojnicach przejęła lokomotywownia Chojnice. 1 lipca Rejon Budynków Chojnice podniesiono do rangi rejonu pozaklasowego.

1 maja 1985 roku Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych w Chojnicach przekształcono na Oddział Robót Inżynieryjnych z siedzibą w Chojnicach. Jednocześnie nastąpiła konwersja Kierownictwa Robót Kapitałnych Remontów Budowli Inżynierskich w Pociąg Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych (DPI).

1 kwietnia 1986 roku miała miejsce kolejna reorganizacja służby drogowej, w wyniku której zdecydowano o powolnej likwidacji Oddziału Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych w Chojnicach. Pociąg Zmechanizowanych Robót Nawierzchniowych DP 56 przekazano do DOM Gdańsk. Obowiązki zlikwidowanego DOM w Chojnicach, przejął Oddział Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych (DOMI) w Tczewie. Przekazano tam Grupę Robót Remontu Rozjazdów i Regeneracji Szyn w Wierchowiu Człuchowskim, pociąg Zmechanizowanych Robót Inżynieryjnych oraz Składnicę Materiałów Nawierzchniowych w Laskowicach Pomorskich. Pracownicy zlikwidowanego oddziału DOM w Chojnicach zostali podzieleni pomiędzy pozostałe służby węzła w Chojnicach. W czerwcu 1986 roku w DOMI Tczew utworzono nową jednostkę służbową: Pociąg Zmechanizowanych Robót Podtorowych (DPP) z siedzibą w Chojnicach.

1 grudnia 1987 roku przy Lokomotywowni Chojnice utworzono Magazyn Zakładowy, a jego kierownikiem został inż. Ryszard Senetelli.

Struktura organizacyjna lokomotywowni została ponownie przemodelowana w roku 1988. Główny Inżynier został zastąpiony drugim zastępcą naczelnika, nastąpiła też unifikacja części jednostek (Ryc. 61.).

Współ z kolejnymi zmianami organizacyjnymi wprowadzanymi przez Dyрекcję PKP, następowały zmiany personalne. Pracownicy zlikwidowanych jednostek znajdowali zatrudnienie w nowo powołanych strukturach. Najważniejsze zmiany jakie zaszły w latach 1982-1989 na stanowiskach służbowych węzła kolejowego w Chojnicach zawarto w Tab. 4.

Stanowisko	Data	Pracownik ustępujący ze stanowiska	Pracownik obejmujący stanowisko
Ekspozowany na Stacji Chojnice Kontroler Ruchu	1.01.1982	-	Łucjan Wałęza
Naczelnik Sekcji Drogowej w Chojnicach	1.04.1982	Włodzimierz Siegmilller	inż. Zygmunt Wozikowski
Kierownik Oddziału Utrzymania i Naprawy Wagonów	1.04.1982	Józef Aleniak	inż. Ryszard Łobodziński
Kierownik Pociągu DP56	31.05.1982	Władysław Grey	Jan Kopeć
Kierownik DRB	31.05.1982	Jan Kopeć	inż. Edward Szczepeński
I Sekretarz KZ PZPR	18.10.1982	Jerzy Markowski	wakat
Kierownik Oddziału Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych	1.11.1982	-	Czesław Górniewicz
Kierownik Oddziału Gospodarczego	1.11.1982	-	Leszek Pęski



I Sekretarz KZ PZPR	16.11.1982	wakat	Franciszek Wojciechowski
Zawiadowca Rejonu Budynków	31.12.1982	Stanisław Lipski	Tadeusz Kitowski
Kierownik Referatu Paliwowo-Energetycznego	1.02.1983	-	mgr inż. Maria Murawska
Zawiadowca Odcinka Zabezpieczenia Ruchu Pociągów	15.01.1984	Jan Wiski	inż. Marian Gierszewski
Główny Inżynier	1.02.1984	-	mgr inż. Ryszard Jankowski
Kierownik referatu ds. Gospodarki Materiałowej	1.03.1984	-	Wanda Kowalewska
Zawiadowca Stacji Chojnice	04.1984	Józef Kryger	mgr Ludwik Kłopotek
Kierownik Referatu Ekonomiczno-Finansowego	1.07.1985	-	Zbigniew Lewiński
Naczelnik Pociągu Zmechanizowanych Robót Podtorowych	06.1986	-	Barbara Czyż
Naczelnik Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice	1.12.1986	inż. Ryszard Kędzior	mgr inż. Ryszard Jankowski
Zawiadowca Rejonu Budynków w Chojnicach	2.01.1987	inż. Tadeusz Kitowski	
Zastępca Naczelnika Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice	1.07.1987	-	inż. Roman Pestka
Kierownik Referatu Ekonomiczno-Finansowego	1.05.1989	Zbigniew Lewiński	Urszula Żak
Kierownik Oddziału Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych	1.12.1990	-	inż. Maria Chrapkiewicz

**Tab. 4.** Zmiany personalne w jednostkach węzła PKP Chojnice w latach 1982-1990.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

## 4.2. Rozbudowa stacji

Inwestycje z lat 1945-1989 zostały bardzo szczegółowo opisane w Kronikach Rady Zakładowej Stacji Chojnice, opracowanych przez Józefa Czyża we współpracy z zespołem kronikarskim, w skład którego w różnych latach wchodził: Antoni Jurczyk, Stanisław Bucław, Jan Biesek, Waclaw Ulatowski, Czesław Kukliński, Leon Wojtalewicz oraz Tadeusz Patyński. Dzięki tym osobom udało się odtworzyć dynamiczny proces rozbudowy stacji, która stała się jednym z ważniejszych polskich węzłów kolejowych.

Chojniccy kolejarze do roku 1980 sami w „czynnie społecznym” wykonywali wielkie inwestycje, podczas których wznoszono nowe budynki. Ulepszenia i pomysły racjonalizatorskie poprawiały warunki ich pracy. Działania te nie ograniczały się jedynie do stacji Chojnice, ale miały też miejsce na stacjach i kolejowych szlakach podległych administracyjnie chojnickim oddziałom i sekcjom PKP. Dopiero po roku 1980, lokomotywownia za-

częła korzystać z usług firm zewnętrznych zajmujących się budową i remontem obiektów. Zaangażowanie społeczne pracowników w rozwój swojego zakładu pracy było ogromne i chociaż nie da się wymienić wszystkich, którzy przyczynili się do rozwoju węzła, to kronikarze podawali nazwiska osób, które najbardziej włączały się w konkretne działania. Dwie największe inwestycje, które miały miejsce w przedstawianym okresie, zostały omówione w osobnych podrozdziałach. Dotyczy to budowy Magistrali Węglowej BIS oraz modernizacji i rozbudowy lokomotywowni Chojnice.



**Ryc. 62.** Hala parowozowni zniszczona w wyniku wybuchu wagonów z amunicją.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów SMK Chojnice.

II Wojna Światowa przyniosła ze sobą ogromne zniszczenia, spowodowane działaniami wojennymi oraz kradzieżami infrastruktury przez Armię Czerwoną. Zniszczone zostało prawie 95% mostów i wiaduktów na terenie działania Oddziału Drogowego Chojnice, wysadzono m.in. wiadukty nad ulicami Lichnowską, Angowicką oraz Tucholską w Chojnicach. Zdemastowano szyny na stykach wszystkich łuków odcinka Chojnice – Laskowice Pomorskie. Armia Radziecka zdemontowała tor nr 1 na odcinku Tczew – Chojnice – Piła oraz na linii Chojnice – Runowo Pomorskie. Podczas nalotu w dniu 11 lutego 1945 roku z radzieckiego samolotu zrzucano bombę, która spadła na dwa wagony z amunicją, ustawione na torze 12 obok hali parowozowni w Chojnicach. Doprowadziło to do eksplozji, która zburzyła południowe jej skrzydło (Ryc. 62.).

W wyniku bombardowania zniszczono też wieże wodne na stacjach: Kościerzyna, Lipusz, Tuchola, Wierzchucin, Szlachta, a także pompownie na stacjach Lubnia, Kamień Krajeński, Runowo Krajeńskie, Lipusz, Wierzchowo Człuchowskie, Tuchola i Krojanty. Uszkodzeniu uległy natomiast wieże wodne w Chojnicach i Lipowej Tucholskiej. W wyniku pożarów spłonęły budynki stacyjne na stacjach: Złotów, Olpuch Wdzydze, Lubiana, Gostycyn, Brzuchowo, Dolnik oraz zachodnie skrzydło dworca w Czersku, ponadto budynki mieszkalne w Ogorzelinach, Skórcie i Brzeźnie Człuchowskim oraz siedem budek dróżników przejazdowych na linii Chojnice – Piła.

Po oszacowaniu zniszczeń wojennych kolejarze przystąpili do naprawy zniszczonych obiektów i torowisk. Na początku odbudowano zniszczoną ścianę parowozowni, przy tych pracach wyróżnił się murarz Czesław Szlachciak. 20 kwietnia 1945 roku utworzono Kolejową Przychodnię Lekarską, której siedziba znalazła się w mieszkaniu doktora Tadeusza Reczuskiego, przy ulicy Piłsudskiego 15. W sierpniu ukończono odbudowę torowiska na odcinku Chojnice – Tuchola, dzięki czemu w trasę mógł wyruszyć pierwszy powojenny pociąg z Chojnic do Tucholi (Ryc. 63.). W podróż składem tego pociągu wyjechali również naczelnik parowozowni – Waclaw Konarzewski, naczelnik oddziału ruchu – Edward Huber oraz naczelnik oddziału drogowego – inż. Józef Kubiowski. We wrześniu prowizorycznie odbudowano most nad Brdą, na szlaku Cekcyn – Tuchola. Uroczystego otwarcia mostu dokonali: Dyrektor Departamentu Budowy i Utrzymania Kolei Ministerstwa Komunikacji

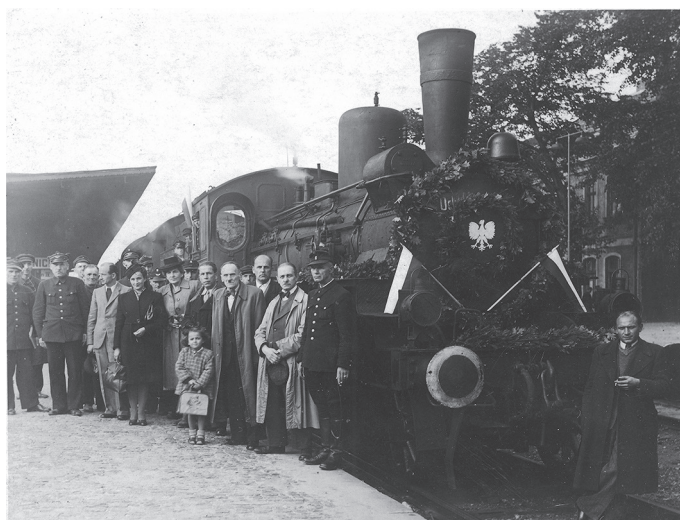
– inż. Seweryn Andrzejewski, Dyrektor DOKP w Gdańsku – inż. Zbigniew Modliński, naczelnik wydziału drogowego – inż. Jan Krynicki oraz ks. kapelan płk Józef Wrycza.

W roku 1946 w Domu Kolejarza przy ulicy Warszawskiej, urządzono skromną bibliotekę koła ZZK, liczącą 500 tomów dzieł z okresu międzywojennego, ofiarowanych w zbiorce społecznej przez pracowników kolejowych. Bibliotekarzem nowej placówki został Konrad Megger.

W roku 1947 w prywatnym mieszkaniu lekarza-dentysty Józefa Eckerta przy ulicy Kościuszki 21 otwarto kolejowy gabinet stomatologiczny. Natomiast w listopadzie tego roku uruchomiono ponownie szlak Lipowa Tucholska – Bąk, na linii kolejowej nr 201, dzięki odbudowie mostu kratownicowego nad rzeką Wdą. W lipcu roku 1948 na szlaku Rytel – Gutowiec oddano do użytku nowy przystanek osobowy Rytel Wieś.

W roku 1950 na stacji Kościerzyna zbudowano i oddano do użytku nową, żelbetową wieżę wodną. Rok później w Chojnicach, w budynku PKP przy ulicy Towarowej 2, urządzono nową siedzibę Kolejowej Przychodni Lekarskiej. Przeniesiono do niej gabinety medycyny i dentystyczny z mieszkań doktora Reczuskiego z ulicy Piłsudskiego 15, oraz doktora Eckerta z ulicy Kościuszki 21.

W roku 1952 odbudowano tor nr 2 o nawierzchni S42<sup>96</sup> na szlaku Chojnice – Człuchów, zdemontowany uprzednio przez Armię Czerwoną. Odbudowano również nastawnię mechaniczną bloku odstępowego na stacji Brzeźno Człuchowskie oraz budynek mieszkalny położony w sąsiedztwie wspomnianej stacji. Na szlaku Chojnice – Brusy zastąpiono tymczasową konstrukcją wiaduktu kolejowego nad linią 203, docelową konstrukcją stalową (Ryc. 64.). Na stacji Raclawki przedłużono tory główne oraz zbudowano nową nastawnię mechaniczną i scentralizowano rozjazdy. Dawna stacja handlowa uzyskała status stacji techniczno-ruchowej.



**Ryc. 63.** Pierwszy powojenny pociąg do Tucholi po zakończonej w sierpniu 1945 roku odbudowie torowiska.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Archiwum Muzealnego w Chojnicach.



**Ryc. 64.** Wiadukt linii kolejowej Chojnice – Kościerzyna przebiegający nad linią 203. Na wiadukcie autobus szynowy SA102-001.

**Fot.** Damian Otta, 31 sierpnia 2015 roku.

<sup>96</sup> S42 – Szyny typu lekkiego, o masie 42,48 kg/m.b.



W roku 1953 prowizoryczną konstrukcję mostu nad Brdą w Męcikale zastąpiono docelową konstrukcją kratownicową, a na linii 215 na szlaku Szlachta – Czersk zakończono odbudowę żelbetowego wiaduktu nad Magistralą Węglową.

W roku 1954 na obszarze 18 hektarów ziemi, przydzielonym przez Państwowy Fundusz Ziemi, zorganizowano i urządzono „Kolejowe Ogródki Działkowe”. Na terenie tym wyznaczono 325 działek o powierzchni około 500 m<sup>2</sup>, które zostały wydierżawione pracownikom węzła. W pracach organizacyjnych uczestniczyła również Rada Miejsowa Parowozowni Chojnice. Pierwszym przewodniczącym zarządu działek został Jan Gemba. W tym samym roku wydłużono tory zasadnicze oraz wybudowano i oddano do użytku dwie nowe nastawnie parterowe na stacji Czekcyn.

W roku 1956 w Domu Kolejarza zainstalowano kino oparte na aparaturze wąsko-taśmowej AP-11 (16 mm). Funkcje kierownika świetlicy i nowopowstałego kina „Kolejarz” pełnił Marian Westfal.



**Ryc. 65.** Otwarcie przystanku osobowego Krojanty, marzec 1958 roku.

Źródło: Fotografia ze zbiorów SMK Chojnice.

W roku 1958 na jednotorowej wówczas linii kolejowej nr 203 wybudowano trzy nowe mijanki. Były to: na szlaku Czarna Woda – Czersk mijanka Nowy Łąg, na szlaku Gutowiec – Rytel mijanka Werk oraz na szlaku Rytel – Chojnice mijanka Krojanty. Na stacji Rytel zbudowano parterową nastawnię dysponującą oraz piętrową nastawnię wykonawczą, a także scentralizowano rozjazdy. W tym samym roku prowizoryczną konstrukcję mostu nad Wdą na szlaku Lipusz – Łubiana zastąpiono konstrukcją stalową. 1 marca 1958 roku miało miejsce otwarcie przystanku osobowego

Krojanty (Ryc. 65.). Peron i drewniane schronisko w czynie społecznym zbudowali kolejarze oraz mieszkańcy Krojant i Kruszki. Otwarcia przystanku dokonał Dyrektor DOKP w Gdańsku – mgr inż. Jan Krynicki. Głównym inicjatorem powstania przystanku był Zawiadawca Odcinka Drogowego Czersk – Antoni Szopiński. Wniósł o to w piśmie z dnia 18 marca 1957 roku w bardzo nietypowy sposób:

Prośba Delegacji z Krojant o otwarcie przystanku w Krojantach na szlaku Rytel – Chojnice, linii Piła – Tczew.

1. *Dyrektorze Nasz kochany, z delegacją my tu przybyli,  
bym Ciebie o otwarcie przystanku w Krojantach uprosili.  
Trudno nam się życie na starość układa,  
kiedy zamiast pociągami do miasta, to nam pieszo chodzić wypada.*
2. *Czy tak do końca naszego życia się marnować mamy,  
czy się w Krojantach przystanku osobowego doczekamy.  
Takie pytanie i myśli nam się na co dzień nasuwają,  
i o otwarcie przystanku od Dyrektora się dopraszają.*

3. *Pracy i trudu w naszej odnowie nie załujemy,  
a peron i schronisko własnymi siłami zbudujemy.  
Tylko Ciebie Drogi Dyrektorze o decyzję prosimy,  
a wtedy my z wszystkich kłopotów wybronimy.*
4. *Wspomnąć jeszcze i o tym musimy,  
jak my z przeszkodami natury walczymy.  
A pociąg jedzie, dyszy, sapi i się śmieje,  
dlaczego Obywateli w Krojantach ominęli kolejowe przywileje.*
5. *A drogowcy jak czas pracy marnują,  
6 kilometrów pieszo w jedną i drugą stronę w pracy maszerują.  
Tory nasze wydajnej pracy potrzebują,  
a robotnicy zamiast pracować to spacerują.*
6. *Dlatego bądź życzliwy dla Kaszub i Borowiaków, którzy się o to upraszają,  
a czynów dobrych i szlachetnych całe życie nie zapominają.  
Dzisiaj Cię Dyrektorze o przychylną decyzję proszą,  
i ten dzień dzisiejszy do swej historii Regionalnej wnoszą.*

W roku 1959 rozpoczęła się kolejna przebudowa stacji Chojnice. Zbudowano nową nastawnię wykonawczą „Ch1” w której zainstalowano urządzenia suwakowe, jednorzędowe sterowane elektrycznie (Ryc. 66.). Nowy obiekt (Ryc. 67.) przejął obowiązki dotychczasowych dwóch nastawni mechanicznych „Ko” oraz „Kms” zlokalizowanych we wschodniej części stacji, które zostały rozebrane. Na całej stacji zdemontowano semafony kształtowe i mechaniczne tarcze ostrzegawcze, które zastąpiono semaforami świetlnymi.

W okręgu nastawczym „Ch1”, podobnie jak wcześniej w okręgu nastawczym „Ch”, zainstalowano rozjazdy sterowane elektrycznie, likwidując pędnie. Zainstalowano również elektryczne oświetlenie latarni zwrotnicowych, wycofując z użytku lampy karbidowe. Dokończono zapoczątkowaną przez okupanta budowę górki rozrządowej oraz podłączono do niej cztery wybudowane podczas wojny tory. Do sterowania pracą górki rozrządowej postawiono nową dwupiętrową nastawnię wykonawczą „Ch2”, która została wyburzona w 2010 roku (Ryc. 68.).

W maju 1962 roku przebudowano stary nieużywany magazyn odcinka elektroenergetycznego i adaptowano go na dwustanowiskowy garaż samochodowy, służący do przeprowadzania napraw i przeglądów. Roboty zostały wykonane w ramach bieżącego utrzymania budynków. W tym samym roku na stacji Lipusz oddano do użytku nową żelbetonową wieżę wodną wraz z pompownią.

Latem 1963 roku w miejscu siódmego kanału rewizyjnego w hali parowozowni powstały specjalistyczne warsztaty pomocnicze oraz dobudowano do hali od frontu parterowy budynek olejarni. Obiekty powstały celem zaspokojenia potrzeb rozwijającej się trakcji spalinowej. 1 września oddano do użytku rozbudowany budynek dyspozytorni, znajdujący się przy obrotnicy (Ryc. 69.). Na parterowym budynku dyspozytorni nadbudowano piętro, dzięki czemu powstały nowe pomieszczenia, do których przeniesiono biura Oddziału Dyspozycji Trakcji. Przy pracach wyróżnili się Bronisław Dzwonkowski, Bonifacy Kneba i Konrad Kloskowski.





**Ryc. 66.** Nastawnica suwakowa jednorzędowa nastawni „Ch1”.  
**Fot.** Nikodem Wodowski.



**Ryc. 67.** Nastawnia wykonawcza „Ch1” po remoncie w 2017 roku.  
**Fot.** Damian Otta.



W roku 1964 w starej wieży ciśnień, w miejscu nieistniejącego już wówczas zbiornika wodnego, zabudowano schody i urządzono pomieszczenia magazynowe o powierzchni około 70 m<sup>2</sup>. W tym samym roku na stacji Pruszcz Bagienica zbudowano nowe podziemne składowisko paliwa płynnego, składające się z 3 zbiorników mogących pomieścić łącznie 45 ton paliwa. Składowisko przeznaczone było dla trakcji spalinowej, która zastąpiła trakcję parową na obsługiwanych przez lokomotywnię pomocniczą Pruszcz Bagienica liniach kolejowych: Tuchola – Koronowo oraz Terespol Pomorski – Złotów.

W roku 1965 dla ułatwienia poboru paliwa przez lokomotywy spalinowe prowadzące pociągi przelotowe z Piły do Tczewa, na międzytorzu torów nr 1 i 2 ułożono przewód paliwowy o długości 110 metrów, prowadzący z olejarni w okolicy żurawia wodnego. Prace zostały wykonane przez drużyny pociągowe w czynie społecznym. W tym samym roku na piętrze budynku socjalnego lokomotywni przebudowano szatnię i adaptowano ją na salę zebrań i świetlicę dla pracowników, urządzono również pomieszczenia dla Rady Zakładowej. Świetlicę wyposażono w sprzęt muzyczny oraz bibliotekę.

24 stycznia 1966 roku oddano do użytku nową zapadnię czterorzecionową o udźwigu 20 ton. Budowa zapadni pozwoliła na zaoszczędzenie 1 180 000 zł rocznie<sup>97</sup>.

1 września 1967 roku do użytku oddano nowy pawilon szkolny przy Szkole Podstawowej nr 3 w Chojnicach (Ryc. 70.). Obiekt o powierzchni 180 m<sup>2</sup> został zbudowany w czynie społecznym przez pracowników lokomotywni, będącej zakładem opiekuńczym tej szkoły. Nad pracami czuwał komitet w składzie: Franciszek Król, Tadeusz Patyński, Jerzy Kwiatkowski (kierownik szkoły) oraz Edmund Felski (przewodniczący koła rodzicielskiego). Przy pracach budowlanych wyróżnili się: Damazy Żynda, Zygmunt Gliszczyński oraz Leon Michur.

11 grudnia 1967 roku oddano do użytku nowy tor o długości 180 m oraz rozjazd pojedynczy prowadzący do magazynu olejów płynnych. Do budowy użyto szyn typu S42.



Ryc. 68. Rozbiórka nastawni wykonawczej „Ch2” w 2010 roku.  
Źródło: www.chojnice.com.



Ryc. 69. Budynek dyspozytorni po rozbudowie w 1963 roku.  
Źródło: J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

<sup>97</sup> Zapadnia czterorzecionowa hydrauliczna pozawalała na łatwiejszy demontaż osi z pojazdów, zarazem skracając czas potrzebny na wykonanie napraw i przeglądów.



**Ryc. 70.** Budowa pawilonu szkolnego Szkoły Podstawowej nr 3.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Ireny i Janusza Kamowskich.



**Ryc. 71.** Dźwig bramowy ustawiony przy kanale oczyszczowym. W tle widoczny parowóz Ty2-682, obrotnica i budynek dyspozytorni.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Szkoły Podstawowej nr 3.



**Ryc. 72.** Stacja nawęglania oddana do użytku w 1969 roku.  
**Źródło:** J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

1 maja 1968 roku, z okazji Święta Pracy, oddano do użytku nadbudowane drugie piętro budynku administracyjnego lokomotywowni. Na nowej kondygnacji budynku, o kubaturze 320 m<sup>3</sup>, urządzono salę wykładową dla drużyn lokomotywowych, która została wyposażona w ekspozyty szkoleniowe oraz sprzęt projekcyjny umożliwiający wyświetlanie filmów. Budynek rozbudowano w czynie społecznym. 15 maja tymczasową konstrukcją wiaduktu nad linią kolejową do Piły, w ciągu linii 210, zastąpiono wykonaną przez Mostostal konstrukcją stalową. W tym samym roku na torze trakcyjnym przy dyspozytorni ustawiono dźwig bramowy o udźwigu 10 ton (Ryc. 71.). Był to dźwig używany, przywieziony do Chojnic z terenu ekspedycji kolejowej stacji Gdańsk Południe.

5 kwietnia 1969 roku skonstruowano prasę hydrauliczną o sile nacisku 100 ton, służącą m.in. do wytłaczania kół zębatach, osi i łożysk. Wcześniej lokomotywownia dysponowała jedynie prasą 30-tonową. Twórcami prasy byli mgr inż. Józef Kowalkowski, Jan Kiziewicz, Zygfryd Nowicki oraz Józef Sarnowski. 10 listopada oddano do użytku nowy samoładowniczy zbiornik na węgiel do parowozów, o pojemności 140 m<sup>3</sup> (Ryc. 72.). Stalowy zbiornik zastąpił 5 pracowników, którzy dotychczas ręcznie ładowali tendry parowozów. Prace wykonano w ramach limitów inwestycyjnych. Podczas budowy nowej stacji nawęglania wyróżnili się Franciszek Król, Tadeusz Patyński, Leon Michur oraz Czesław Grzeca. 15 listopada oddano do użytku stację preparowania wody<sup>98</sup> służącej do chłodzenia silników spalinowych.

6 września 1970 roku z okazji Dnia Kolejarza, w Czarnej Wodzie uroczystie odsłonięto pomnik ku czci pomordowanych kolejarzy. Na monumencie umieszczono napis: „Pamięci

<sup>98</sup> Wodę preparowano poddając ją specjalnym zabiegom przygotowującym do użycia w chłodnicach pojazdów trakcyjnych.



kolejarzy Ziemi Gdańskiej i Pomorza pomordowanym i poległym w walce z hitlerowskim najeźdźcą w latach 1939-1945 – Kolejarze DOKP Gdańsk”. Pomnik odsłonięto w obecności dyrektora DOKP Gdańsk inż. Stefana Michałowicza. Budowa pomnika została sfinansowana z dobrowolnych składek braci kolejarskiej, natomiast prace budowlane wykonali kolejarze DOKP Gdańsk. Swoją rolę w budowie mieli również kolejarze z węzła chojnickiego.

W roku 1970 na stacji poczyniono wiele inwestycji. Trzy pomieszczenia dawnej malarni i składnic w starej wieży ciśnieniowej zaadaptowano na zakładową przychodnię lekarską z urządzeniami sanitarnymi. Pracę w przychodni rozpoczęli lekarze Jacek Grabowski i Zbigniew Kondera oraz pielęgniarka Elżbieta Majer. W tym samym roku wyszło na jaw, że lokomotywnia odprowadza nieoczyszczone ścieki do systemu kanalizacyjnego, prowadzącego do stawu w parku 1000-lecia. Badania wody w parkowym zbiorniku, przeprowadzone przez Wydział Gospodarki Wodnej i Ochrony Powietrza Prezydium PRN, wykazały zanieczyszczenie wody ekstraktami oliwy i ropy pochodzącymi z terenu PKP. W związku z tym na stacji podjęto prace mające zabezpieczyć parkowe stawy przed skażeniem ściekami z lokomotywni. Przed halą parowozowni zbudowano dwa nowe kanały rewizyjne, wybetonowano okoliczny teren oraz zabudowano dwie studzienki odtłuszczające ścieki. Ułożono również nowy przewód kanalizacyjny o średnicy 250 mm i długości 80 m, prowadzący z hali lokomotywni do studzienki odtłuszczającej przy obrotnicy. Kolejną inwestycją ukończoną w roku 1970, była nadbudowa piętra nad budynkiem magazynu olejów. Na nowej kondygnacji olejarni, o kubaturze 540 m<sup>3</sup>, znalazły się pomieszczenia socjalne dla drużyn lokomotywowych. Po wschodniej stronie zasieków węglowych wzniesiono budynek punktu kontrolnego wyjazdu lokomotyw.

28 października 1971 roku dokonano odbioru i oddano do użytku schronisko dla pracowników manewrowych stacji Chojnice, umiejscowione obok nastawni rozrządowej „Ch2” (Ryc. 73.).

6 listopada oddano do użytku budynek odcinka elektroenergetycznego zbudowany na końcu peronu nr 2. Jego budowa trwała od maja, a całość prac wykonano w czynie społecznym, na co poświęcono 16 800 roboczogodzin. Budynek o kubaturze 1700 m<sup>3</sup> mieści na parterze cztery pomieszczenia warsztatowe, zaś na piętrze szatnię, umywalnię, jadalnię, magazyn podręczny oraz biura. Na otwarciu obiektu obecni byli przedstawiciele DOKP z Gdańska. Gazeta Pomorska informowała o wydarzeniu następująco: „Czynem społecznym, który pochłonął niemal wysiłek, kolejarze chojnickiego węzła uczcili VI Zjazd partii, Rewolucję Październikową, (...) oraz 100-lecie kolei w Chojnicach.” W podsumowaniu artykułu dodano: „Rocznice te uczczono godnie, czynem na miarę naszych czasów.”

Dwa tygodnie później, 20 listopada, otwarto nowe warsztaty ZSZ przy ulicy Kościarskiej. W uroczystościach wzięli udział przedstawiciele lokomotywni, która udzielała



Ryc. 73. Schronisko pracowników manewrowych przy nastawni Ch2.  
Źródło: Czas Chojnic, 11.03.2004, nr 10/89.



pomocy w transporcie i robotach fachowych. W dowód uznania lokomotywnia otrzymała dyplom z Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu. W tym samym roku przy garażu samochodowym zbudowano myjnię, a w budynku garażu urządzono szatnię dla kierowców. Przy pracach wyróżnili się Henryk Landowski oraz Franciszek Kryczyk. W hali lokomotywni, pod warsztatami urządzeń technicznych, zainstalowano piec centralnego ogrzewania mający ogrzewać budynek olejarni oraz pomieszczenia warsztatów pomocniczych na hali (Ryc. 74.). Przy pracy wyróżnili się Henryk Landowski, Józef Piłat i Zygmunt Gliszczyński.

W styczniu roku 1972 teren przylegający do budynku oddziału elektroenergetycznego, będący przedłużeniem peronu 2, został utwardzony trylinką. Tym samym sposobem utwardzono również teren pomiędzy halą lokomotywni a obrotnicą. Nad mieszczącymi się na hali warsztatami pomocniczymi, nadbudowano piętro o kubaturze ok. 500 m<sup>3</sup>, gdzie urządzono szatnię dla pracowników warsztatowych. Na parterze budynku administracyjnego lokomotywni, w miejscu pomieszczeń socjalnych, zlokalizowano warsztaty i pomieszczenia socjalne dla przyzakładowej szkoły zawodowej.



**Ryc. 74.** Piec centralnego ogrzewania hali.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Ireny i Janusza Kamowskich.

W tym samym roku na stacji dokonano modernizacji pięciu torów głównych dodatkowych, wbudowano izolowane podkłady strunobetonowe, a połączenia szyn zespawano tworząc tor bezстыkowy. Oddano też do użytku nową bocznice przemysłową, odgałęziającą się od żeberka trójkąta do nowo wybudowanych zakładów przemysłowych „ZREMB” oraz „Mostostal”.

2 marca 1973 roku przekazano do użytku nowy budynek socjalny i magazynowy, położony przy rampie załadunkowej czołowo-bocznej (Ryc. 75.). Obiekt powstał na potrzeby Magazynu Filialnego w Chojnicach. Otwarcia obiektu dokonał I Sekretarz KP PZPR Tadeusz Czapiewski oraz wicedyrektor DOKP w Gdańsku mgr inż. Józef Kobus. Prace wykonano w czynie społecznym i w ramach zobowiązań pracowników chojnickiego węzła PKP.

W lipcu tego samego roku, przy torach rozrządowych w rejonie nastawni „Ch2”, ustawiono pudło wagonu osobowego pozyskane z kasacji, które zaadaptowano na schronisko dla pracowników manewrowych stacji. 1 maja ze względu na słabą frekwencję widzów oraz utratę płynności finansowej zlikwidowano istniejące od 1956 roku związkowe kino

„Kolejarz”, a 1 czerwca przekazano do użytku nową strażnicę przejazdową przy przejeździe kolejowo-drogowym na ulicy Przemysłowej, w ciągu linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice. Strażnicę zbudowała Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Mostostal”, w ramach funduszu inwestycyjnego. W tym samym miesiącu, w związku z dalszym zanieczyszczeniem ściekami olejowymi wody w stawie w parku 1000-lecia, w rowie nieopodal górki rozrządowej zainstalowano odtłuszczacz ścieków spływających z południowego kolektora stacyjnego. Przy budowie tej wyróżnił się Stefan Grabowski. 27 września 1973 roku dokonano odbioru po kapitalnym remoncie budynku dworca kolejowego w Wierzchowie Człuchowskim. Prace remontowe trwające od stycznia 1970 roku przeprowadzał Rejon Budynków Chojnice.

Wiosną 1974 roku dla uczczenia 30-lecia PRL i 700-lecia Chojnic, pracownicy stacji podjęli się w czynie społecznym, po 13 latach od poprzedniego remontu, odmalowania elewacji budynku dworca, budynku administracyjnego oraz noclegowni drużyn konduktorskich. Odnowiono również urządzenia stacyjne. Niezbędne rusztowania i surowce zapewnił Rejon Budynków Chojnice. Na wykonanie tych prac poświęcono 5130 roboczogodzin. Przy pracach wyróżnili się: Alfons Stoltzman, Bronisław Szczęsny, Wiesław Januszewski, Zenon Frąckowiak, Bolesław Milka, Leon Wojtalewicz, Kazimierz Ortman, Feliks Kroplewski, Marcei Trzebiatowski oraz Bernard Nenca.

7 września 1974 roku przekazano do użytku (miesiąc przed terminem), budynek socjalno-warsztatowy zlokalizowany na końcu peronu nr 3 (Ryc. 76.). Obiekt o kubaturze 3050 m<sup>3</sup> zbudowano w czynie społecznym z limitów inwestycyjnych. Mieściły się w nim warsztaty naprawcze działu urządzeń technicznych, warsztaty szkoły przyzakładowej, szatnie, stolarnia i malarnia, a także pralnia i suszarnia. W uroczystościach uczestniczyli m.in.: naczelnik zarządu trakcji DOKP Gdańsk – Feliks Pohl oraz poseł na sejm PRL – Witold Lubiński.



**Ryc. 75.** Budynek Magazynu Filialnego w Chojnicach w2017 roku.  
**Fot.** Damian Otta.



**Ryc. 76.** Budynek socjalno-warsztatowy przy peronie 3 w 2017 roku.  
**Fot.** Damian Otta.

W dniach 5-20 grudnia 1974 roku na szlaku Stronno – Serock – Świekatowo przeprowadzono wymianę szyn typu S49<sup>99</sup> na typ S60<sup>100</sup> i ich spawanie na tor bezстыkowy, na długości 5,6 km. Był to pierwszy odcinek na terenie Oddziału Drogowego Chojnice wykonany przy pomocy tej technologii. Również w grudniu z dachu budynku dworca PKP zdemontowano tradycyjny zegar wskazówkowy, a w jego miejsce zainstalowano nowoczesny cyfrowy zegar elektroniczny (Ryc. 77.). Artykuł zamieszczony w numerze 296. Gazety Pomorskiej, z dnia 19 grudnia 1974 roku zatytułowany „Nowoczesność na PKP” informuje: „Chojnicki dworzec kolejowy to już staruszek, choć jeszcze nie zabytek. Szczególnych walorów architektonicznych nie posiada, ale przyzwyczaili się podróżni do jego sylwetki i nikt nie zgłasza pretensji do wyglądu obiektu. Tym bardziej, że kolejarze dbają o wygląd dworca i niedawno w czynie społecznym odnowili elewację. Obecnie kolejarze wprowadzić chcą innowację, która na pewno ucieszy podróżnych PKP i PKS. Mianowicie pozazdrościli wielu innym dworcom kolejowym posiadania modnych obecnie i praktycznych cyfrowych zegarów elektronicznych i postarali się o taki zegar dla Chojnic<sup>101</sup>. Urządzenie wykonano w Bydgoszczy, zaś montażem i instalacją zajęła się w czynie społecznym załoga Odcinka Łączności w Chojnicach. Tradycyjny zegar o średnicy 1,5 m już zdemontowano i w jego miejsce w najbliższych dniach zawiśnie nowy chronometr, który będzie widoczny już od wyjścia z tunelu.”



**Ryc. 77.** Dworzec PKP w Chojnicach z zainstalowanym zegarem elektronicznym.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Cyfrowej Stacji Muzeum.

W styczniu 1975 roku dla ułatwienia pracy manewrowych, na nastawniach i lokomotywach manewrowych zainstalowano radiotelefony. W przenośne krótkofalówki wyposażono również starszych ustawiaczy. Urządzenia zostały zainstalowane przez Odcinek Łączności.

1 kwietnia w budynku warsztatowo-socjalnym przy peronie nr 3, w pomieszczeniu o powierzchni 33,5 m<sup>2</sup> uruchomiono kiosk spożywczy. Obsługą punktu zajęła się WSS „Spolem”. Również w kwietniu, dla lepszego zabezpieczenia ruchu samochodów i pociągów, na przejeździe kolejowo-drogowym na szlaku Łubiana – Kościerzyna (linia 211) oddano do użytku nową strażnicę przejazdową. Budowy dokonali w czynie społecznym pracownicy Odcinka Drogowego Brusy, podlegającego pod Oddział Drogowy Chojnice. Przy pracach tych wyróżnili się Leon Zabrocki oraz Leon Klamann.

W czerwcu 1975 roku załoga lokomotywowni, na terenie dawnych zasieków węglowych, w czynie społecznym zbudowała nowy obiekt, w którym urządzono pralnię pracowniczych ubrań ochronnych (Ryc. 78.). Przy budowie wyróżnił się Bolesław Hamerski.

<sup>99</sup> S49 – Szyny typu lekkiego o masie 49,43 kg/m.b.

<sup>100</sup> S60 – Szyny typu ciężkiego o masie 60,34 kg/m.b.

<sup>101</sup> Zegar ten został w późniejszych latach zastąpiony bardziej nowoczesnym wskazującym również temperaturę i datę. Pierwotny mechanizm znajduje się w zbiorach Chojnickiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.



W sierpniu 1975 roku pomieszczenia po referacie statystycznym i technicznym, na parterze budynku administracyjnego stacji, zaadoptowano na gabinety zakładowej przychodni lekarskiej, które dotychczas mieściły się na piętrze starej wieży ciśnień. W zwolnionych przez przychodnię pomieszczeniach urządzono szatnię dla uczniów przyzakładowej szkoły zawodowej. Prace adaptacyjne wykonali uczniowie w czynie społecznym.

W listopadzie przeprowadzono kapitalny remont toru nr 1 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie od km 0,800 do km 13,166. Tor zbudowany z szyn typu S42 na podkładach drewnianych zastąpiono torem stykowym z szyn typu S49, na podkładach strunobetonowych i drewnianych na łączeniu szyn.

8 marca 1976 roku na terenie lokomotywowni uruchomiono radiowęzeł zakładowy. Aparaturę, zakupioną z funduszu socjalnego, zainstalowano w budynku administracyjnym lokomotywowni, w pomieszczeniu obok Rady Zakładowej. Głośniki zamontowano w budynku administracyjnym, w jadalni, świetlicy, hali napraw oraz dyspozytorni. Spikerem radiowęzła została mgr Barbara Felska.

2 czerwca 1976 roku lokomotywownia Chojnice wzbogaciła się o nowy obiekt – stację naboru paliw płynnych dla spalinowych pojazdów trakcyjnych. Nowy budynek zbudowano w czynie społecznym, w miejscu dawnych zasieków węglowych. W uroczystości oddania stacji do użytku wzięli udział m.in.: dyrektor DRKP Bydgoszcz – mgr Paweł Kubat oraz naczelnik miasta Tadeusz Przytarski (Ryc. 79.).

4 grudnia 1976 roku z okazji zbliżającego się VIII Kongresu Związków Zawodowych, oddano do użytku nowy budynek kompresorni. Obiekt o powierzchni 120 m<sup>2</sup>, przylegający od tyłu do hali napraw taboru, wybudowano sposobem gospodarczym z materiałów pochodzących z odzysku. Prace wykonali w czynie społecznym pracownicy działu urządzeń technicznych, warsztatu napraw oraz członkowie przyzakładowego Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej (ZSMP).

W czerwcu 1977 roku Odcinek Łączności Przewodowej Chojnice dla usprawnienia łączności między stacjami zainstalował nowe automatyczne łącznice telefoniczne typu CK-20 na stacjach: Wierzchowo Człuchowskie, Sępólno Krajeńskie oraz Brusy. Natomiast w lipcu ta sama brygada dokonała modernizacji sieci telegraficznej z połączeń ręcznych na automatyczne na stacjach Chojnice, Tuchola, Wierzchucin i Czersk.

19 lipca 1977 roku miał miejsce odbiór techniczny i przekazanie do użytku pracownikom nowego budynku jadalni i pomieszczeń sanitarnych. Obiekt o kubaturze 400 m<sup>3</sup> zbudowano obok starej wieży wodnej. Przy jego budowie wyróżnili się: Tadeusz Patyński, Leon Michur, Bolesław Haremski, Witold Kapłon, Henryk Lewandowski, Tadeusz Głomski, Marian Kowalski oraz Konrad Kloskowski.



Ryc. 78. Budynek dawnej pralni przed rozbiórką w 2015 roku.  
Fot. Nikodem Wodowski.



**Ryc. 79.** Otwarcie stacji poboru paliwa w Chojnicach w dniu 2 czerwca 1976 roku.  
**Źródło:** J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

We wrześniu 1979 roku na stacji Chojnice prowadzono szereg prac modernizacyjnych. Trwała rozbudowa remizy i obiektu socjalnego dla Zakładowej Zawodowej Straży Pożarnej PKP. Na terenie odstawki wagonowej zbudowano nową automatyczną myjnię wagonową, a po drugiej stronie, w miejscu obecnej „nowej” hali napraw taboru rozebrano dawne zasieki węglowe. Ponadto ułożono tor nr 85 oraz rozebrano tor nr 77.



**Ryc. 80.** Dawna remiza ZZSP PKP w 2017 roku.  
**Fot.** Damian Otta.

W maju 1980 roku na stacji kolejowej w Czersku powstał nowy budynek KATS, w którym zainstalowano urządzenia automatycznej centrali telefonicznej typu CK-60 oraz stację wzmacniakową telefonii nośnej Tfn. Instalację urządzeń przeprowadzili pracownicy zakładów KZŁ w Bydgoszczy oraz TCL Chojnice.

28 lipca 1980 roku po zakończonej rozbudowie oddano do użytku remizę ZZSP PKP (Ryc. 80.). Na parterze znalazło się zaplecze techniczne taboru samochodowego lokomotywowni Chojnice, natomiast na piętrze urządzono sypialnię, biura, świetlicę, kuchnię i łazienkę dla strażaków.

Na otwarciu wzniesionego w czynie społecznym przez załogi ZZSP oraz Lokomotywowni obiektu obecni byli m.in.: zastępca dyrektora Północnej DOKP – mgr inż. Jerzy Czarnowski, komendant okręgu straży pożarnych – podpułkownik Kazimierz Wojdyło oraz dyrektor DRKP w Bydgoszczy – mgr Witold Pujszo.



15 marca 1981 roku do Dyspozycji Kolejowej Przychodni Lekarskiej w Chojnicach oddano dwa pomieszczenia należące wcześniej do laboratorium geologicznego DOM. W maju podjęto decyzję o konieczności zwiększenia liczby pomieszczeń noclegowni drużyn konduktorskich. Na ten cel postanowiono zaadaptować pomieszczenia na piętrze budynku dworca. W tym celu znajdujące się na piętrze budynku stacyjnego biura Komitetu Zakładowego PZPR, przeniesiono do pomieszczenia sali narad Domu Kolejarza przy ulicy Warszawskiej 16. Do dwóch pomieszczeń po KZ PZPR przeniesiono kolejowy posterunek Milicji Obywatelskiej, natomiast cztery pomieszczenia dawnego posterunku MO zaadaptowano na pokoje noclegowe. Po wypowiedzeniu przez PKP umowy najmu pomieszczenia na parterze budynku dworca, w którym dotychczas znajdował się salon fryzjerski, przekazano je na potrzeby Ochotniczych Rezerw Milicji Obywatelskiej (ORMO). Pomieszczenie na piętrze dworca, użytkowane dotychczas jako mieszkanie p. Zenona Frąckowiaka, przeznaczono na biuro Odcinka Zabezpieczenia Ruchu (TCZ), zaś w pomieszczeniu opróżnionym przez TCZ urządzono biuro Komisji Węzłowej NSZZ „Solidarność”. Jednakże już 25 marca 1982 roku odebrano „Solidarności” pomieszczenie na piętrze budynku dworca i przekazano je ZSMP.

We wrześniu 1981 roku Przedsiębiorstwo Budownictwa Rolniczego (PeBeRol) Chojnice, przystąpiło do budowy stołówki PKP w ogrodzie budynku przy ul. Dworcowej 25 oraz oddało do użytku nowy budynek socjalno-bytowy i warsztatowy (Ryc. 81.), zbudowany z funduszu inwestycyjnego na terenie byłych składowisk PKP, przy wiadukcie nad ulicą Tucholską. W budynku znalazły się pomieszczenia służb: Sekcji Utrzymania i Naprawy Wagonów (WGO), Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego (MES), Sekcji Drogowej (DRS) i PPUK. W październiku PeBeRol zakończył budowę i przekazał do użytku nową stację transformatorową i rozdzielnię dla potrzeb MES Chojnice. Nowy obiekt umiejscowiono na terenie dawnych zasieków węglowych, obok „trójkąta”.

6 stycznia 1983 roku odbyło się uroczyste przekazanie do użytku nowego zaplecza warsztatowego Oddziału Napraw i Utrzymania Wagonów w Chojnicach (Ryc. 82.). Obiekt o łącznej powierzchni zabudowy 4000 m<sup>2</sup>, składał się z hali napraw wagonów wyposażonej w dwa tory rewizyjne, warsztatów podręcznych i pomieszczeń administracyjnych. Budynki zostały wykonane przez PeBeRol Chojnice. Zaplecze zostało wyposażone w specjalistyczny sprzęt niezbędny do obsługi wagonów (Spis wyposażenia wagonowni zamieszczono w Załączniku 4). W uroczystości otwarcia kompleksu wzięli udział m.in.: Wiceminister Komunikacji – mgr Janusz Głowacki, dyrektor Północnej DOKP – mgr Dominik Adamek, zastępca dyrektora Północnej DOKP – mgr Jan Werbiński oraz dyrektor DRKP Bydgoszcz – mgr Witold Pujszo.



**Ryc. 81.** Budynek socjalno-warsztatowy nieopodal wiaduktu nad ul. Tucholską. W tle manewrująca lokomotywa SU42-508.  
**Fot.** Damian Otta, 29 lutego 2016 roku.





**Ryc. 82.** Hala wagonowni w ostatnich latach działania.  
**Fot.** Nikodem Wodowski, 11 stycznia 2004 roku.

13 grudnia 1983 roku oddano do użytku stołówkę zakładową PKP<sup>102</sup>. Kierownikiem stołówki został Piotr Zakrzewski, zaś szefową kuchni Danuta Sporysz. Załoga stołówki liczyła 17 osób, a sala konsumpcyjna mogła jednocześnie pomieścić 120 osób. W 2017 roku w budynku dawnej stołówki PKP znajdował się Coloseum Club.

W listopadzie 1984 roku rozpoczęła się likwidacja ogrodów kolejowych mieszczących się przy skrzyżowaniu ulic Towarowej i Warszawskiej. Po przeprowadzonej niwelacji terenu, przeznaczono go pod budowę bloków mieszkalnych. Są to bloki przy ulicy Warszawskiej 20 i 22. Plac budowy przekazano wyko-

nawcy PeBeRol Chojnice 10 maja 1985 roku. Inwestorem budowy bloków była Północna DOKP. Ogrodnictwo PKP w zamian za utracony ogród zajęło teren przed budynkiem mieszkalnym, na rogu ulic Towarowej i Nad Dworcem.

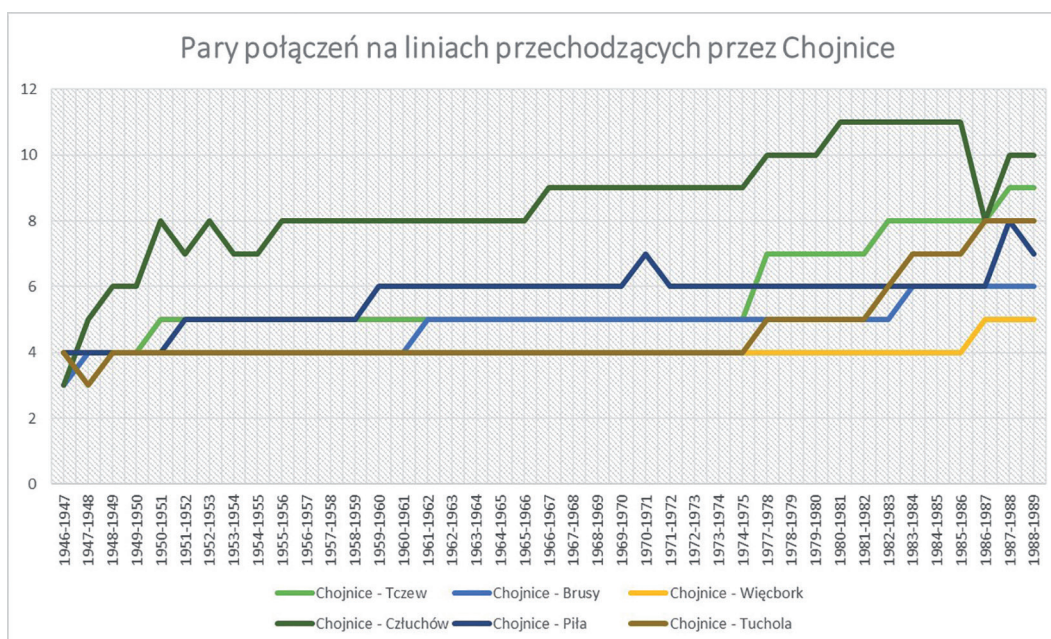
13 października 1989, roku po kapitalnym remoncie trwającym dwa lata, oddano do użytku Dom Kolejarza przy ulicy Warszawskiej.

### 4.3. Połączenia kolejowe węzła Chojnice

W latach 1945-1989 nastąpił znaczący wzrost liczby połączeń kolejowych w regionie. Wpływało na to wiele czynników, najistotniejszym z nich był wzrost gospodarczy rozwijającego się po wojnie państwa oraz polityka komunikacyjna PRL. Rycina 83. ukazuje dynamikę zmian liczby połączeń wychodzących z Chojnic do sąsiednich miast. Były to odcinki, na których PKP oferowało najwięcej połączeń.

Przez wiele lat liczba par pociągów utrzymywała się na stałym, statycznym poziomie. Największymi zmianami cechował się odcinek pomiędzy Chojnicami a Człuchowem. Zmiany te najczęściej spowodowane były pojawiającymi się w rozkładzie jazdy pociągami dalekobieżnymi, zmierzającymi od Chojnic w stronę Szczecina i Kołobrzegu. Wzrosty na tej linii związane były również z uruchomieniem bezpośrednich połączeń w relacji Chojnice – Człuchów – Przechlewo – Słosinko – Miastko. Znaczny spadek w rozkładzie jazdy 1986-1987, spowodowany został zawieszeniem kursowania pociągów na linii 413 Człuchów – Słosinko. W kolejnym roku pociągi na tę linię powróciły, lecz w okrojonym do zaledwie dwóch par rozkładzie jazdy. Na pozostałych liniach komunikacyjnych, po długotrwałej stagnacji widać wzrosty po roku 1980 i ponownie po roku 1985.

<sup>102</sup> Stołówka była czynna w dni robocze. Wydawanie obiadów odbywało się w godzinach 13:00 – 16:00. Koszt obiadu w abonamencie wynosił 39 zł.



**Ryc. 83.** Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1946-1989.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie urzędowych i sieciowych rozkładów jazdy pociągów z lat 1946-1989.

Koniec lat 70. oraz lata 80. stanowiły okres ciągłego wzrostu liczby połączeń w węźle chojnickim. Doskonale obrazuje to Ryc. 84. Łączna liczba par pociągów pasażerskich, przyjmowanych i odprawianych na stacji Chojnice przekroczyła 90 w ciągu doby, a więc wielkość nie notowaną nigdy przedtem na węźle w Chojnicach. Był to złoty okres chojnickiej kolei. Wyższą liczbę odnotowano jeszcze w rozkładzie jazdy 1989-1990. Koniec lat 80., ściśle związany z przemianami ustrojowymi, jakie nastąpiły w Polsce zamknął „złoty wiek” kolei, o czym szczegółowo w następnym rozdziale.

W latach 1945-1989 nie zamknięto żadnej linii kolejowej w regionie. Wstrzymany ruch pociągów na linii 413 (Człuchów – Słosinko) został wznowiony po roku przerwy, na pozostałych liniach pociągi kursowały nieprzerwanie do końca tej epoki.

#### 4.4. Magistrała Węglowa „BIS” Śląsk – Porty

Wzrost gospodarczy na początku lat 70. XX wieku spowodował wzmożone zapotrzebowanie na transport węgla z kopalń położonych na południu kraju do portów morskich w Gdyni i Gdańsku. Dotychczas surowiec przewożono linią kolejową 131 Chorzów Batory – Tczew, lecz ciągle rosnąca liczba pociągów spowodowała poważne utrudnienia na linii, po której odbywał się również wzmożony ruch pociągów pasażerskich w relacjach Gdynia – Bydgoszcz – Katowice. Problemy na linii 131 wymusiły poszukiwanie alternatywnych ciągów komunikacyjnych. 16 maja 1973 roku zebrała się komisja pod przewodnictwem Ministra Komunikacji inż. Mieczysława Zajfrydy, dyrektora DOKP w Gdańsku inż. Stefana Michałowicza oraz jego zastępcy mgr. inż. Edwarda Stefańskiego. Celem było zbadanie możliwości rozbudowy do dwóch torów i zelektryfikowania linii kolejowej 281 na odcinku

Gniezno – Nakło nad Notecią – Więcbork – Chojnice, oraz linii kolejowej 203 na odcinku Chojnice – Tczew. Zgodnie z planem, linie te wraz z odcinkiem Kluczbork – Ostrów Wielkopolski – Jarocin – Gniezno miały stanowić alternatywny ciąg komunikacyjny dla transportów węgla do portów Zatoki Gdańskiej.

4 lutego 1975 roku delegacja lokomotywowni Chojnice w składzie: Czesław Kuliński, Mieczysław Kiedrowski, Alfons Wałdoch wraz z posłem na sejm PRL Witoldem Lubińskim udała się na spotkanie z dyrektorem Centralnego Zarządu Trakcji Ministerstwa Komunikacji. Tematem rozmów była modernizacja ciągu Gniezno – Chojnice – Tczew oraz rola węzła Chojnice w tym zadaniu. Wskazano na konieczność rozbudowy węzła Chojnice i przygotowanie go do obsługi ok. 110 lokomotyw elektrycznych oraz wzrost zatrudnienia do ok. 1600 osób. 23 października 1975 roku w sali konferencyjnej „Mostostalu” Chojnice odbyła się narada pod przewodnictwem Wiceministra Komunikacji Kazimierza Jacukiewicza, z udziałem dyrektora Departamentu Inwestycji MK Edwarda Kopińskiego oraz dyrektora Centralnego Zarządu Utrzymania Kolei Andrzeja Gołaszewskiego, w sprawie budowy i uruchomienia drugiej magistrali węglowej Śląsk – Kluczbork – Ostrów Wielkopolski – Jarocin – Gniezno – Nakło nad Notecią – Chojnice – Tczew – Porty. Zapadła decyzja o ułożeniu drugiego toru na istniejącym nasypie pomiędzy Chojnicami a Tczewem oraz poszerzeniu nasypów, wiaduktów i przepustów na szlaku Gniezno – Chojnice. Przebudowa torowisk i stacji miała być zwieńczona elektryfikacją całego odcinka w latach 1976-1980<sup>103</sup>.

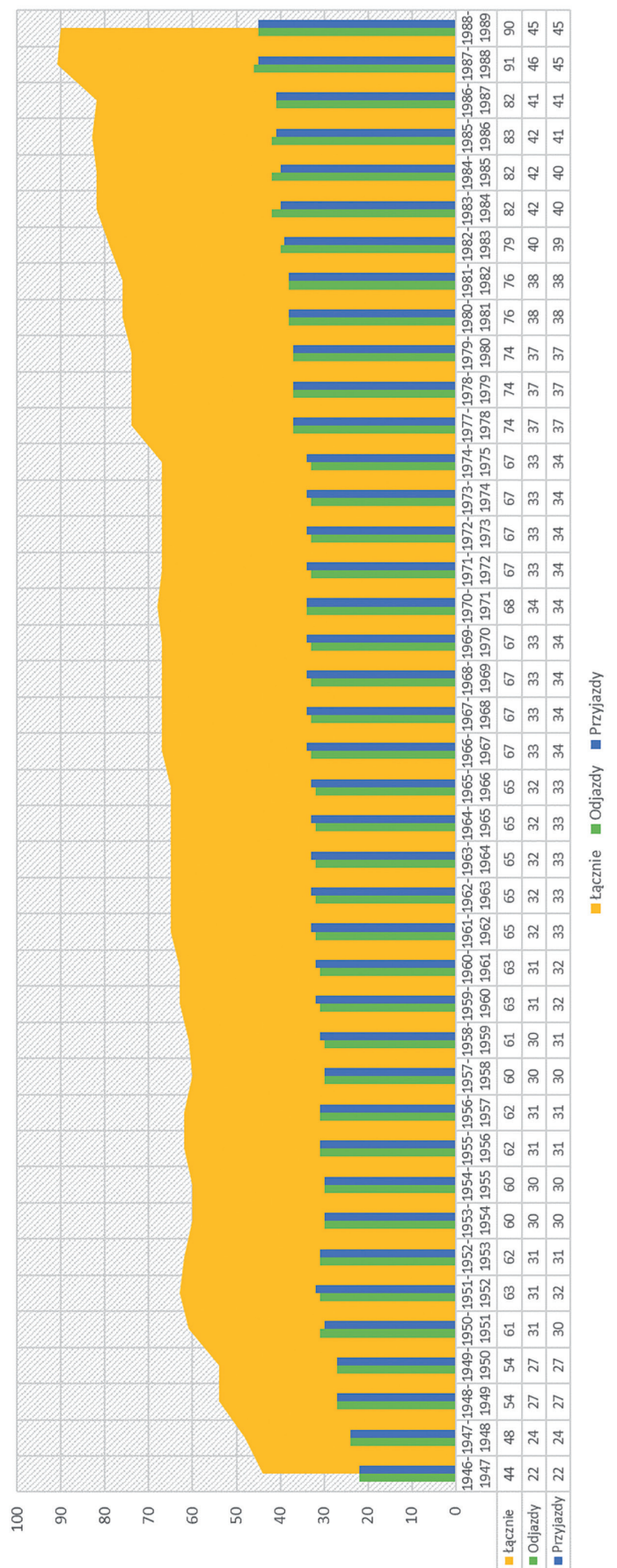
1 kwietnia 1976 roku Oddział Zmechanizowanych Robót Drogowych Chojnice rozpoczął prace związane z kapitalnym remontem trzech przepustów na szlaku Kcynia – Nakło nad Notecią. Jednocześnie rozpoczęto poszerzanie nasypu torowiska pod drugi tor, na odcinku od granicy Zachodniej DOKP na szlaku Wapno – Kcynia (Ryc. 85.). 10 maja do pomocy przy budowie skierowano 47 żołnierzy, których zakwaterowano w Czersku. Część z nich przydzielono do pracy w bazie montażowej w Więcborku, zaś część w bazie demontażowej w Pruszczu Bagienicy. Do miejsca pracy żołnierze dowożeni byli autobusem MPK Chojnice. 13 maja rozpoczęto wymianę ciągłą torowiska na szlaku Wapno – Kcynia – Nakło nad Notecią. Roboty te wykonywał Pociąg Zmechanizowanych Robót Nawierzchniowych DP56. 7 czerwca pociąg ten został przeniesiony na szlak Czarna Woda – Czersk, gdzie rozpoczął układanie drugiego toru, ze zmontowanych w bazie montażowej w Więcborku odcinków szyn typu S49 na podkładach żelbetowych typu INBK. 23 czerwca Jednostka Wojsk Inżynieryjnych z Grudziądza w czterech grupach mostowych przystąpiła do prac modernizacyjnych przy przepustach na odcinku Witosław – Więcbork oraz w dwóch grupach rozpoczęła prace przy podtorzu na szlaku Wapno – Kcynia. 134 żołnierzy pracujących przy modernizacji zakwaterowano w przystosowanych do celów mieszkalnych barakach na Zgrupowaniu Polowym nr 18 w Sępólnie Krajeńskim. 1 lipca pociąg DP56 przerwał prace na odcinku Czarna Woda – Czersk i rozpoczął układanie drugiego toru na odcinku Tczew – Swarozyn. 24 lipca do prac ziemnych przy podtorzu na szlaku Kcynia – Nakło nad Notecią przystąpiło Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych.

Podczas prac budowlanych w 1976 roku łącznie przemieszczono ok. 100 tys. m<sup>3</sup> ziemi i żwiru, wykonano nasypy i wykopy pod drugi tor. Miejscami obniżono lub podwyż-

<sup>103</sup> M. Pisarski, *Koleje Polskie*, str. 125.



Ruch pociągów na stacji Chojnice





**Ryc. 85.** Załadunek urobku na wagony samowyładowcze typu 904V, przy wykorzystaniu koparki „Waryński” K-606 na szlaku Wapno – Kcynia przy budowie drugiego toru.

**Źródło:** J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Oddziału Zmechanizowanych Robót Drogowych

szo istniejący tor dla załadunku profilu podłużnego linii. Na szlaku Wapno – Nakło wykonano dwanaście przepustów, zaś na szlaku Nakło – Więcbork trwały prace nad dziewięcioma kolejnymi.

Dzięki pracom prowadzonym na linii 281 oraz 203, w 1976 roku oddział ZRD Chojnice wzbogacił się o nowe pojazdy drogowe, torowe oraz sprzęt roboczy:

- czteroosiowe wagony samowyładowcze typu 409Va w liczbie 49 szt.,
- sześćoosiowe wagony samowyładowcze typu 904V w liczbie 10 szt.,
- samochód osobowo-terenowy UAZ,

- 2 samochody ciężarowo-dostawcze „Żuk” A13M,
- samochód ciężarowy skrzyniowy „STAR” A200,
- 2 samochody ciężarowe – wywrotki „STAR” W28,
- samochód pogotowia technicznego na podwoziu STAR-a 28,
- żuraw samochodowy typu ŻS4-A2 na podwoziu STAR-a 28,
- ciągnik rolniczy Ursus C355,
- 2 przyczepy samochodowe skrzyniowe typu B46-B,
- 6 barakowozów typu PM,
- drezyna ciężarowa WM-6,
- 2 mechaniczne podbijarki podkładów typu PD-90M,
- 2 ładowarki hydrauliczne typu Ł-31,
- koparko-spycharka typu BH-025A,
- koparka jednoczopowa typu KS-251,
- spychacz gąsienicowy „Staliniec” typu T-100,
- 4 spychacze hydrauliczne typu DT-75,
- koparka gąsienicowa „Waryński” typu K-606,
- 2 koparko-ładowarki Ursus K-161-N,
- przyczepa z agregatem prądotwórczym typu EPŻ-20,
- 2 zmechanizowane suwnice bramowe typu SBR-5B,
- 4 ręczne suwnice bramowe typu SBR-2,
- autobus San H-100A – odkupiony z PKS Chojnice,
- stół do montażu rozjazdów typu S49-1:9-190 – przekazany przez Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Bydgoszcz.

30 września 1977 roku na szlaku Gutowiec – Rytel przy pomocy materiałów wybuchowych zburzono wiadukt na km 75,216 oraz rozebrano pozostałości przyczółków mostowych na km 77,300. Rozbiórkę przeprowadzili żołnierze wojsk inżynieryjnych z Chełmna, ponieważ obiekty przeszkadzały działaniom inwestycyjnym na linii 203.

18 listopada 1977 roku w biurze Oddziału DRZ w Chojnicach odbyła się konferencja prasowa zorganizowana przez Polskie Radio, TVP3 Gdańsk oraz TVP3 Bydgoszcz. Poinformowano wówczas o postępach prac na magistrali węglowej BIS.

Opis projektu z relacją dotychczasowego postępu prac podawał „Głos Wybrzeża” z dnia 22 listopada 1977 roku: *„Zakres robót jest ogromny. Trzeba przystosować do nowego obciążenia wszystkie mosty i przepusty, przebudować układy stacyjne, przystanki i posterunki ruchu. Pod wiaduktami drogowymi trzeba np. obniżyć średnio o 1 metr położenia torów, aby można było zainstalować urządzenia elektryfikacyjne. Chojnicki dworzec nie pomieści takiej liczby pociągów, jakie się pojawią na 2-torowej linii. Zaszła więc konieczność zbudowania dworca towarowego 4 km za miastem w miejscowości Ogorzeliny. Roboty już się zaczęły. Prowadzi je DOKP, wspierana przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych z Gdańska, „Energopol” z Grudziądza i wojsko. Prace rozciągnięte są na długości 60 km. Zbudowano nowy tor i zmodernizowano istniejący na odcinku trasy Tczew – Starogard. W okolicach Więcborka prowadzone są na szeroką skalę prace ziemne. W Czersku działa pociąg zmechanizowany DP-56, który dysponuje urządzeniami technicznymi zdolnymi w ciągu 8 godzin zerwać stare torowisko i ułożyć nowe o długości tysiąca metrów. Prace na torach prowadzi się przy zachowaniu wojskowej dyscypliny. Ustalono bowiem krótkie przerwy w ruchu. Po upływie uzgodnionego terminu tory muszą być gotowe do przepuszczenia pociągów. 120-osobowa załoga pociągu, kierowana przez Władysława Greya, dobrze sobie radzi w trudnych warunkach, skoro do wykonania planu rocznego zostało jej tylko ułożenie 3-kilometrowego torowiska. Z myślą o budowie magistrali „BIS” w miejscowości Gutowiec powstaje baza, w której będzie się demontować zerwane wraz z podkładami odcinki torowisk (niektóre szyny noszą daty: 1905 rok) oraz zestawiać także same odcinki nowych torowisk. Wśród budowniczych nowego szlaku, który z pewnością wpłynie aktywizująco na leżące przy nim miejscowości, wyróżniają się: kierownik robót – Kazimierz Korda, majster – Franciszek Żuchowski, operator maszyn – Konrad Połom i rzemieślnicy Zygmunt Lipecki, Rudolf Talewski oraz Jerzy Wróblewski. Budowa przeżywa pewne trudności, spowodowane niedostatkami sprzętu. Brakuje dużych koparek i około 30 wagonów samowyladowczych. Nie ma także dostatecznej ilości materiałów budowlanych, w tym zwłaszcza podsypki, podkładów i szyn.”*

11 października 1979 roku oddano do użytku nowo zbudowany drugi tor linii 203 na szlaku Czarna Woda – Czersk. Tor złożony z szyn typu S49 na podkładach betonowych i tłuczniu, przekazano w użytkowanie służbie ruchu. W skład komisji odbiorczej weszli: Roman Dejewski z DRZ Chojnice, Mieczysław Jankowski z DRKP Gdynia, Brunon Łobeczki z DRS Starogard Gdański oraz Włodzimierz Siegmiller z DRS Chojnice. Do końca roku ułożono jeszcze 2 km torowiska na szlaku Czersk – Gutowiec. Uruchomiono również nowy system łączności telefonicznej na odcinku Chojnice – Czersk – Tczew.





**Ryc. 86.** Wjazd na stację PKP w Więcborku od strony Nakła.  
Z lewej strony widoczna wolna przestrzeń na wiadukcie  
poszerzonym z myślą o rozbudowie układu torowego stacji.  
**Fot.** Damian Otta, 22 lipca 2017 roku.

W latach 80. XX wieku w Polsce rozpoczął się kryzys. Strajki zachwiały gospodarką, wskutek czego transporty węgla do portów zmniejszyły się. W obliczu rosnących problemów gospodarczych rząd wstrzymał budowę magistrali BIS, a środki przeznaczone na realizację tego zadania zostały przesunięte na inne cele. Po poprawie sytuacji gospodarczej budowa miała być kontynuowana. Lata mijają a budowy nie wznawiano. Przed zawieszeniem prac udało się zbudować i oddać do użytku drugi tor na odcinku Tczew – Gutowiec, wykonano prace ziemne na odcinku Wapno – Nakło nad Notecią, przebudowano przepusty i wiadukty oraz przygotowano przyczółki mostu nad rzeką Noteć do ułożenia drugiego

toru. Na odcinku Nakło – Chojnice punktowo przeprowadzono prace ziemne, a na odcinku Nakło – Więcbork przebudowano kilka przepustów i wiaduktów (Ryc. 86.), nie wyremontowano jednak istniejącego torowiska. Zmiany ustrojowe roku 1989, dały nadzieję na kontynuację projektu. Jednak były one złudne. Upadek PRL pogrzebał koncepcję Magistrali Węglowej BIS, której budowa nie została ukończona, w następstwie czego stacja Chojnice nie doczekała się elektryfikacji.

#### 4.5. Budowa nowego zaplecza technicznego na Stacji Chojnice

Natłok pracy w zakładach naprawczych taboru kolejowego, rozmieszczonych w wielu miastach na terenie kraju, powodował wydłużane się okresu oczekiwania na wykonanie napraw awaryjnych oraz rewizji pojazdów trakcyjnych. Zapasy taborowe lokomotywowni nie były w stanie sprostać obsłudze wszystkich pociągów i odczuwalne były braki taborowe. Co prawda w rezerwie nadal pozostawały parowozy, lecz zarówno maszynistom, jak i pracownikom warsztatowym nie spieszyło się by wprowadzać je z powrotem do ruchu. W 1980 roku zapadła decyzja, że uszkodzone w wypadku wagony motorowe SN61-90 oraz SN61-121, zamiast kierować do ZNTK zostaną odbudowane w Chojnicach, aby skrócić czas potrzebny na naprawę. Wobec narastających problemów, mimo licznych wad i niedostatecznego wyposażenia zaplecza technicznego, jakim w Chojnicach była dawna parowozownia, podjęto decyzję o rozpoczęciu przeprowadzania napraw awaryjnych oraz napraw rewizyjnych 4. poziomu utrzymania we własnym zakresie. (Spis wyposażenia starej hali parowozowni zawiera Załącznik 5).

Pierwszym w historii zakładu pojazdem trakcyjnym skierowanym na naprawę rewizyjną w dniu 27 września 1982 roku był wagon motorowy SN61-130. Naprawa ta została ukończona po 43 dniach – 8 listopada 1982 roku. W tym czasie pojazd skierowa-

ny do ZNTK prawdopodobnie nie wszedłby nawet do hali napraw. Zaangażowanie załogi warsztatu sprawiło, że 9 listopada skierowano na rewizję następny pojazd SN61-154, a po zakończeniu jego naprawy 9 grudnia, już 10 grudnia – trzeci wagon motorowy SN61-179, którego naprawę ukończono 4 marca 1983 roku. W raporcie z dnia 10 marca 1984 roku, wystosowanym przez sekretarza ekonomicznego Oddziałowej Organizacji Partyjnej PZPR Lokomotywowni Chojnice Zbigniewa Lewińskiego do premiera PRL generała Wojciecha Jaruzelskiego, Lewiński informował, że w Chojnicach przeprowadzono sześć napraw rewizyjnych. Wykonano też naprawy ponad dwudziestu silników i odbudowano pięć pojazdów uszkodzonych w wypadkach.

1 sierpnia 1984 roku 11 pracowników warsztatowych z Chojnic wyjechało do ZNTK Poznań, aby przeprowadzić naprawy podzespołów wagonów motorowych SN61, niezbędne przy wykonywanych naprawach rewizyjnych. 7 września 1984 roku zakończono rewizję 10. wagonu motorowego SN61. 26 lipca 1985 roku lokomotywownię wizytował wiceminister komunikacji Janusz Głowacki. 24 kwietnia 1987 roku z hali wyjechał 25. wagon motorowy, po zakończonej naprawie poziomu P4, a niespełna rok później 26 lutego 1988 roku warsztat opuścił 30. pojazd. 17 listopada 1988 roku Północna DOKP skierowała do Chojnic, celem przeprowadzenia naprawy rewizyjnej, wagon inspekcyjny SR61-001. 27 kwietnia 1990 roku po naprawie rewizyjnej przekazano do użytku 50. wagon motorowy SN61.

Ze względu na liczne przeprowadzone naprawy rewizyjne, można by stwierdzić, że lokomotywownia Chojnice była zakładem w pełni przystosowanym do przeprowadzania tego typu napraw. Tak jednak nie było. Pracownicy warsztatowi borykali się z ogromnymi trudnościami wynikającymi z nieodpowiedniego wyposażenia lokomotywowni oraz braku odpowiednich warunków pracy. Dzielnie znosili trudy, wierząc, że były to problemy przejściowe, a budowane zaplecze techniczne zostanie ukończone.

30 grudnia 1982 roku odbyło się posiedzenie Rady Technicznej i Ekonomicznej poświęcone modernizacji i rozbudowie lokomotywowni na stacji Chojnice. Opracowano wówczas koncepcję, zakładającą przeprowadzenie przebudowy hali napraw i przystosowanie jej do wykonywania codziennych przeglądów (PK) oraz lekkich napraw bieżących pojazdów spalinowych i parowych. Postanowiono również o budowie nowej hali obsługowo-naprawczej wraz z zapleczem warsztatowo-socjalnym i administracyjnym dla wykonywania przeglądów okresowych (P1, P2, P3) oraz ciężkich napraw (P4, P5) spalinowych pojazdów trakcyjnych.

W grudniu 1983 roku Biuro Projektów Kolejowych w Gdańsku na zlecenie Północnej DOKP opracowało założenia techniczno-ekonomiczne nowej hali napraw ciężkich, mającej powstać w ramach modernizacji i rozbudowy lokomotywowni Chojnice. Opracowany projekt zakładał budowę kompleksu o łącznej powierzchni 5 248 m<sup>2</sup>, w skład którego wchodziły: hala napraw o pow. 2 400 m<sup>2</sup> i kubaturze 50 148 m<sup>3</sup> wraz z warsztatem naprawy zestawów kołowych, o pow. 540 m<sup>2</sup>, warsztatami specjalistycznymi o pow. 800 m<sup>2</sup>, akumulatornią o pow. 600 m<sup>2</sup> oraz innymi pomieszczeniami magazynowymi, warsztatowymi, socjalnymi i administracyjnymi. 3 stycznia 1984 roku projekt nowej hali dla lokomotywowni Chojnice zatwierdziły władze kolejowe w Gdańsku, a 5 kwietnia

plan realizacyjny budowy zaplecza obsługowo-naprawczego MD Chojnice<sup>104</sup>, został zatwierdzony przez Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy. 30 lipca 1984 roku decyzją zastępcy Naczelnika Miasta Chojnice wyłączono z produkcji rolnej działki nr 557, 558 i 559 położone na gruntach rolnych klasy bonitacyjnej IVa przy ulicy Tucholskiej, na cele budowy hali naprawczej taboru kolejowego. Uzyskanie tej ostatniej zgody pozwoliło na przystąpienie do prac budowlanych. Plac budowy przekazano firmie PeBeRol Chojnice. Miało to miejsce w grudniu 1984 roku, a budowa trwała do listopada roku 1991.

Obiekt o kubaturze ok. 60 tys. m<sup>3</sup> stanowił nie lada wyzwanie dla firmy budowlanej. Pracy nie ułatwiały też zmiany polityczne i gospodarcze, w obliczu których znalazła się Polska.



**Ryc. 87.** Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Tucholskiej.  
**Fot.** Damian Otta, 9 listopada 2016 roku.

Zwieńczeniem trwającej 7 lat budowy było oddanie do użytku nowoczesnego i w pełni wyposażonego obiektu. Nowy kompleks warsztatowy składał się z: hali przeglądów i napraw taboru (Ryc. 87. i 88.), warsztatu napraw zestawów kołowych, kuźni z obróbką cieplną, warsztatu obróbki mechanicznej, warsztatu napraw układów zasilania, warsztatu napraw urządzeń powietrznych, warsztatu napraw urządzeń SHP, warsztatu ślusarsko-blacharskiego, warsztatu elektrycznego i elektronicznego, narzędziowni z wyposażalnią narzędzi, malarni, spawalni, akumulatorni, kompresorowni, podręcznego magazynu

smarów, magazynu części zamiennych i akcesoriów, wydawalni i magazynu olejów, pompowni olejów smarnych, magazynu wody uzdatnionej, myjni części, stanowiska spustu paliwa, licznych pomieszczeń socjalnych i administracyjnych, zewnętrznej myjni pojazdów oraz zasieków na złom. Nowe pomieszczenia zostały również wyposażone w sprzęt niezbędny do przeprowadzania napraw. (Spis wyposażenia nowej hali zamieszczono w Załączniku 6).

Uroczystości związane z otwarciem nowej hali napraw taboru rozpoczęły się 23 listopada 1991 roku jako oficjalne obchody Święta Kolejarzy Północnej DOKP, przypadającego 2 dni później w Uroczystość Świętej Katarzyny Aleksandryjskiej – Patronki Kolejarzy. Ich przebieg szczegółowo opisuje Gazeta Chojnicka z dnia 29 listopada 1991 roku. Miejszem obchodów uroczystości stała się Stacja Rejonowa Chojnice, za sprawą oddania do użytku nowego obiektu. Miało to też związek z przypadającą 15 listopada 120. rocznicą uruchomienia kolei w Chojnicach. Na uroczystości przybyli m.in.: Ordynariusz Chełmiński biskup Marian Przykucki, Wojewoda Bydgoski Antoni Tokarczuk, zastępca dyrektora generalnego PKP Jerzy Przewłocki oraz dyrektor Północnej DOKP Dominik Adamek.

O godzinie 10:45, z peronu 3. dworca PKP w Chojnicach wyruszył pociąg specjalny wiozący uczestników uroczystości do nowej hali napraw taboru, gdzie w imieniu

<sup>104</sup> Oznaczenie MD w nomenklaturze kolejowej oznacza lokomotywnię.





**Ryc. 88.** Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Towarowej.  
Fot. Damian Otta, 8 grudnia 2017 roku.

gospodarzy – Stacji Rejonowej PKP Chojnice – przywitał ich naczelnik lokomotywowni mgr inż. Ryszard Jankowski (Ryc. 89.). Następnie ks. biskup dokonał poświęcenia zakładu oraz nowego krzyża i figury Św. Katarzyny, a następnie odprawił w hali napraw Mszę Świętą koncelebrowaną z ks. prałatem Aleksandrem Kłosem oraz innymi kapłanami z chojnickich parafii. Oprawę muzyczną liturgii przygotował chór „Consono” wraz z orkiestrą kolejową. Około godziny 13:00 uczestnicy uroczystości wyruszyli pociągiem powrotnym na stację, po czym udali się pod pomnik pomordowanych kolejarzy, gdzie po krótkiej modlitwie złożono kwiaty i wieńce.

Po oddaniu do użytku nowej hali napraw taboru przy ulicy Tucholskiej 6a, stara lokomotywownia została przeznaczona do garażowania pojazdów trakcyjnych. Jednakże nieogrzewany i nieremontowany budynek niszczał w zastraszającym tempie. W 1995 roku ze względu na możliwość zawalenia się konstrukcji dachowej nad kanałami 1 i 2 oraz 6, zostały one wyłączone z użytku. W 1996 roku nastąpiła niekorzystna dla PKP zmiana przepisów podatkowych, w związku z którą na kolej nałożono obowiązek płacenia podatku od gruntów i nieruchomości. Starą halę wyłączono więc z eksploatacji i przeznaczono do rozbiórki, wraz z obrotnicą i dyspozytornią. Zarząd węzła Chojnice domagał się rezygnacji z planu rozbiórki przedstawiając wyliczenia, zgodnie z którymi koszty wynikające z konieczności podgrzewania stacjonujących na zewnątrz pojazdów trakcyjnych oczekujących na podjęcie pracy tylko w trzech kolejnych sezonach zimowych przewyższą nakłady potrzebne na remont hali. Argumentacja ta jedynie częściowo przekonała decydentów z Zarządu Trakcji, którzy to zdecydowali



**Ryc. 89.** Uroczyste otwarcie i poświęcenie nowej hali napraw taboru w Chojnicach w dniu 23 listopada 1991 roku.

Źródło: R. Jaszczyszyn, Historia parowozowni, lokomotywowni ...

się jedynie na zaadaptowanie „starej hali” na potrzeby postojowe oraz do wykonywania przeglądów kontrolnych. Zapadła więc decyzja o skróceniu hali, poprzez rozbiórkę trzech z pięciu segmentów (Ryc. 90.), rozbiórce dyspozytorni i starej wieży wodnej, oraz likwidacji obrotnicy, kanałów oczyszczkowych i rewizyjnych, a także przebudowie układu torowego przed halą.



**Ryc. 90.** Pięciosegmentowa hala parowozowni przed rozbiórką w 1996 roku.  
**Źródło:** K. Wiśniewski, Ostatnie polskie parowozownie.

Prace rozbiórkowe rozpoczęły się w czerwcu 1996 roku. Ścianę bramową oraz konstrukcję dachową przewrócono za pomocą liny zaczepionej do lokomotywy ST44-1103, natomiast mury poddano ręcznej rozbiórce, dla odzysku cegły. Rozbiórka kanałów rewizyjnych nie była łatwa, do kruszenia betonu, z którego były one wykonane, trzeba było zastosować materiały wybuchowe. Pozostałe dwa segmenty hali podwyższono i przykryto nową konstrukcją dachową (Ryc. 91.). Po remoncie hala posiada 5 torów naprawczych, z czego jedynie 2 są wyposażone w kanały rewizyjne. Przebudowa zakończyła się w sierpniu 1998 roku. Tym samym ostatecznie zakończyły się inwestycje zapoczątkowane jeszcze w PRL. W 2017 roku hala służyła głównie do przeprowadzania napraw rewizyjnych i głównych wagonów osobowych oraz jako lakiernia.

#### 4.6. Zakładowy Oddział Obrony Cywilnej

Na mocy ustawy z 26 lutego 1951 roku powołano organ zajmujący się problematyką obrony cywilnej w PRL, tj. Terenową Obronę Przeciwlotniczą (TOPL). W 1952 roku na stacji Chojnice została utworzona Zakładowa Grupa Ratownicza (ZGR) TOPL.



W 1964 roku TOPL przekształcono w Powoszechną Samoobronę, a ZGR – w Zakładowy Oddział Samoobrony (ZOS).

2 stycznia 1970 roku, decyzją Dyrektora DOKP w Gdańsku, powołane zostało nowe kierownictwo ZOS stacji Chojnice. Dowódcą ZOS został Ludwik Kłopotek, zaś zastępcą dowódcy do spraw politycznych Józef Aleniak. W dniu 27 kwietnia 1971 roku odbyły się pierwsze ćwiczenia zgrywające ZOS pod zarządem nowego kierownictwa. Zakończyły się one uzyskaniem oceny dobrej. Kolejny sprawdzian gotowości bojowej ZOS odbył się podczas zawodów sprawnościowych, organizowanych przez Powiatowy Sztab Wojskowy oraz Zarząd Powiatowy Ligi Obrony Kraju, w dniu 9 maja 1971 roku, gdzie drużyna PKP uzyskała I miejsce.

ZOS zajmował się również popularyzacją zagadnień związanych z obronnością kraju, poprzez organizację wystaw sprzętu OC oraz seansów filmowych. Jeden z seansów miał miejsce na początku września 1972 roku, kiedy to odbywały się projekcje filmów o ratownictwie macedońskim po trzęsieniu ziemi w mieście Skopje oraz film „Stacja wobec wybuchu atomowego”. Film ten został nakręcony przez Wytwórnę Filmów Oświatowych w Łodzi, na zlecenie Centralnego Ośrodka Badań Techniki Kolejnictwa. Zdjęcia do tego krótkometrażowego filmu edukacyjnego kręcono na stacji Chojnice, chociaż ze względów bezpieczeństwa narodowego w filmie stację przedstawiono jako Birawa. Film ten opowiadał o zrzuceniu bomby jądrowej na miasto i działaniach podejmowanych przez kolejarzy tuż po wybuchu. Film został nakręcony w sposób propagandowy, a przedstawione działania fałszowały realny obraz zniszczeń wywołanych eksplozją nuklearną. Role w filmie grali pracownicy węzła PKP w Chojnicach.

23 września 1974 roku załoga ZOS PKP Chojnice brała udział w akcji gaśniczej i ewakuacji chorych z płonącego gmachu szpitala powiatowego w Chojnicach. W październiku tego samego roku zorganizowano wystawę sprzętu OC.

20 listopada 1976 roku przedstawiciele władz miejskich spotkali się z wyróżniającymi się działaczami obrony cywilnej miasta. Informację obrazującą główne zadania, rozwój oraz osiągnięcia obrony cywilnej, ze szczególnym uwzględnieniem obchodów XXV-lecia OC na terenie miasta, przedstawił szef Miejskiego Inspektoratu OC Marian Piepiórka. Za zasługi i wkład pracy w rozwój i umacnianie Obrony Cywilnej odznaczony został m.in. Ludwik Kłopotek – komendant ZOS PKP.

Podczas ćwiczeń ZOS na stacji Chojnice w roku 1977 pozorowano ratowanie ludzi z wyższych kondygnacji płonących budynków (Ryc. 92.), ułożono telefoniczną linię polową od nastawni do stanowiska kierowania, a służba ratownictwa technicznego naprawiła uszkodzone przesła betonowego ogrodzenia stacji. Wyróżniających się pracowników: Ja-



**Ryc. 91.** Stara hala parowozowni po przebudowie.  
**Fot.** Damian Otta, 12 września 2017 roku.



dwigę Włodarczyk, Zdzisława Wierzbowskiego, Henryka Rynka, Eugeniusza Pankau oraz Stanisława Jaśtaka nagrodzono ufundowanymi przez DRKP nagrodami pieniężnymi.



**Ryc. 92.** Akcja gaśnicza podczas ćwiczeń ZOS w 1977 roku.  
**Źródło:** Kronika Zakładowego Oddziału Obrony Cywilnej

Jak donosi rubryka Obrona Cywilna w czasopiśmie „Na żelaznym szlaku”: „W nocy z 3 na 4 stycznia 1979 roku nad obszarem Chojnic i okolicznych miejscowości przeszedł silny huragan połączony z burzą śnieżną. W rezultacie nastąpiło złamanie i przewrócenie napowietrznej linii telefonicznej na tor kolejowy na odcinku Chojnice – Kamień Krajeński. Łącznie runęło 28 słupów. Nastąpiła przerwa w łączności. W tym samym czasie burza zmiotła 13 słupów linii telefonicznej na odcinku Chojnice – Wierzchowo Człuchowskie. O godz. 5:45 ekipy monterów pod kierunkiem szefa służby Zygfryda Świątkowskiego

– zawiadowcy odcinka łączności przystąpiły do usuwania skutków awarii. O godz. 7:30 przywrócono ruch pociągów, a następnie zainstalowano prowizoryczną łączność. Członkowie ZOS pracowali nieprzerwanie w dniach 4-7 i 9 stycznia nad całkowitym usunięciem rezultatów huraganu. Łącznie przepracowano prawie 600 godzin w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, bez korzystania z gorących posiłków. Załoga ZOS zdała egzamin wyszkolenia, wykazując ogromną odporność psychiczną i zdyscyplinowanie oraz ofiarność i poświęcenie graniczące często z bohaterstwem. Warto dodać, że ZOS na stacji Chojnice przywiązuje dużą wagę do przygotowania obronnych pracowników węzła. Dowodem tego są wysokie oceny uzyskiwane podczas ćwiczeń i pokazów, spartakiad obronnych oraz współpracy i nadzoru. W ub. roku członkowie ZOS oddali łącznie z innymi pracownikami węzła 82 litry krwi i przepracowali społecznie 5165 godzin, zaś wystawę na dworcu w poczekalni zwiedziło 4 600 osób. Nic więc dziwnego, że ZOS w Chojnicach zajął już po raz czwarty I miejsce we współzawodnictwie DRKP Bydgoszcz i III miejsce w Północnej DOKP”.

26 lutego 1981 roku minęło 30 lat istnienia Obrony Cywilnej PRL. Z tej okazji dzień później w węźle PKP w Chojnicach zorganizowano uroczystą naradę z udziałem kierownictwa ZOS oraz członków KZ PZPR i związków zawodowych. Dorobek Zakładowego Oddziału Obrony Cywilnej (ZOOC) przedstawił jej kierownik Ludwik Kłopotek.

Dekretem Rady Państwa z dnia 13 grudnia 1981 roku w Polsce wprowadzono stan wojenny. Na mocy zarządzenia Szefa Obrony Cywilnej Kraju, w ZOOC PKP Chojnice wprowadzono obowiązek pełnienia służby członków oddziału w służbach: przeciwpożarowej, medyczno-sanitarnej, porządkowo-ochronnej i ratownictwa technicznego.

W dniu 8 lutego 1983 roku odbyła się wieczornica z udziałem młodzieży z ZSZ nr 2, kolejarzy, kierownictwa OC oraz aktywu partyjnego. Złożono kwiaty pod pomnikiem Żołnierzy Radzieckich, a wieczorem w Domu Kolejarza odbyło się spotkanie z oficerem Armii Radzieckiej.

17 kwietnia 1984 roku dotychczasowy komendant Zakładowego Oddziału Obrony Cywilnej Ludwik Kłopotek został zawiadowcą stacji Chojnice. Nowym komendantem ZOOC mianowano Zygmunta Żychskiego.

W 1986 roku z okazji XXXV rocznicy działalności OC PRL, odbyło się uroczyste spotkanie władz miejskich z wyróżniającymi się działaczami OC. Naczelnik miasta wręczył zasłużonym działaczom OC medale XXXV-lecia OC oraz dyplomy uznania. Otwarto też wystawę sprzętu OC, zorganizowaną przez ZREMB i ZOOC PKP Chojnice. Wystawy sprzętu Obrony Cywilnej zorganizowano także w latach 1988 oraz 1989.

#### **4.7. Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna PKP**

Historia węzłowej jednostki straży pożarnej sięga czasów pruskich, kiedy to kolej dotarła do Chojnic. Pierwsza remiza kolejowych strażaków mieściła się na przedłużeniu peronu drugiego. Podczas II Wojny Światowej zbudowano nową remizę mieszczącą się przy dzisiejszej ulicy Towarowej, tuż przed wjazdem na teren kolejowej ładowni (Ryc. 93.). Po wojnie organizujące się struktury PKP utworzyły Kolejową Ochotniczą Straż Pożarną. Pierwszym komendantem OSP PKP został ogn. Jan Drewek, który swą funkcję pełnił do roku 1970, kiedy to obowiązki komendanta przejął ogn. Zygmunt Jaźwiński. OSP poza komendantem zatrudniała kierowców, pełniących swoje obowiązki po jednym na zmianę. Na wyposażeniu jednostki znajdowały się 2 samochody gaśnicze GBM 2/8 na podwoziu Stara 25 oraz pociąg gaśniczy składający się z dwóch tendrów parowozowych, stanowiących magazyn wody oraz wagonu towarowego mieszczącego: zestaw armatury wodnej, podręczny sprzęt gaśniczy, uzbrojenie osobiste strażaków oraz umundurowanie. Pociąg gaśniczy stacjonował na torze bocznym, przylegającym bezpośrednio do remizy OSP. W jednostce skupionych było około 50 strażaków ochotników, którzy na akcję wzywani byli za pomocą syreny alarmowej.

W 1968 roku OSP PKP Chojnice zorganizowała „I Centralną Spartakiadę Służb Ochrony Przeciwpożarowej Ministerstwa Komunikacji”. Miejscem organizacji zawodów był teren przy ulicy Zakładowej, przylegający od południowej strony do kolejowej stacji paliw (obecnie teren zakładów rybnych SEKO). Plac będący wówczas terenem podmokłym został przez druhow OSP utwardzony żużlem, wybudowano również trybunę honorową, 3-piętrową ścianę ćwiczeń oraz tory przeszkód. Zawody trwały kilka dni, a reprezentacje poszczególnych dyrekcji PKP przyjechały do Chojnic pociągami, które zostały ustawione na torze przy ładowni, wzdłuż ulicy Towarowej.

2 czerwca 1976 roku powołano do życia nową jednostkę pod nazwą Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna PKP Chojnice. Jednostka administracyjnie podlegała Lokomotywni Pozaklasowej Chojnice, której naczelnikiem był Ryszard Kędzior. Służbowo podlegała Okręgowemu Inspektoratowi DOKP w Gdańsku, którym kierował ppłk. poż. Kazimierz Wojtyło, natomiast operacyjnie – Komendzie Rejonowej Państwowej Straży Pożarnej w Chojnicach z komendantem ppłk. poż. Edmundem Gruglem na czele. Komendantem nowej jednostki został por. poż. Witold Hope. Jednostka ZZSP otrzymała 33 etaty funkcjo-

nariuszy, wozy bojowe GBM 2/8 i GBAM 2/8 (Ryc. 94.), a także wagony wycofane z ruchu przez Trójmiejską SKM, które zostały przebudowane na zaplecze socjalne i bojowe strażaków.



Ryc. 93. Ściana remizy ZZSP przy ulicy Towarowej.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów Ryszarda Łobodzińskiego.

W 1979 roku strażacy przystąpili do rozbudowy remizy mieszczącej się przy ulicy Towarowej 8. Obiekt został powiększony o nadbudowane piętro, na którym urządzono pomieszczenia socjalne oraz biura ZZSP. 1 czerwca 1980 roku nowym komendantem ZZSP PKP został kpr. poż. Andrzej Górnowicz, absolwent Szkoły Chorążych Pożarnictwa w Krakowie i jednocześnie student Szkoły Głównej Pożarnictwa w Warszawie. Rejonem działania ZZSP Chojnice był obszar rozciągający się od Jastrowia na zachodzie, poprzez Tczew na północy, Grudziądz na wschodzie oraz Nakło nad Notecią i Piłę na południu. Dzięki wysokim wynikom operacyjnym ZZSP otrzymała z Ministerstwa Komunikacji nowoczesny sprzęt ratownictwa technicznego i chemicznego, stając się jedyną jednostką Straży Pożarnej w regionie, dysponującą takim sprzętem.

Z okazji 10-lecia jednostki w 1986 roku, dzięki przychylności kierownictwa lokomotywowni nad budynkiem garaży dla wozów bojowych nadbudowano piętro, na którym urządzono świetlicę, siłownię oraz biura dla strażaków. Ponadto ZZSP we własnym zakresie przystosowała samochód Star 244 na wóz specjalistycznego ratownictwa techniczno-chemicznego. Podczas wizytacji w dniu 27 sierpnia 1987 roku Komendant Główny Straży Pożarnej płk poż. mgr Andrzej Stefanowski napisał: „Wizytując ZZSP PKP Chojnice wyrażam pozytywną ocenę działalności i gratuluję utrzymania sekcji specjalistycznej ratownictwa technicznego. Stan bazy technicznej zasługuje na uznanie. Życzymy dalszych pozytywnych osiągnięć w służbie.” W kolejnych latach załoga ZZSP PKP działała również na rzecz miasta. Strażacy we własnym zakresie zabudowali na jednym z wozów strażackich urządzenie służące do polewania asfaltu miejskich ulic w upalne dni. Podczas peregrynacji kopii obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej w 1989 roku strażacy uczestniczyli w asyście



Ryc. 94. Wozy bojowe ZZSP PKP podczas przejazdu ulicą Swarozycza w 2001 roku.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów Andrzeja Górnowicza.



obrazu w Kościele pw. Matki Bożej Królowej Polski w Chojnicach, a także pilotowali obraz w drodze do innych miejscowości.

Druhowie ZZSP stanowili jednocześnie załogę pociągu ratunkowego stacjonującego w Chojnicach. Ten specjalny skład wyruszał w drogę, kiedy trzeba było postawić na tory wykolejone lokomotywy i wagony. W skład brygady pociągu ratunkowego lokomotywowni Chojnice wchodził: Edmund Świątkowski, Władysław Rolbiecki, Jan Gemba, Jan Data, Stanisław Wlazłowski, Henryk Kukliński, Kazimierz Rolbiecki, Eugeniusz Żynda, Edmund Kręski, Marek Wincencjusz, Jan Szymański, Grzegorz Ostrowski, Edmund Wróbel, Bogusław Węgliński, Aleksander Dąbrowski, Eryk Kłosek, Artur Włoch, Wiesław Janiak (Ryc. 95.).

Przez lata na stacji w Chojnicach, a także na innych stacjach, które znajdowały się na terenie działania Zakładowej Zawodowej Straży Pożarnej PKP w Chojnicach miały miejsce różne wypadki. Czasami były one poważne, a nawet tragiczne. Wielu ludzi zginęło w wypadkach. Byli to zarówno pasażerowie, jak i kolejarze (Spis przypadków wykolejenia się pociągów, wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i katastrof kolejowych, w których udział brali chojniccy kolejarze zamieszczono w Załączniku 7).

30 czerwca 2001 roku Minister Komunikacji po uzyskaniu pozytywnej opinii Komendy Głównej PSP oraz MSWiA, zlikwidował 29 jednostek kolejowej straży pożarnej, w tym również jednostkę chojnicką. Sprzęt oraz pracownicy zlikwidowanej ZZSP PKP zostali przydzieleni częściowo do PSP, częściowo do PKP (Ryc. 96.)<sup>105</sup>.



**Ryc. 95.** Brygada pociągu ratunkowego pozująca do wspólnego zdjęcia we wnętrzu wagonu osobowego.  
**Źródło:** R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

<sup>105</sup> Tekst opracowano na podstawie manuskryptu Andrzeja Górnwicz, Zakładowa Zawodowa ...



**Ryc. 96.** Przekazanie wozów bojowych zlikwidowanej ZZSP PKP do PSP w Chojnicach.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Andrzeja Górnwicza.

W okresie funkcjonowania Zawodowej Zakładowej Straży Pożarnej PKP w Chojnicach w latach 1976-2001 na emeryturę przeszli:

1. st. ogn. poż. Alojzy Warszawski,
2. plut. poż. Tadeusz Brzeziński,
3. st. kpr. poż. Tadeusz Pietrzak,
4. plut. poż. Zygmunt Czarnowski,
5. st. ogn. poż. Jerzy Pochójka,
6. plut. poż. Franciszek Klaman,
7. ogn. poż. Henryk Świerk,
8. st. ogn. poż. Jerzy Szultka,
9. ogn. poż. Tadeusz Czaplewski,
10. st. ogn. poż. Jan Ossowski,
11. ogn. poż. Zbigniew Flis,
12. st. ogn. poż. Zbigniew Gradowski,
13. plut. poż. Andrzej Gradowski,
14. plut. poż. Adam Gronkowski,
15. st. ogn. poż. Ireneusz Kortas,
16. ogn. poż. Roman Kortas,
17. ogn. poż. Piotr Szczęsny,
18. ogn. poż. Kazimierz Drewek.

#### 4.8. Klub Techniki i Racjonalizacji

Początek działalności klubu datuje się na 9 grudnia 1960 roku, kiedy to Rada Zakładowa przy Oddziale Drogowym w Chojnicach zwołała zebranie założycielskie węzłowego Klubu Techniki i Racjonalizacji (TiR). W lutym 1961 roku wybrano pierwszy zarząd klubu: przewodniczącym został Andrzej Łubiński, zastępcą Władysław Kleina, zaś sekretarzem Bolesław Szulc. Siedzibę TiR usytuowano w pomieszczeniu na parterze budynku Oddziału Drogowego. Pierwsze efekty działalności TiR objawiły się w przygotowanych w pierwszym roku działalności 5 projektach racjonalizatorskich (Tab. 5.).

Pomysł racjonalizatorski	Autor
Usprawnienie wybieraka grupowego 1/34	Zygryd Świątkowski
Uniwersalny piec centralnego ogrzewania wagonów roboczych	Wiktor Czecholiński
Usprawnienie dostawy przesyłek	Franciszek Hintz
Przyrząd do nacinania zębów w piłach	Władysław Kleina
Przyrząd do umocowania podkładów blokowych do szyn	Antoni Szramka

**Tab. 5.** Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w roku 1961.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...

7 marca 1962 roku w zarządzie Klubu TiR, na stanowisku zastępcy przewodniczącego zasiadł mgr Maksymilian Ichnowski. 25 kwietnia 1962 członkowie klubu wyjechali na wycieczkę do Zakładów Płyt Pilśniowych w Czarnej Wodzie, celem zapoznania się z procesem technologicznym zakładu. W wycieczce wzięło udział 53 członków TiR. W maju tego roku po raz pierwszy użyto brony talerzowej do oczyszczania drózek w pasach przeciwpożarowych. Był to pomysł racjonalizatorski naczelnika Oddziału Drogowego – Romana Opałińskiego. 29 września, 40 członków klubu udało się na wycieczkę do Chocińskiego Młyna, gdzie głównym punktem programu było zwiedzanie drewnianego młyna i tartaku prowadzonego przez Waleriana Łosińskiego (Ryc. 97.).

1 marca 1963 roku nowym przewodniczącym Klubu TiR został mgr Maksymilian Ichnowski, zastępując odchodzącego na emeryturę Andrzeja Łubińskiego. We wrześniu 1963 roku urządzono pokaz eksponatów racjonalizatorskich oraz zdjęć archiwalnych chojnickiego kolejnictwa.

14 kwietnia 1964 roku nowym przewodniczącym Klubu TiR wybrano inż. Józefa Kowalkowskiego, zaś zastępcą Zygryda Świątkowskiego, na stanowisku sekretarza pozostał Bolesław Szulc. 16 lipca 22 członków TiR udało się na wycieczkę do Gdyni Głównej Osobowej, gdzie zwiedzano nowoczesną nastawnię przekaźnikową.

28 lipca 1965 roku Klub TiR zorganizował dla swoich członków wycieczkę do Zakładów Ceramicznych w Chodzieży.

16 marca 1966 roku członkowie Klubu TiR wybrali dwóch nowych wiceprzewodniczących: inż. Stanisława Cieślaka oraz Adama Knittera. 23 czerwca 37 członków klubu





**Ryc. 97.** Członkowie Klubu Techniki i Racjonalizacji w tartaku w Chocińskim Młynie. Na pierwszym planie Walerian Łosiński.

**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...

udało się na wycieczkę na Międzynarodowe Targi Poznańskie (MTP), rozpoczynając tym samym doroczną tradycję wyjazdów członków i sympatyków klubu na MTP.

W maju 1967 roku Klub TiR z okazji „Dnia Książki i Oświaty” zorganizował w świetlicy dworcowej wystawę książek technicznych.

W 1968 roku Klub TiR wraz z Zarządem Głównym ZZK i Ministerstwem Komunikacji ogłosił konkurs na najaktywniejszego racjonalizatora, w którym I miejsce zajął Ignacy Werra, zdobywając nagrodę w wysokości 5 tys. zł i dwutygodniowe wczasy w NRD.

W 1969 roku Klub TiR ponownie zorganizował wystawę książek z okazji „Dni Oświaty i Książki”. W październiku, na wystawie osiągnięć wynalazczości pracowniczej wystawiono 6 projektów autorstwa Ignacego Werry, za co racjonalizator uzyskał I miejsce dla DOKP Gdańsk i nagrodę w wysokości 2800 zł. W tym samym roku w pomieszczeniach Klubu TiR utworzono Bibliotekę Fachową oraz powołano 3 brygady racjonalizatorskie wykonujące następujące prototypy: prasa pneumatyczno-hydrauliczna – brygady pod kierownictwem mgr. inż. Józefa Kowalkowskiego, zapadnia lokomotywowa czterorzecionowa – brygady pod kierownictwem Bronisława Czarniawskiego oraz pojemnik 150-tonowy do węgla trakcyjnego – brygady pod kierownictwem Franciszka Króla.

W 1970 roku wybrano nowe władze klubu: przewodniczącym został Adam Knitter, wiceprzewodniczącymi – mgr inż. Józef Kowalkowski oraz inż. Stanisław Cieślak, zaś sekretarzami – Bolesław Szulc i Ignacy Werra.

Dziesięcioletnia (1961-1970) działalność Klubu Techniki i Racjonalizacji węzła PKP w Chojnicach przyniosła 130 wniosków racjonalizatorskich, spośród których 101 zostało wdrożonych. W latach 1962-1970 racjonalizatorska działalność członków klubu przyniosła oszczędności w kwocie 2 949 337 zł (Tab. 6.).

Rok	Pomysły zgłoszone	Pomysły wdrożone	Najciekawsze pomysły racjonalizatorskie	Autorzy	Suma uzyskanych oszczędności
1962	7	6	Przyrząd do regulowania prądniczek szybkościomierzy w wagonach motorowych „Ganz”	Henryk Bielawski Tadeusz Patyński	35 245 zł
			Uchwyt do obracania drewny kontrolnej DL-2	Ignacy Werra	
1963	4	4	Wzmocnienie połączenia sprężarki SDK-47 z silnikiem spalinowym	inż. Józef Kłysz Ignacy Werra	141 722 zł
			Pomost do czyszczenia świetlików dachowych parowozowni	Bolesław Hamerski Tadeusza Patyński	
1964	14	11	Odzysk toru i dwóch rozjazdów	Mikołaj Gnicewicz Edmund Piekarski	367 444 zł
			Ciepłomierz do silników spalinowych S-322, S-323 i S-324	Ignacy Werra	
			Wzmocnienie zwrotnicy przedniej przez założenie tulei wzmacniającej do drewny Warszawa M-20	Ignacy Werra	
			Zaopatrzenie wózka motorowego WM-5 w tylne szczotki mechaniczne do oczyszczania rozjazdów	Ignacy Werra Józef Czyż Władysław Kleina Roman Opaliński	
1965	9	6	Zabezpieczenie przed pękaniem wahacza przez połączenie płaskownikiem wahacza ze zwrotnicą osi przedniej drewny	Ignacy Werra	25 000 zł
			Dół zasypowy do trocin przy obrabiarkach do drewna	Andrzej Pepliński	
			Miotacz ognia typu ciężkiego na wózku WM-5 (Ryc. 98.)	Ignacy Werra	
1966	10	9	Rower trzykołowy do defektoskopu służącego do badania szyn	Ignacy Werra	291 000 zł
			Szybkościomierz wmontowany do wózka motorowego WM-5	Ignacy Werra	
			Licznik motogodzin w agregacie prądotwórczym EL-308	Ignacy Werra	
			Budowa zapadni 4-wrzecionowej w MD Chojnice	Franciszek Król	
			Wózek do wymontowywania osi wraz z silnikiem trakcyjnym lokomotywy spalinowej	Józef Sarnowski Zygfryd Nowicki	

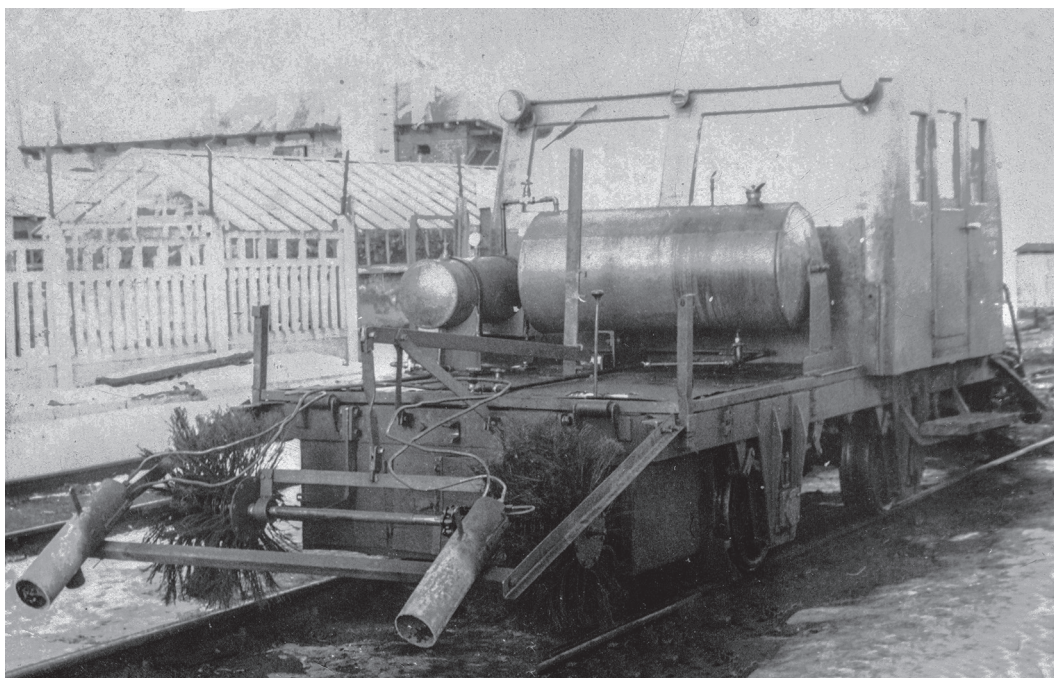
Rok	Pomysły zgłoszone	Pomysły wdrożone	Najciekawsze pomysły racjonalizatorskie	Autorzy	Suma uzyskanych oszczędności
1967	21	14	Przystosowanie wózka WM-5 oraz przyczep do przewozu szyn trzydziestometrowych	Ignacy Werra	779 100 zł
			Wiertarka z silnikiem spalinowym do wiercenia otworów w ziemi, podkładach i szynach (Ryc. 100.)	Ignacy Werra	
			Urządzenie do mechanicznego przeładunku szyn o długości 30 m	Ignacy Werra	
			Przyczepa dwukołowa do przewozu gaśnic pianowych	Alojzy Warszawski	
			Przyrząd do montażu i demontażu sprzęgła na wagonach SN61	Zygryd Nowicki	
			Urządzenie alarmujące o spadku ciśnienia w układzie smarowania	Józef Lewiński	
1968	20	14	Zastosowanie wiertarki spalinowej przy pile do szyn (Ryc. 99.)	Ignacy Werra	265 000 zł
			Uniwersalny przyrząd do wiercenia otworów w podkładach	Ignacy Werra	
			Sygnalizator do szkolenia pracowników PKP	Zygryd Świątkowski Edmund Rożek	
			Urządzenie szkoleniowe hamulców zespolonych	Jan Kiziewicz Zygryd Nowicki	
1969	19	11	hamulców zespolonych	Ignacy Werra	1 098 816 zł
			Przyrząd do wyciągania dybli z podkładów betonowych	Ignacy Werra	
			Urządzenie do mechanicznego ścinania łąw torowiska (Ryc. 102.)	Ignacy Werra	



Rok	Pomysły zgłoszone	Pomysły wdrożone	Najciekawsze pomysły racjonalizatorskie	Autorzy	Suma uzyskanych oszczędności
1970	21	21	Wytrawianie związków chemicznych chromu z wody przetworzonej po jej usunięciu z układu chłodzenia silników	Józef Kowalkowski	184 510 zł
			Oslona blaszana wózka WM-5 zabezpieczająca przed zsunięciem się z przyczepy na kabinę wózka	Ignacy Werra	
			Przyrząd do prostowania pokrzywionych podkładów żelaznych i łączników żelbetowych	Ignacy Werra	
			Urządzenie alarmowe ZOS	Zygfryd Świątkowski Adam Knitter	

**Tab. 6.** Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w latach 1962-1970.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...



**Ryc. 98.** Miotacz ognia projektu Ignacego Werry, Józefa Czyża i Romana Opalińskiego.

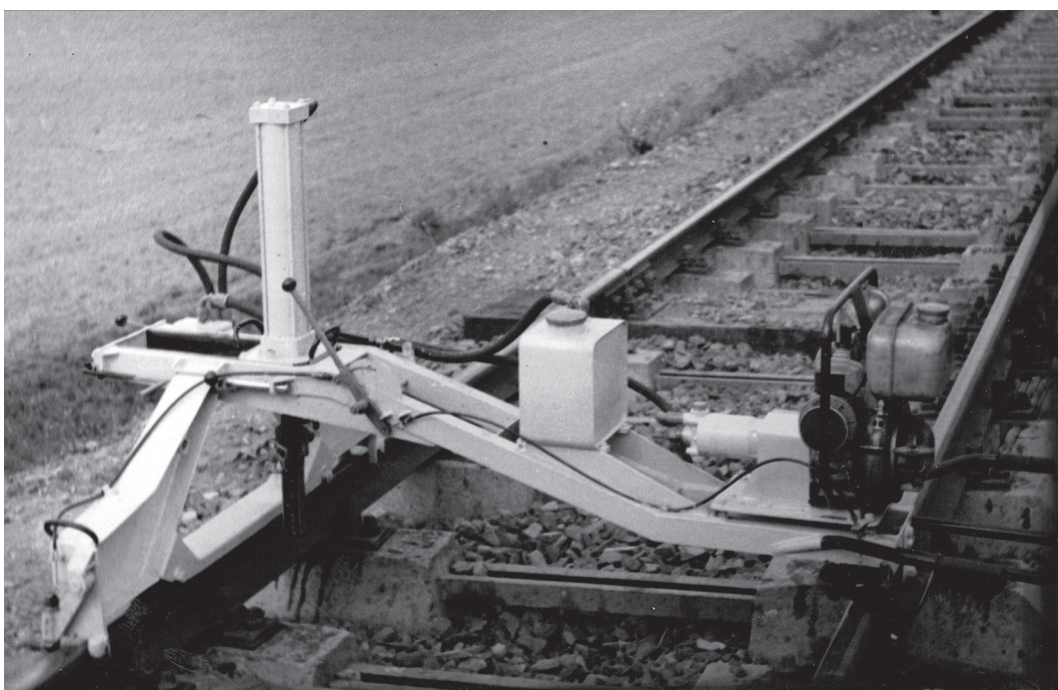
**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...



**Ryc. 99.** Wiertarka uniwersalna z silnikiem spalinowym projektu Ignacego Werry.  
**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...



**Ryc. 100.** Piła do cięcia szyn z silnikiem spalinowym i jej twórca – Ignacy Werra.  
**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...



**Ryc. 101.** Dyblarka prostopadła przystosowana do powierzchni podkładu autorstwa Ignacego Werry.  
**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...





**Ryc. 102.** Urządzenie do mechanicznego ścinania ław torowiska autorstwa Ignacego Werry.  
**Źródło:** J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...

Na zebraniu Klubu TiR 2 czerwca 1972 roku jego członkowie wraz z przewodniczącym Rady Zakładowej Wacławem Ulatowskim, podziękowali długoletniemu i najaktywniejszemu racjonalizatorowi węzła Ignacemu Werrze, który mimo przejścia na emeryturę jesienią 1971 roku nadal pozostał aktywnym członkiem klubu. Wybrano nowe prezydium klubu, w składzie: Adam Knitter, Stanisław Cieślak, Jan Siewko, Bolesław Szulc.

28 lutego 1976 roku siedziba Klubu TiR została przeniesiona z budynku Oddziału Drogowego przy ulicy Towarowej 2, do budynku Domu Kolejarza przy ulicy Warszawskiej 22. 14 maja sekretarzem Klubu TiR została Barbara Czyż.

Chojnicki Klub Racjonalizacji i Techniki w latach 1971-1977 oprócz wyjazdów na Międzynarodowe Targi Poznańskie zorganizował sześć wycieczek do nowoczesnych zakładów produkcyjnych. Wyjazdy te umożliwiły zapoznanie się z najnowocześniejszymi rozwiązaniami technologicznymi. Stały się również inspiracją do wykorzystania części z tych rozwiązań na gruncie węzła chojnickiego. W kolejnych latach racjonalizatorzy zwiedzali:

- 25 lipca 1972 roku – Państwowy Ośrodek Maszynowy (POM) w Tucholi,
- 9 czerwca 1973 roku – Zakład Budowy Maszyn ZREMB w Chojnicach,
- 13 września 1973 roku – Zakłady Napraw Taboru Kolejowego w Stargardzie Szczecińskim,
- w 1974 roku – Wytwórnię Konstrukcji Stalowych Mostostal Chojnice w Chojnicach,
- 17 września 1975 roku – Fabrykę Maszyn Rolniczych „Unia – Romet” w Grudziądzu,
- 11 października 1977 – Zakłady Ceramiki Stołowej „Lubiana” w Łubianie.

Od rocznicy dziesięciolecia chojnickiego Klubu Techniki i Racjonalizacji do roku 1977, kiedy to miał miejsce ostatni wpis do klubowej kroniki, opracowano kolejne 87 projektów racjonalizatorskich. Spośród nich wdrożono 58 pomysłów, uzyskując oszczędności wynoszące ponad 3 miliony zł (Tab. 7.). W latach 1961-1977 członkowie Klubu TiR, opracowali 217 i wdrożyli 159 pomysłów racjonalizatorskich, dzięki którym zakład oszczędził ponad 6 milionów zł.

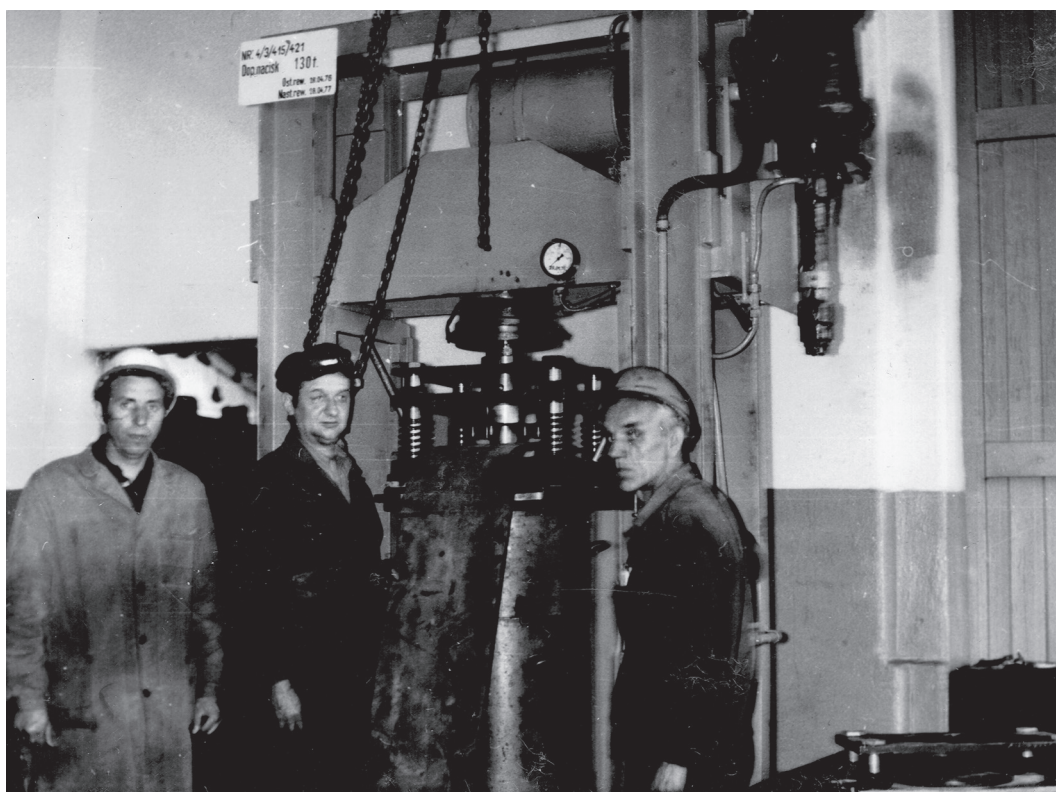


Rok	Pomysły zgłoszone	Pomysły wdrożone	Najciekawsze pomysły racjonalizatorskie	Autorzy	Suma uzyskanych oszczędności
1971	12	12	Usprawnienie ośki przy wózku zakrętarki spalinowej	Ignacy Werra	238 690 zł
			Zastosowanie grzechotki automatycznej typu „Star 25” do silników spalinowych S-322, 323 i 324 oraz w wózkach motorowych WM-5	Ignacy Werra	
			Zmiany połączeń zawieszenia amortyzatorów ciernych, wagonów motorowych SN52 i SN60	Jan Siewko	
1972	15	5	Wyłącznik zaciskowy do wyłączania akumulatorów z instalacji	Ignacy Werra	brak danych
			Przystosowanie wózka zakrętarki spalinowej do torów izolowanych	Ignacy Werra	
			Stanowisko probiercze do badania przetwornic, silnika i pompy wodnej pieca ogrzewczego „Azyton” wagonu motorowego SN61	Henryk Kukliński	
			Wózek do montażu i demontażu skrzyń biegów z wagonów motorowych SN52, SN60 i SN61	Zygfried Nowicki Józef Sarnowski	
1973	11	3	Przystosowanie stacji poboru wody preparowanej do odzysku wody z układów chłodzenia silników i ponownego jej użycia	Jan Siewko Henryk Kukliński Kazimierz Zygmanski	67 000 zł
			Zabezpieczenia zaworu na przewodzie paliwowym	Jan Siewko	
1974	10	7	Przystosowanie zraszarki typu Śleza 3 do zraszania torów	Jerzy Pigoński Willi Gierszewski Józef Błociński	66 167 zł
			Wózek do montażu i demontażu skrzynki rozdzielczej, sprężarki i prądnicy głównej z wagonów motorowych SN61	Tadeusz Wincencjusz Bernard Łęgowski	
			Ułożyskowanie kół jezdnych wózka zakrętarki ZS4,5	Edmund Sikorski Andrzej Czapiewski	
			Przyrząd do montażu i demontażu zaworów na lokomotywie spalinowej SM42	Tadeusz Wincencjusz	

Rok	Pomysły zgłoszone	Pomysły wdrożone	Najciekawsze pomysły racjonalizatorskie	Autorzy	Suma uzyskanych oszczędności
1975	14	9	Zastosowanie chłodziw wodnych blokowych, zamiast segmentowych na wagonach motorowych SN61 (70-130)	Jan Siewko Zygmunt Rogala Henryk Ryduchowski	415 453 zł
			Uniwersalny wózek do przewozu bębna z węzłem, prostownika oraz beczki do przemywania węzownic pieca ogrzewczego „Clayton”	Henryk Kukliński Władysław Rolbiecki	
			Usprawnienie gospodarki olejem silnikowym WW14	Jan Siewko Zygmunt Rogala Henryk Ryduchowski	
			Przyrząd do obtaczania okładzin hamulcowych samochodów Nysa, Warszawa i Żuk	Eryk Kłosek	
			Pomost przesuwny o zmiennej wysokości do przykrywania wejść schodowych do piwnic, zapadni i kotłowni	Jan Siewko	
			Przyrząd do płukania węzownicy pieca ogrzewczego „Clayton”	Henryk Kukliński	
1976	19	17	Wytwarzanie zastępczych tarcz do przegubów „Hardiego” stosowanych w spalinowych pojazdach trakcyjnych (Ryc. 103.)	Jan Siewko Kazimierz Kukliński	2 045 423 zł
			Zmiany grzybków zaworów spustowych i przedmuchiowych sady przy piecach ogrzewczych	Władysław Rolbiecki Henryk Kukliński	
			Modernizacja ogrzewania w hali napraw lokomotyw w Chojnicach	Jan Siewko Tadeusz Patyński Leon Michur Rupert Felski	
1977	6	5	Urządzenie do bocznego wiercenia otworów na stole montażowym rozjazdów	Jan Miszewski	185 044 zł
			Usprawnienie mechanizmu odbijaka wagonu samowładowczego	Józef Błociński	

Tab. 7. Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w latach 1971-1977.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...



Ryc. 103. Wytwarzanie tarcz do przegubów Hardiego.

Źródło: J. Czyż, Kronika Klubu Techniki ...

#### 4.9. Warsztat praktycznej nauki zawodu Lokomotywni Chojnice

Głównym inspiratorem utworzenia warsztatów przyzakładowych był naczelnik Lokomotywni Chojnice Franciszek Król. Instytucję powołano w roku szkolnym 1972/1973, kiedy to z jego inicjatywy na pomieszczenia warsztatowe przeznaczono były szatnie pracownicze znajdujące się na parterze budynku administracyjnego. Nauka praktyczna zawodu trwała przez 3 dni w tygodniu, a zajęcia teoretyczne odbywały się w Zasadniczej Szkole Zawodowej nr 2 w Chojnicach. Dla uczniów przygotowano 30 stanowisk pracy. Pierwszy nabór do nowej szkoły przeprowadzono w 1972 roku. Liczba uczniów w kolejnych latach dynamicznie się zmieniała, toteż w niektórych rocznikach tworzono dwie klasy, zaś w innych jedną (Tab. 8.).

Rok szkolny	Liczba klas I	Liczba uczniów przyjętych	Liczba absolwentów
1972/1973	2	54	-
1973/1974	2	51	-
1974/1975	2	73	40
1975/1976	2	73	52
1976/1977	2	73	53
1977/1978	2	72	58
1978/1979	1	38	68



1979/1980	1	38	66
1980/1981	2	63	37
1981/1982	1	37	35
1982/1983	1	31	55
1983/1984	1	42	35
1984/1985	2	60	28
1985/1986	1	30	b.d.

**Tab. 8.** Klasy i uczniowie przyzakładowej szkoły zawodowej węzła Chojnice w latach 1972-1986.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...



**Ryc. 104.** Wspólne zdjęcie przed Domem Kolejarza po akcie pasowania na uczniów kolejowych w dniu 11 września 1982 roku.

**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Ireny i Janusza Kamowskich.

Pierwszymi mistrzami nauki zawodu zostali Eryk Kłosek oraz Henryk Bielawski. W roku szkolnym 1973/1974 do grona pedagogicznego dołączyli mistrzowie: Wincenty Januszewski oraz Edmund Świątkowski, zaś rok później Jan Wróblewski. Uczniowie klas drugich rozpoczęli szkolenie praktyczne w zespołach brygad napraw pojazdów spalinowych i parowych. Szkolenie uczniów prowadzili wybrani pracownicy, o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, stażu pracy i predyspozycjach do nauczania zawodu.

W roku 1975 szkoła liczyła już 169 uczniów. Rosnąca liczba uczęszczających na zajęcia powodowała coraz większą ciasnotę. Z inicjatywy naczelnika Franciszka Króla podjęto budowę nowego obiektu warsztatów uczniowskich.

W roku szkolnym 1976/1977, w związku z planowaną elektryfikacją węzła utworzono klasę o profilu elektrycznym, w której naukę rozpoczęło 36 uczniów. Druga klasa pierwsza o profilu mechanicznym przyjęła 37 uczniów.



**Ryc. 105.** Złożenie kwiatów pod pomnikiem pomordowanych kolejarzy w dniu 11 września 1982 roku.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Ireny i Janusza Kamowskich.



**Ryc. 106.** Wspólne zdjęcie przed Domem Kolejacza w dniu pasowania uczniów – 8 września 1984 roku.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Ireny i Janusza Kamowskich.

Poza pracami wykonywanymi na zajęciach praktycznych, uczniowie wykonali również drobne prace na rzecz węzła PKP Chojnice. Dla noclegowni kolejowej zrobiono 21 kwietników ściennych oraz naprawiono 52 łóżka. Dla TCL wykonano unikatowe przyrządy do napinania przewodów. W 1979 roku dla nowo otwartego Muzeum Kolejnictwa Północnej DOKP uczniowie wykonali trzy modele parowozów serii Ty2 w skali 1:25.

W grudniu 1981 roku na emeryturę odszedł kierownik warsztatu uczniowskiego Henryk Bielawski, który wychowywaniu młodego pokolenia poświęcił 10 lat swej służby na PKP. Został on uroczystie pożegnany przez delegację uczniów wszystkich klas. 1 stycznia 1982 roku nowym kierownikiem został starszy instruktor Wincenty Januszewski. W tym roku szkolnym do kadry wychowawców dołączył, obejmując dział mechaniczny, instruktor Jan Piesik.

11 września 1982 roku w Domu Kolejarza w Chojnicach odbyła się uroczystość z okazji 10-lecia warsztatów szkolnych, w czasie której nowi uczniowie złożyli ślubowanie oraz zostali pasowani na uczniów kolejowych (Ryc. 104.). Tekst ślubowania brzmiał następująco: *„Ślubuję uroczystie, że będę zachowywać postawę obywatelską godną ucznia szkoły kolejowej, systematycznie i pilnie zdobywać wiedzę w celu należytego przygotowania do pracy zawodowej oraz aktywnego uczestnictwa w budowie naszej Ojczyzny, ściśle przestrzegać przepisy regulujące porządek nauki i pracy oraz zarządzania szkoły i organów zwierzchnich, unikać w postępowaniu wszystkiego, co mogłoby zaszkodzić dobremu imieniu szkoły i zakładu pracy oraz godności ucznia, przestrzegać zasad koleżeńskiegó współżycia, szanować mienie szkoły, zakładu pracy i przeciwdziałać niewłaściwemu stosunkowi do niego. Ślubowanie składam wobec rodziców, władz szkolnych i zwierzchników zakładu pracy”*. W swoim wystąpieniu naczelnik lokomotywowni inż. Ryszard Kędzior dokonał oceny działalności warsztatów za ostatnie 10 lat. W tym czasie mury szkoły przyzakładowej opuściło 360 absolwentów. Udział w uroczystości wzięli przedstawiciele Północnej DOKP, ZSZ nr 2 w Chojnicach i kierownictwo Lokomotywowni Chojnice. Po zakończeniu uroczystości delegacje udały się pod pomnik pomordowanych kolejarzy, gdzie złożono kwiaty (Ryc. 105.). Następnie uczniowie i rodzice zwiedzili warsztaty szkolne. Tradycję pasowania na ucznia rozpoczętą w roku 1982, kultywowano również w kolejnych latach (Ryc. 106.).

W przerwach pomiędzy nauką szkoła starała się zapewnić swoim podopiecznym również możliwość atrakcyjnego spędzania wolnego czasu. Zorganizowano liczne wyjazdy na obozy i biwaki oraz wycieczki turystyczno-krajoznawcze. Organizowano też wyjazdy na prace przy wykopkach lub sadzeniu lasu (Tab. 9.).

Rok szkolny	Miejsce wyjazdu
1973/1974	Obóz stacjonarny w Charzykowach
1974/1975	Wycieczka wagonowa na trasie Chojnice – Katowice – Kraków – Oświęcim – Wieliczka – Chojnice
	Wycieczki autokarowe do Gdyni, Gdańska, Fromborka i Malborka
	Obóz wędrowny na trasie Międzyzdroje – Szczecin
1975/1976	Wykopki na terenie PGR Lichnowy
	Złot Młodzieży Szkół Kolejowych w Jastarni
1976/1977	Wycieczki do Warszawy oraz Krakowa
	Złot Młodzieży Szkół Kolejowych w Jastarni
1977/1978	Wycieczka wagonowa do Krakowa
	Złot Młodzieży Szkół Kolejowych w Jastarni
1978/1979	Dwie wycieczki autokarowe do Malborka
	Złot Młodzieży Szkół Kolejowych w Jastarni
	Obóz wędrowny



Rok szkolny	Miejsce wyjazdu
1979/1980	Sadzenie lasu w Nadleśnictwie Rytel
	Zbiór buraków w PGR Ogorzeliny
	Dwie wycieczki autokarowe do Trójmiasta
	Górski obóz wędrowny
1980/1981	Pomoc przy budowie obiektu wypoczynkowego w Charzykowach
	Obóz stacjonarny w ośrodku w Charzykowach
1981/1982	Obóz wędrowny w Krośnie
1982/1983	Pomoc przy budowie obiektu wypoczynkowego w Charzykowach
	Dwie wycieczki autokarowe do Trójmiasta
	Obóz wędrowny Limanowa – Zakopane
1983/1984	Wycieczka autokarem zakładowym do Kołobrzegu
	Wycieczka autokarem zakładowym do Trójmiasta
	Wypoczynek w nowym ośrodku w Charzykowach
1984/1985	Wykopki na terenie PGR Lipka Krajeńska
	Wyjazd do Wyższej Szkoły Oficerskiej w Pile
	Wczasy wypoczynkowe w ośrodku w Charzykowach
	Wycieczka wagonowa na trasie Kraków – Zakopane – Wieliczka
	Spartakiada Sportów Obronnych LOK w dniu 4 maja 1985 roku
	Spartakiada Strzelecka ZSMP w dniu 9 maja 1985 roku
	Wycieczka autokarowa na Międzynarodowe Targi Poznańskie
Wycieczka do Żnina, Wenecji i Biskupina	
1985/1986	Wycieczka do Poznania na mecz Borussi Dortmund z Lechem Poznań
	Wycieczka do Fabryki Narzędzi w Bydgoszczy

**Tab. 9.** Wyjazdy zorganizowane przez szkołę zawodową węzła Chojnice w latach 1973-1986.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

Brakuje informacji dotyczących pracy warsztatów szkolnych w latach 1986-1990. Wraz z końcem roku szkolnego 1989/1990, po 18 latach działalności szkoła przyzakładowa Lokomotywni Chojnice została zamknięta.

## 4.10. Życie społeczne kolejarzy

### 4.10.1. Kolejowy Klub Sportowy „Kolejarz”

Ważną jednostką organizującą życie społeczne kolejarzy był Chojnicki Klub Sportowy „Kolejarz”. Międzywojenne Chojnice stanowiły w północnej Polsce kuźnię sportowych talentów i postaw społecznikowskich. Walka o polskość przygranicznego, znacznie zgermanizowanego miasta i okolic tylko wzmacniała te postawy. Duże zasługi w tworzeniu podwalin pod sport chojnicki stworzyli ludzie związani z Kolejowym Przysposobieniem Wojskowym oraz „Sokołem”. Większość z nich po II wojnie światowej uczestniczyła w odbudowie chojnickiego „Kolejarza”. Klub rozpoczął swoją działalność w roku 1926.

W 1971 roku nad klubem zawisły „czarne chmury”. Podczas nieobecności prezaesa Czesława Kuklińskiego, obowiązki zarządcy pełnił K. Megger, który w wyniku namowy terenowych władz i nacisków lokalnego sekretarza komitetu PZPR doprowadził w ciągu kilku dni do faktycznego połączenia z KS „Chojniczanka”. Od tego dnia zespół obiektów ulegał stopniowej dewastacji. Kilka lat później stadion przypominał pastwisko. W 1962 roku klub zmienił nazwę na KKS „Tur”. Połączenie dwóch chojnickich klubów, pomimo licznych protestów, zarówno działaczy jak i zawodników, nie przyniosło żadnych efektów. Młodzież chojnicka nie znalazła miejsca w istniejących drużynach, sprzęt szybko uległ zużyciu a stadion zniszczeniu. Pomimo niefortunnej fuzji klub faktycznie istniał i prowadził działalność. Sam Klub „Chojniczanka” przejął majątek i włączył sekcję piłki nożnej, natomiast w barwach KKS działała nadal sekcja szachowa. Jej prezesem w latach 1971-1986 był dr Tadeusz Reczuski, zaś w latach 1986-1988 Adam Knitter. W 1978 roku sekcja szachowa przeniesiona została do Kolejowego Domu Kultury „Kolejarz”.

14 lipca 1984 roku odbył się bieg drużynowy z Funki do Chojnic. Startowało w nim wielu zawodników, z czego 4 reprezentowało sekcję biegową powstałą przy Zakładowej Straży Pożarnej PKP. Były to początki formowania się sekcji biegowej „Florian”. Grupa biegaczy przez kilka lat miała charakter nieformalny. Opiekę nad nią sprawował Andrzej Górnowicz. Później przybrała nazwę „Florian” od imienia św. Floriana – opiekuna strażaków.

W 1988 roku reaktywowano klub, który przyjął nazwę „Kolejarz”. Prezesem został Andrzej Górnowicz. W klubie czynne były trzy sekcje: piłki nożnej (juniorzy i seniorzy), kulturyistyczna i biegowa. W 1993 roku do KKS „Kolejarz” przyjęta została sekcja „Morsów”, a w 1995 roku klub „Szansa” oraz grupa biegowa „Florian”.

#### **4.10.2. Sekcja żeglarska KKS „Kolejarz”**

Sekcja żeglarska Kolejowego Klubu Sportowego „Kolejarz” działała w Charzykowach. Powstała tuż po wojnie, a do jej powołania przyczynili się: Antoni Kiedrowicz, Czesław Kukliński, Ignacy Lubiński, Alfons Gunter, Paweł Lemańczyk, Jan Szutwa, Czesław Sujak oraz Stanisław Cieślak. Siedzibą klubu został hangar na łodzie oraz mały drewniany domek nieopodal kolejowej stacji pomp w Charzykowach. Rozpoczęto starania o sprzęt pływający. W krótkim czasie sekcja dysponowała już czterema łodziami: „Finn”, „P-7”, „Omega” i „Hetka”, a także bojerami klasy „Monotyp XV”. Przewodniczącym sekcji żeglarskiej był Antoni Kiedrowicz, a następnie Janusz Kłosowski, który sprawował tę funkcję do czasu rozwiązania sekcji. „Kolejarz” prowadził kursy żeglarskie, imprezy i regaty, miał prawo przeprowadzania egzaminów i uprawnień żeglarskich. Niezapomniane były również klubowe zabawy i bale maskowe. Podczas jednej z zabaw sylwestrowych na salę balową wjechał jeździec na koniu. Od 1947 roku organizowano coroczne ogólnopolskie mistrzostwa kolejarzy we wszystkich dyscyplinach. Chojniczanie stanowili wówczas większość składu reprezentacji Północnej DOKP, dzięki czemu dyrekcja gdańska często zajmowała pierwsze miejsce w zawodach, w punktacji ogólnej<sup>106</sup>.

<sup>106</sup> Cz. Gierszewski, *Z kart historii ...*, str. 95-100.

### 4.10.3. Ognisko TKKF „Wanoga”

Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej (TKKF) założono w 1956 roku w Warszawie. 16 marca 1962 roku przy Parowozowni Chojnice utworzono Ognisko TKKF „Wanoga”. Nazwa ta pochodzi z języka kaszubskiego i oznacza podróż lub wędrówkę. Na zebraniu założycielskim wybrano zarząd koła w składzie: Zbigniew Lewiński, Antoni Kamowski, Ryszard Kulczyński, Maksymilian Ichnowski, Tadeusz Patyński, Józef Lewiński oraz Paweł Lemańczyk. Głównym celem działania ogniska było propagowanie sportu i turystyki wśród załogi Parowozowni Chojnice.

Wśród pierwszych inicjatyw ogniska znalazła się organizacja towarzyskiego meczu piłkarskiego. W spotkaniu rozegranym na stadionie „Kolejarza” zmierzyły się drużyny TKKF stacji Gdańsk Główny oraz TKKF „Wanoga” (Ryc. 107.).

W 1963 roku ognisko we współpracy z Radą Zakładową zorganizowało wycieczki turystyczno-krajoznawcze: do Malborka i Muzeum Kopernika we Fromborku, a także sześciodniową wycieczkę wagonową do Krakowa, Ojcowa, Nowego Targu i Oświęcimia.

Ognisko działało organizując sejmiki turystyczne oraz wyjazdy na okręgowe i ogólnopolskie Złoty Turystów Kolejarzy. W późniejszych latach, w wyniku rozwoju zakładowego koła Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego (PTTK), ognisko „Wanoga” zostało stopniowo wygaszone.



**Ryc. 107.** Drużyna piłki nożnej ogniska „Wanoga” w 1962 roku. Od lewej stoją: Osowski, Dudzic, Dams, Sychalski, Kokot, Kubiak, Ginter, Tyborski, Ginter, Megger i Paczkowski.

**Źródło:** Czyż J., Kukliński Cz., Patyński T., Kronika Rady Zakładowej ...



#### 4.10.4. Złoty Turystów Kolejarzy 3xK

Ważnymi w życiu społecznym chojnickich kolejarzy imprezami były złoty turystyczne 3xK – Kaszuby, Kociewie, Kolejarze. Złoty te dawały możliwość zapoznania się z walorami turystycznymi regionu i stanowiły miejsce integracji kolejarzy z całej Polski. Tajniki nazewnictwa zlotów zostały wyjaśnione w słowie wstępnym do zlotowej kroniki:

„KASZUBY – lud kaszubski jest pracowity, pomysłowy, nieco małomówny – jednak spostrzegawczy i umiejący wyrazić swe myśli w licznych trafnych powiedzeniach i przysłowicach. Język kaszubski odznacza się archaizmami i odmiennym od języka polskiego akcentem. Niemal każda wioska różni się między sobą dialektem czy gwarą. Badacz języka kaszubskiego F. Lorentz naliczył ogółem 76 gwar kaszubskich. W powiecie chojnickim urodzili się i kształcili m.in. czołowy poeta Hieronim Derdowski oraz największy liryk Jan Karnowski. W chojnickich szkołach uczył i był przez lata związany z Chojnicami Marszałek Sejmu – Czesław Wycech, obecnie Honorowy Obywatel miasta Chojnic. Lud kaszubski lubi muzykę i śpiew. Wydany zbiór ponad trzystu pieśni ludowych pochodzi z północnej części powiatu chojnickiego. Stroju własnego Kaszuby nie noszą. Odżyło natomiast i popierane jest przez Polskę Ludową plecionkarstwo, hafciarstwo i rzeźbiarstwo”<sup>107</sup>.

„Czy on Belok, Rebok, Fejnkaszeba,  
czy on Korczok, Lyczok, Grebkaszeba,  
czy on Lesok, Droboł, Goch,  
rychtyk Polok je on doch”<sup>108</sup>.

„KOCIEWIE – mało znana w Polsce dawna ziemia kocieska, czyli Kociewie, stanowią ją dziś powiaty starogardzki, tczewski, świecki i część kościerskiego. Kociewie należy do najbardziej urozmaiconych krajobrazowo ziem Polski Północnej. Na jego wygląd i budowę geologiczną zasadniczy wpływ miał lodowiec, który po raz ostatni przechodził około 15 tys. lat temu. W okresie Wiosny Ludów, przygotowani do powstania kierował na Kociewiu Florian Ceynowa. Mimo najgorszych prześladowań ani okupacja pruska, ani hitlerowska nie potrafiły zatrzeć prawnikowej ziemi kociewskiej. Do najbardziej typowych cech kultury ludowej należy gwara. Odznacza się ona m.in. charakterystycznym zmiękczeniem wyrazów: Żblewo, pśiwo, zabreli, ganś, zamanowszy itp. Wskutek prawie 150-letniej niewoli, gwara kociewska wykazuje wiele naleciałości z języka niemieckiego”<sup>109</sup>.

<sup>107</sup> Cz. Kukliński, Z. Lewiński, Historia Zlotów ..., str. 1.

<sup>108</sup> Ludowy wiersz kaszubski, z którego wynika przesłanie, że nieważne, z której części Kaszub pochodzisz i tak jesteś Polakiem. Wymienione w tekście nazwy odnoszą się do grup ludności kaszubskiej: Beloce zamieszkują wokół Pucka, Droboły, którzy mówiąc szybko drobia, mieszkają wokół Kartuz, Fejnkaszebi zamieszkują miasta na północy regionu, zaś Grebkaszebi to mieszkańcy południa. Zaborcy mieszkają w okolicach Brus, Leśna i Swornegaci, ich sąsiadami są Gochy. Lesoce to ci, którzy żyją ze zbierania grzybów, zaś Reboce z połowu ryb.

<sup>109</sup> Cz. Kukliński, Z. Lewiński, Historia Zlotów ..., str. 1-2.

*„KOLEJARZE – z sercem i duszą przywiązani do ziemi kaszubskiej i kociewskiej. Na niej się urodzili i ją gorąco pokochali. Dla tej ziemi nie szczędzą trudu, potu ani krwi. Zawsze jako pierwsi stawali do walki z wrogiem. Kolejarze szczególnie współpracowali z partyzantami w okresie II Wojny Światowej. Po ziemi kaszubskiej i kociewskiej rozsiane są mogiły kolejarzy poległych w walce z wrogiem. Do dobrze pielęgnowanych pomników kolejarzy warto wspomnieć pomnik kolejarzy w Chojnicach. W Czarnej Wodzie w czynie społecznym kolejarze wznoszą pomnik czynu partyzanckiego. Mimo trudnych warunków pracy kolejarze zawsze przodują w rozwijaniu różnorodnych form współzawodnictwa pracy, podejmowaniu zobowiązań i czynów społecznych. Szczególnie duży jest udział kolejarzy w rozwoju turystyki, krajoznawstwa i wypoczynku po pracy”<sup>110</sup>.*

Głównymi organizatorami zlotów 3xK byli Czesław Kukliński i Zbigniew Lewiński, wielokrotnie sprawujący funkcje komandorów zlotu. *„Organizatorzy tej imprezy mają przekonanie, że brać kolejarska z innych regionów kraju weźmie liczny udział w imprezie, która pozwoli poznać nie tylko piękną ziemię kaszubsko-kociewską, ale pozwoli kolegom i koleżankom – kolejarzom, poznać miłych Kaszubów, Kociewiaków – Kolejarzy”<sup>111</sup>.*

#### **Kalendarium zlotów turystycznych „3x K”**

- 1969 – I Ogólnopolski Zlot Turystów Kolejarzy 3xK Charzykowy,
- 1970 – II Ogólnopolski Zlot Turystów Kolejarzy 3xK Zapora,
- 1971 – III Zlot Turystów Kolejarzy 3xK Funka, w 100-lecie Węzła PKP Chojnice,
- 1972 – IV Zlot Turystów Kolejarzy 3xK Ostrowite koło Chojnic,
- 1973 – V Zlot 3xK Rytel koło Chojnic, w dniach 24-28 sierpnia,
- 1974 – VI Zlot Turystyczny 3xK Wiele,
- 1975 – VII Zlot 3xK Charzykowy, w 700-lecie Chojnic, w dniach 20-22 lipca,
- 1976 – VIII Zlot 3xK Małe Swornegacie,
- 1977 – IX Ogólnopolski Zlot Turystyczny Kolejarzy 3xK Męcikał,
- 1978 – X Ogólnopolski Zlot Turystyczny Kolejarzy 3xK Małe Swornegacie,
- 1979 – XI Zlot Turystyczny 3xK Chojniczki,
- 1989 – XII Zlot Turystyczny 3xK Bachorze<sup>112</sup>.

Zloty 3xK zawsze cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, zarówno ze strony kolejarzy zamieszkujących region, jak i delegacji z różnych stron Polski. W latach 1969-1979 zloty organizowano corocznie, zaś ostatni z nich miał miejsce po dziesięcioletniej przerwie w roku 1989.

<sup>110</sup> Tamże, str. 2-3.

<sup>111</sup> Tamże, str. 3.

<sup>112</sup> Tamże, str. 11.

## Rozdział 5

**III Rzeczpospolita – upadek kolei (1989-2015)**

W tytule rozdziału padło złowrogie słowo „upadek”. Słowo to ściśle związane było z okresem przemian politycznych i gospodarczych w Europie Wschodniej. Strajki robotników w roku 1989 przyczyniły się do upadku systemu socjalistycznego, w przeciągu kilku lat słowo upadek pozostawało na porządku dziennym: upadek komunizmu, upadek Muru Berlińskiego, upadek Żelaznej Kurtyny i upadek Związku Radzieckiego. Wolna Polska zaczęła się organizować. Rozpoczęły się reformy oraz masowa prywatyzacja i likwidacja przedsiębiorstw państwowych. Przemiany były kosztowne. Zabrakło środków na dotację dla PKP. Firma pogrążyła się w długach. Dyrektorzy przedsiębiorstwa zmieniali się, a długi rosły. Zaczęła się „optymalizacja” sieci połączeń. W pierwszej kolejności z mapy zniknęły kolejki wąskotorowe, za nimi do lamusa odeszły boczne linie normalnotorowe o najmniejszych potokach podróźnych. Starzejący się tabor generował coraz większe koszty utrzymania, potężne lokomotywy pochłaniały duże ilości paliwa i prądu, a potoki podróźnych malały. Nastąpił boom na rynku komunikacji indywidualnej, coraz więcej osób posiadało własny samochód, w następstwie tego potoki podróźnych dalej malały, a stary tabor generował wysokie koszty eksploatacyjne. Brakowało funduszy na zakup nowych, lekkich, ekonomicznych pociągów. Pogarszający się stan infrastruktury skutkowało wprowadzaniem ograniczeń prędkości. Ustał ruch pociągów na liniach drugorzędnych, zaś na pierwszorzędnych zaczęły znikać pojedyncze połączenia. Ogromne przedsiębiorstwo zaczęło tonąć w długach. Doszło do masowych zwolnień. Kolej zdecydowała się wyprzedawać majątek i likwidować wszystko, co nie było bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu pociągów. Zniknęły kolejowe przedszkola, żłobki, ośrodki wczasowe, kina, domy kultury, lokomotywnie pomocnicze, zakładowe straże pożarne, oddziały obrony cywilnej. Nastąpiły cięcia świadczeń socjalnych, a długi nie malały. Rozpoczął się podział PKP na spółki. Pierwotnie miały być trzy, jedna zajmująca się infrastrukturą, druga przewozami pasażerskimi, trzecia przewozami towarowymi. Sytuacja jednak wymknęła się spod kontroli, spółki „rozmnożyły” się do tego stopnia, że trudno było zorientować się kto jest za co odpowiedzialny. PKP pogrążyło się w chaosie. Wspaniałe niegdyś przedsiębiorstwo stanęło na skraju upadku. Doszło do upadku polskiej kolei, który rozpoczął się wraz z końcem starego systemu. Kryzys kolejnictwa nie ominął również regionu chojnickiego.

**5.1. Zamknięcia i likwidacje linii kolejowych w regionie**

W latach 90. XX wieku rozpoczęła się optymalizacja sieci kolejowej. Chociaż wszystkie linie wychodzące z węzła chojnickiego nadal istnieją, a tylko jedna jest nieczynna w ruchu pociągów pasażerskich, to proces ten był bardzo bolesny dla Chojnic. Miejscowy zakład taboru i chojniccy kolejarze obsługiwali bowiem również wiele drugorzędnych linii





### 5.1.1. Linia kolejowa Człuchów – Słosinko

Pierwszą linią w regionie, która została pozbawiona połączeń pasażerskich była linia kolejowa nr 413, łącząca Człuchów i Słosinko przez Kiełpin, Polnice, Czosnowo, Sępólno Człuchowskie, Przechlewo (Ryc. 110.), Nową Wieś Człuchowską, Nową Brdę, Bielsko Pomorskie, Koczałę i Łękinę. Pociągi pasażerskie na tym odcinku pojawiły się ostatni raz w rozkładzie jazdy 1991/1992, w liczbie 2 par. Poranny pociąg do Miastka wyjeżdżał z Człuchowa o godzinie 3:22, a do Słosinka docierał o godzinie 6:20. Czas przejazdu 56-kilometrowego odcinka wynosił 2 godziny i 58 minut, a prędkość pociągu na przeważającym



Ryc. 110. Nieczynna stacja kolejowa w Przechlewie w 2015 roku.  
Fot. Damian Otta, 15 lutego 2015 roku.

odcinku trasy wynosiła 20 km/h. Tak niska prędkość sprawiła, że liczba ludzi chcących skorzystać z połączeń ciągle malała, wobec czego PKP podjęło decyzję o zawieszeniu pociągów pasażerskich w roku 1991, a rok później zawieszono również ruch pociągów towarowych na odcinku Przechlewo – Słosinko. Wyłączony z eksploatacji odcinek ulegał degradacji i padał ofiarą kradzieży elementów metalowych, więc w 2006 roku tory pomiędzy Przechlewem a Słosinkiem zostały rozebrane. Do roku 2014 na odcinku Człuchów – Przechlewo odbywał się ruch towarowy obsługujący rozlewnię gazu w Sępólnie. Obecnie linia jest nieczynna.

### 5.1.2. Linia kolejowa Lipusz – Bytów

Kolejną linią, która została pozbawiona połączeń, jest 25-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 212 (Lipusz – Korzybie), łączący Lipusz z Bytowem (Ryc. 111.) przez Róg, Osławę Dąbrową, Studzienice i Ugoszcz. Pociągi pasażerskie na tym odcinku ostatni raz pojawiły się w rozkładzie jazdy 1992/1993, w liczbie 4 par. Poranny pociąg z Lipusza wyjeżdżał o godzinie 6:30, a do Bytowa docierał o godzinie 7:49. Czas przejazdu odcinka mierzącego 25-kilometrów wynosił 1 godzinę i 19 min, a prędkość wahała się w granicach 20 km/h.

Aby uchronić linię kolejową 212 przed fizyczną likwidacją, a zarazem odcięciem Bytowa od kolei, władze miasta w roku 2007 przejęły od PKP Polskich Linii Kolejowych infrastrukturę odcinka Lipusz – Bytów. Dzięki tym działaniom odcinek ten jest obecnie użytkowany w ruchu towarowym, a od 2016 roku, również w weekendowym, sezonowym ruchu turystycznym. Operatorem linii, zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym, jest Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźników Lokalnych (SKPL). Na pozostałym odcinku linii



**Ryc. 111.** Pociąg pasażerski SKPL na stacji Bytów w 2016 roku.  
**Fot.** Damian Otta, 2 lipca 2016 roku.

212 łączącym Bytów i Korzybie ruch pociągów został zawieszony, a infrastruktura linii zarosła trawą i krzakami lub została rozkradziona. Działają tam jednak dwie organizacje: Słupska Powiatowa Kolej Drezynowa oraz Kolej Drezynowa w Bytowie. Członkowie obu organizacji we własnym zakresie opiekują się linią 212 oraz uruchamiają na niej turystyczne przejazdy drezynami.

W roku 2007 sporządzono, a w roku 2013 zaktualizowano Studium zasadności przywrócenia połączeń na odcinku linii 212 Lipusz – Bytów. Opracowanie zakłada modernizację torowiska z podniesieniem prędkości szlakowej do 120 km/h oraz budowę infrastruktury niezbędnej do organizacji ruchu kolejowego.

Na etapie analizy wyróżniono dwa warianty realizacji inwestycji: I – zakładający modernizację istniejącej infrastruktury i skomunikowanie pociągów relacji Bytów – Lipusz z pociągami Chojnice – Kościerzyna oraz II zakładający modernizację istniejącej infrastruktury z wybudowaniem nowego przystanku osobowego w Lipuszu, przy istniejącej łącznicy nr 738, dzięki czemu uzyska się możliwość jazdy z Bytowa do Kościerzyny bez czasochłonnej zmiany kierunku jazdy na stacji Lipusz. Inwestycja ma być prowadzona jako II Etap Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W dniu 11 lutego 2015 roku podpisano umowę pomiędzy Samorządem Gminy Bytów, PKM S.A. oraz Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. na wykonanie opracowania Studium Wykonalności oraz dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę dla modernizacji linii 212. Dokumentację projektową ukończono we wrześniu 2015 roku. Do realizacji wybrano wariant II zakładający modernizację linii wraz z budową nowej stacji kolejowej „Lipusz Północny”. Maksymalna prędkość szlakowa po modernizacji będzie wynosiła 120 km/h. Istniejąca nawierzchnia zostanie rozebrana, a w jej miejsce planuje się wykonanie podbudowy z tłucznią oraz ułożenie podkładów typu ciężkiego wraz z nowymi szynami<sup>113</sup>. Projekt został wpisany na listę rezerwową Regionalnego Programu Operacyjnego województwa pomorskiego, w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

### 5.1.3. Linia kolejowa Tuchola – Koronowo

Narastające problemy PKP doprowadziły do kolejnych zamknięć. 43-kilometrowy odcinek łączący Tucholę i Koronowo (linia kolejowa nr 241) przez Brzuchowo, Przyrowę, Gostycyn, Pruszcz Bagienicę, Mąkowarsko, Wilczą Górę i Buszkowo ostatni raz pojawił się w sieciowym rozkładzie jazdy pociągów 1991/1992. Ruch pasażerski na linii 241 zapewniały 2 pary pociągów w relacji Tuchola – Koronowo oraz skrócona para relacji Pruszcz Bagieni-

<sup>113</sup> D. Otta, *Historia, stan i wizja ...*, str. 27-28.



ca – Koronowo. Poranny pociąg z Tucholi wyjeżdżał o godzinie 6:27, zaś do Koronowa docierał po 63 minutach, o godzinie 7:30. Prędkość pociągów na odcinku Tuchola – Pruszcz Bagienica wynosiła 50 km/h, zaś na odcinku Pruszcz Bagienica – Koronowo 40 km/h.

Wraz upowszechnianiem się autobusów szynowych pojawił się pomysł reaktywacji połączeń m.in. na linii kolejowej 241. PKP Polskie Linie Kolejowe przygotowały wówczas kampanię „Szynobusy dla gmin”. Jedną z tras typowanych do projektu był szlak pomiędzy Tucholą a Koronowem. W uzasadnieniu PKP PLK pisze: *„Linia kolejowa pobudowana na przełomie XIX i XX wieku. Przebiega w większości przez Bory Tucholskie. W okolicach linii znajduje się dużo rynnowych jezior polodowcowych, lasy bogate w owoce runa leśnego. W pobliżu Koronowa znajduje się sztuczny zbiornik wodny – Zalew Koronowski. Linia biegnie wzdłuż rzeki Brdy popularnego szlaku turystyki kajakowej o długości 233 km. Na obszarze tym jest wiele szlaków turystyki pieszej i rowerowej, które staną się bardziej atrakcyjne i dostępne po uruchomieniu ruchu pasażerskiego z wykorzystaniem autobusów szynowych. Linia kolejowa o dobrym stanie infrastruktury kolejowej. Umożliwia ruch pociągów z prędkością do 40 km/h, w przypadku zaangażowania środków samorządowych istnieje możliwość podniesienia prędkości technicznej do 70 km/h”<sup>114</sup>.*

Do roku 2011 na linii odbywał się ruch towarowy obsługujący zakłady zbożowe w Koronowie. Następnie linia została wyłączona z użytku. W 2012 roku, dzięki staraniom społeczników cała linia została wpisana do rejestru zabytków. W czerwcu 2015 roku doszło do kradzieży infrastruktury kolejowej na wiadukcie nieopodal miejscowości Motyl, pomiędzy stacjami w Pruszczu Bagienicy i Mąkowsku. Ostatni przejazd pociągu pasażerskiego na nieczynnej już linii miał miejsce 24 października 2015 roku w relacji Chojnice – Tuchola – Pruszcz Bagienica (Ryc. 112.). Organizatorem przejazdu było Chojnickie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, a pociąg zestawiony był z lokomotywy SU42-508 i czteroczłonowego zestawu wagonów piętrowych typu Bhp. Od roku 2016 linia kolejowa jest wykorzystywana przez SMK Chojnice oraz Stowarzyszenie Rehabilitacji i Turystyki „Na szlaku” z Koronowa, w ruchu drezynowym.



**Ryc. 112.** Pociąg specjalny wjeżdża na stację Pruszcz Bagienica.  
**Fot.** Mateusz Ginter, 24 października 2015 roku.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, do końca listopada 2017 roku miała zakończyć się odbudowa torowiska zdewastowanego w roku 2015. W kolejnych latach zaplanowano również powrót pociągów towarowych na linię 241.

<sup>114</sup> Kampania promocyjna ..., 2003.

#### 5.1.4. Linia kolejowa Złotów – Terespol Pomorski

Prostopadle do linii 241 biegła linia kolejowa nr 240 (Złotów – Świecie nad Wisłą). Odcinek Złotów – Terespol Pomorski przez lata był obsługiwany przez lokomotywnię w Chojnicach i jej jednostkę filialną w Pruszczu Bagienicy. Linia licząca 103 km przebiegała przez następujące stacje: Złotów, Nowa Święta, Kujan, Dorotowo (Ryc. 113.), Sypniewo, Zakrzewska Kolonia, Więcbork, Pęperzyn, Ostrówek, Sośno Sępoleńskie, Obodowo,



**Ryc. 113.** Dawna stacja Dorotowo przy rozebranej linii nr 240.  
**Fot.** Damian Otta, 20 lipca 2016 roku.

Mała Klonia, Pruszcz Bagienica, Klonowo nad Brdą, Bruchniewo, Świekatowo Wschodnie, Bukowiec Świecki, Poledno i Terespol Pomorski. Ruch pasażerski na linii zawieszano etapami. Jako pierwszy został wyłączony odcinek pomiędzy Złotowem a Pruszczem Bagienicą. Ostatni raz pociągi pasażerskie na wspomnianym odcinku widnieją w Sieciowym Rozkładzie Jazdy Pociągów 1992/1993. Kursowały tamtędy wówczas 3 pary pociągów relacji Terespol – Złotów. Pociąg wyjeżdżający z Pruszcza Bagienicy o godzinie 6:22, pokonywał 65-kilometrowy odcinek w 122 minuty, docierając o godzinie 8:14 do Złotowa. Prę-

dkość pociągu wynosiła ok. 30 km/h. Pomiędzy Terespołem a Pruszczem do końca obowiązywania rozkładu Lato 1994 kursowały 3 pary pociągów. Pociąg wyjeżdżający z Terespolą o 15:01 do Pruszcza docierał o 15:50. Odcinek ten mierzył 38 km, a prędkość maksymalna pociągów wynosiła ok. 50 km/h. Wkrótce potem linia została zamknięta również dla ruchu towarowego, a infrastruktura zaczęła ulegać degradacji. 7 września 2005 roku, ówczesny Minister Infrastruktury w Rządzie Marka Belki – Krzysztof Opawski wydał decyzję o likwidacji linii kolejowej nr 240. Demontaż torowiska na odcinku Złotów – Terespol Pomorski trwał na przełomie roku 2015 i 2016.

#### 5.1.5. Linia kolejowa Szlachta – Skórcz

Wspaniałe plany z początku XX wieku zakładały, że linia 218 na odcinku Szlachta – Skórcz będzie pierwszorzędną magistralą kolejową. Jednak plany te nie zostały zrealizowane, a przyszłość linii okazała się znacznie gorsza. Postępująca „optymalizacja” sieci PKP spowodowała wyłączenie z eksploatacji również odcinka tej linii, wiodącego przez Osieczną (Ryc. 114.), Ocypel, Lubichowo i Zelgoszcz. Ostatni raz pociągi pasażerskie na omawianym odcinku pojawiły się w rozkładzie jazdy Zima 1993, w liczbie 5 pociągów relacji Skórcz – Szlachta oraz 4 w relacji Szlachta – Skórcz. Pociąg wyjeżdżający ze Szlachty o godzinie



4:34, pokonywał 32-kilometrowy odcinek do Skórcza w 40 min, poruszając się z prędkością około 50 km/h. W kolejnych latach PKP utrzymywało zastępczą komunikację autobusową na odcinku Skórcz – Szlachta. Została ona ostatecznie zawieszona w roku 1998. Linia pozostawiona bez opieki szybko zarosła, a wskutek kradzieży elementów torowiska stała się również nieprzejezdna. Zarząd PKP PLK S.A. Uchwałą z 25 kwietnia 2003 roku wyraził zgodę na likwidację odcinka linii kolejowej nr 218 Smętowo – Szlachta od km 76,072 do km 121,550. 18 października 2017 roku Zarząd PKP S.A. podjął uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na przeprowadzenie likwidacji zbędnego majątku w postaci naniesień po byłej linii kolejowej nr 218, w wyniku której spółka 23 października 2017 roku wszczęła postępowanie prowadzące do fizycznej likwidacji linii. Rozbiórka torowisk rozpoczęła się na początku roku 2018.



**Ryc. 114.** Dworzec na stacji Osieczna przy nieczynnej linii 218. Przed budynkiem przegubowy autobus MAN SG292, #152, z MZK Chojnice podczas przejazdu specjalnego zorganizowanego przez SMK Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 6 maja 2017 roku.

### 5.1.6. Linia kolejowa Chojnice – Nakło nad Notecią

Najbardziej dotkliwa dla Chojnic była decyzja o zawieszeniu ruchu pociągów pasażerskich na linii kolejowej 281, łączącej Chojnice i Nakło nad Notecią przez Ogorzeliń, Obkas, Kamień Krajeński, Sępólno Krajeńskie, Świdwie Sępoleńskie, Wysoką Krajeńską, Więcbork, Runowo Krajeńskie, Rajgród, Witosław, Mrocze i Kozią Górę Krajeńską. Na tym odcinku ostatnie połączenia pasażerskie pojawiły się w rozkładzie jazdy 2000/2001, z adnotacją o wstrzymaniu ruchu pociągów z dniem 24 czerwca 2000 roku. W ostatnim rozkładzie, liczba pociągów została zmniejszona z wcześniejszych 4 par do 2 par. Poranny pociąg z Chojnic wyjeżdżał o godzinie 4:17, zaś do Nakła docierał o godzinie 5:54. Czas przejazdu na 75-kilometrowym odcinku wynosił 1 godzinę i 37 min. Pociągi poruszały się z prędkością około 50 km/h.

Przed zawieszeniem połączenia pasażerskie na tej linii obsługiwały nowoczesne jak na tamte czasy autobusy szynowe serii SA101 i SA102 (Ryc. 115.). Główną przesłanką przyswiecejającą powstaniu tych pojazdów było



**Ryc. 115.** SA101-001 jako pociąg do Nakła opuszcza Chojnice.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Romana Jaszczyszyna.



zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych na liniach drugorzędnych i niedopuszczenie do zawieszenia ruchu pociągów pasażerskich. Jak się jednak okazało, nawet nowoczesny tabor nie pokonał braku woli politycznej zachowania połączeń, zarówno ze strony Zarządu PKP, jak i Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

W piśmie do Waldemara Achramowicza – Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 grudnia 1999 roku, dyrektor PKP Zakładu Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy tłumaczy decyzję o wstrzymaniu ruchu pociągów pasażerskich na tej linii w następujący sposób: *„Na linii 281 na odcinku Nakło – Chojnice kursują 4 pary pociągów, przewożąc średnio w ciągu doby 440 osób – co daje 55 osób na jeden pociąg, z czego około 30% stanowią pracownicy PKP. Wpływy miesięczne z tego odcinka linii utrzymują się na poziomie 26,42 tys. zł, a koszty 265,61 tys. zł, co daje 9,9% pokrycia kosztów wpływami. (...) Dalsze funkcjonowanie komunikacji pasażerskiej na tej linii jest możliwe pod warunkiem udziału władz samorządowych w finansowaniu przewozów, w wysokości wyrównującej straty ponoszone przez PKP.”*

Decyzja o zawieszeniu połączeń, spotkała się ze sprzeciwem lokalnej społeczności, mieszkańcy zmobilizowali się i zbrali ponad 880 podpisów, które rozesłali do lokalnych samorządów oraz władz PKP wraz z pismem o następującej treści: *„W związku z realnym zagrożeniem zawieszenia od stycznia 2000 roku ruchu pasażerskiego na liniach ruchu lokalnego o znaczeniu regionalnym, my niżej podpisani zwracamy się z prośbą o pomoc Władz Miejskich w ponownym rozpatrzeniu decyzji PKP dotyczącej zawieszenia przewozów pasażerskich na linii Nakło n/ Not. – Chojnice przez Mrocze, Więcbork, Sępólno Kraj., Kamień Kraj. Likwidacja przewozów pasażerskich na tym odcinku uniemożliwi dojazd wielu osobom do pracy, lekarza, młodzieży do szkół średnich. Brak dojazdu będzie powodem w wielu przypadkach konieczności rezygnacji z pracy, a tym samym zwiększy już i tak bardzo wysoki na tym terenie poziom bezrobocia strukturalnego. Z wielu miejscowości leżących przy linii brak jest alternatywnych środków lokomocji. Dlatego też apelujemy o niezawieszanie przewozów pasażerskich, a zainteresowanych Starostów, Burmistrzów Gmin prosimy o podjęcie zdecydowanych rozmów z PKP w tej sprawie”<sup>115</sup>.*

W sprawę zaangażował się również Poseł na sejm RP Jerzy Wenderlich, który w tej sprawie zwrócił się do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusza Syryjczyka: *„Szanowny Panie Ministrze, z podpisami kilkuset osób zwrócili się do mnie mieszkańcy miejscowości korzystający z przewozów pasażerskich linii Nakło n/ Notecią – Chojnice (...), którą to linię PKP zamierza zawiesić oraz mieszkańcy linii pasażerskiej na trasie Laskowice – Pruszcz Bagienica – Więcbork – Złotów – Piła, już zawieszanej przez PKP. Kopię pisma wraz z podpisami pozwalam sobie załączyć. W interesie mieszkańców leży, aby do zamiaru likwidacji nie dopuścić, a zawieszoną linię przywrócić. Myślę, że podzieli Pan Minister pogląd, iż działalność usługowa (a taka działalnością są przewozy pasażerskie) musi przede wszystkim uwzględniać potrzeby lokalnych społeczności, na szczególną uwagę zasługuje argument, że ludzie bezrobotni, lub ludzie zagrożeni bezrobociem*

<sup>115</sup> Na podstawie listu z dnia 9 grudnia 1999 r. sporządzonego w Chojnicach, adresowanego do Starosty powiatu sępoleńskiego, Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu, Starosty powiatu nakielskiego, Urzędu Gminy Nakło nad Notecią, Zakładu Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy, Burmistrza Kamienia Krajeńskiego, Burmistrza Sępólna Krajeńskiego, Wójta gminy Sośno oraz Burmistrza Więcborka.

nie mogą przesiąść się z przedziałów w wagonach do własnych samochodów, bo najczęściej ich nie posiadają. Oczekuję więc, że podejmie Pan stosowne, zdecydowane kroki, uwzględniające żądania mieszkańców wymienionych w piśmie miejscowości”<sup>116</sup>.

Sprzeciw wobec działań PKP wyraziła również 29 grudnia 1999 roku Rada Miejska Więcborka: „W naszym przekonaniu osiągnięcie rentowności poprzez likwidację przewozów nie jest jedyną możliwością poprawy relacji ekonomicznych, tym bardziej, że pozostawia się w użytkowaniu PKP całą infrastrukturę kolejową. Przykładem złego gospodarowania mieniem jest zlikwidowana linia Terespol – Złotów, gdzie infrastruktura ulega systematycznie nie tylko samoczynnej dewastacji. Jako samorządowcy z zaniepokojeniem obserwujemy zjawisko marnotrawienia majątku narodowego, jakim jest nieużywana infrastruktura PKP. Nie znając w pełni zamiarów Dyrekcji PKP co do przewozów, trudno odpierać obawy pasażerów korzystających z tych połączeń, które docierają do nas bezpośrednio i za pośrednictwem prasy. Likwidacja kolejnego połączenia najbardziej dotknie mieszkańców gminy, którzy z uwagi na brak możliwości zatrudnienia na miejscu muszą dojeżdżać do pracy. Z połączenia Nakło – Chojnice ponadto korzystają uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych zarówno do Więcborka, jak i do Nakła, Chojnic, Bydgoszczy, Tucholi i Gdańska. Uważamy, że o tak ważnych decyzjach, które dotyczą całej wspólnoty samorządowej władze PKP z odpowiednim wyprzedzeniem powinny informować samorząd. Rada Miejska stanowczo sprzeciwia się zawieszeniu linii pasażerskiej PKP Nakło – Chojnice”<sup>117</sup>.

Wszystkie te apele przedłużyły funkcjonowanie połączeń pasażerskich na linii 281 zaledwie o pół roku. Argumenty mieszkańców, samorządowców i posłów, nie przekonały ministra i władz PKP, a plan ówczesnego Dyrektora Generalnego PKP Krzysztofa Celińskiego został wykonany. Pod rządami Celińskiego w ciągu jednego dnia (3 kwietnia 2000 roku) w całej Polsce wstrzymano ruch pociągów pasażerskich na 1028 km linii kolejowych, była to wielkość nienotowana nigdy przedtem w dziejach kolei. Wcześniej zaś, kiedy Celiński kierował Resortem Kolejnictwa, tylko przez 4 pierwsze lata jego działalności w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej wyrażono zgodę na likwidację przewozów na 113 odcinkach linii kolejowych o łącznej długości 2373 km<sup>118</sup>. Symptomatyczna jest wypowiedź Krzysztofa Celińskiego z 2008 roku „Wszystko co czynimy, robimy dla społeczeństwa, więc ma ono pełne prawo patrzeć nam na ręce, wymagać i oczekiwać, a choćby i grymasić”<sup>119</sup>.

Linia kolejowa łącząca Chojnice i Nakło została zawieszona. Podejmowano próby jej reaktywacji. Jedną z nich miała miejsce w roku 2003, w ramach „Kampanii Szynobusy dla gmin”. Jedną z linii wytypowanych do projektu w województwie kujawsko-pomorskim była linia 281. W uzasadnieniu wyboru czytamy: „Linia kolejowa pobudowana na przełomie XIX i XX wieku. Przebiega przez Pojezierze Krajeńskie i Bory Tucholskie. W okolicach linii znajduje się dużo rynnowych jezior polodowcowych, lasy bogate w owo-

<sup>116</sup> List posła na sejm RP Jerzego Wenderlicha do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusza Syryjczyka z dnia 28 grudnia 1999 r.

<sup>117</sup> A. Szuca, Czy obronią pociąg, str. 7.

<sup>118</sup> K. Trammer, Choroba likwidacyjna, str. 6-7.

<sup>119</sup> Tamże.

ce runa leśnego. Warunki miejscowe predysponują obszar jako miejsce wypoczynku letniego. Miejscowości posiadają ciekawe i zabytkowe budowle. (...) wprowadzenie do obsługi ruchu pasażerskiego autobusów szynowych będzie dobrą promocją dla aktywizacji regionu dla ruchu turystycznego lokalnego jak i ogólnopolskiego. Linia kolejowa o dobrym stanie infrastruktury kolejowej i w przypadku zaangażowania środków samorządowych, umożliwi ruch pociągów pasażerskich z prędkościami 60-80 km/h i zapewni dogodne połączenie z Bydgoszczą oraz poprzez stację Chojnice z Pomorzem Zachodnim – bezpośrednie połączenie ze Szczecinem<sup>7120</sup>.



**Ryc. 116.** Pociąg specjalny na stacji Sępólno Krajeńskie.  
**Fot:**

Mimo prób, przed rokiem 2017 nie udało się przywrócić regularnych połączeń pasażerskich na odcinku Chojnice – Nakło nad Notecią. Namiastką dawnej świetności stanowią organizowane przez Chojnickie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, począwszy od 2015 roku, pociągi specjalne. Przejazdy te zawsze cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców. Pierwszy przejazd w relacji Chojnice – Więcbork – Nakło nad Notecią – Bydgoszcz – Wierzchucin – Tuchola – Chojnice miał miejsce 29 sierpnia 2015 roku, w składzie lokomotywa SU42-508 i dwa wagony bezprzedziałowe serii 120A (Ryc. 116.). Rok później

impreza pn. „Kolejowy Dzień Dziecka” zorganizowana w dniu 28 maja 2016 roku na trasie Chojnice – Więcbork – Nakło nad Notecią – Kcynia – Nakło nad Notecią – Więcbork – Chojnice, przyciągnęła do pociągu prawdziwe tłumy, a skład zestawiony z lokomotywy SM42-349 i 4 wagonów piętrowych Bhp, był przepelniony. 17 czerwca 2017 roku w składzie identycznym jak rok wcześniej, pociąg specjalny wyruszył na trasę Chojnice – Więcbork – Nakło nad Notecią – Więcbork – Chojnice (Ryc. 117.).



**Ryc. 117.** Uczestnicy przejazdu pociągu specjalnego na tle lokomotywy SM42-349 w Więcborku.  
**Fot.** Mateusz Ginter, 17 czerwca 2017 roku.

120 Kampania promocyjna ..., 2003.



Z informacji uzyskanych w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wynika, iż do roku 2023 na odcinku linii kolejowej nr 281 pomiędzy Chojnicami a Nakłem nad Notecią, w ramach prac utrzymaniowych zakłada się podwyższenie dopuszczalnej prędkości pociągów z 20 km/h do 60 km/h. Prace te będą prowadzone przez PKP PLK sukcesywnie, w ramach otrzymywanych na to zadanie środków finansowych.

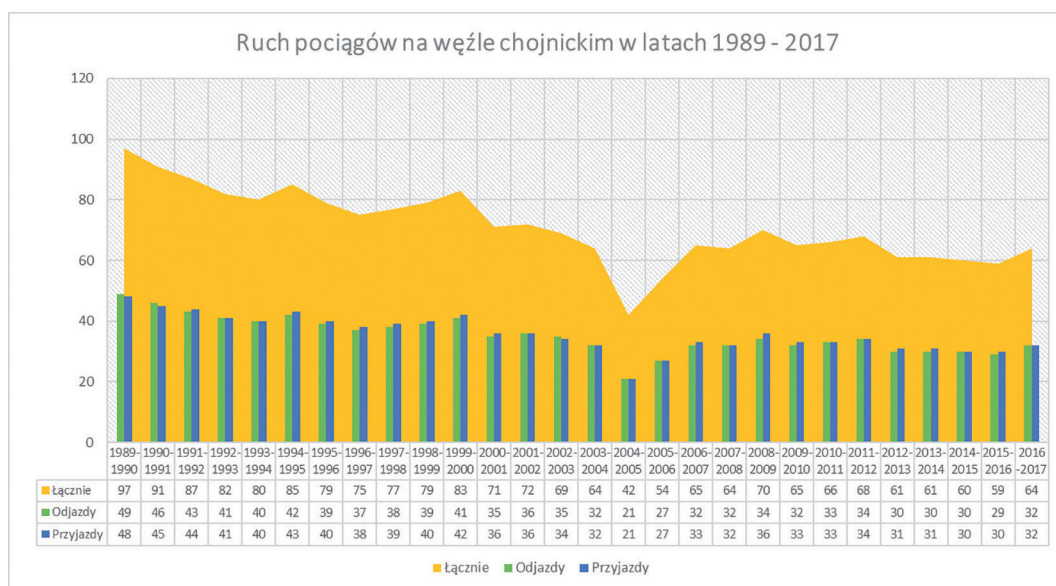
## 5.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego w latach 1989-2017

Spuścizną po PRL w kolejnictwie była rozwinięta siatka połączeń pasażerskich. W szczytowym rozkładzie jazdy 1989/1990, na tablicy przyjazdów i odjazdów chojnickiego dworca (Ryc. 118.) widniało prawie 100 połączeń pasażerskich w ciągu doby. Tak duża liczba pociągów nie była notowana nigdy wcześniej ani później. Z biegiem lat liczba ta zaczęła spadać, osiągając poziom zaledwie 42 pociągów na dobę, w rozkładzie jazdy 2004/2005. Tak niska liczba połączeń ostatni raz notowana była przed wybuchem II Wojny Światowej, w roku 1938 i 1939. Spadek ten spowodowany został znacznym ograniczeniem ruchu na liniach drugorzędnych, przede wszystkim w relacji Chojnice – Szczecinek. Po roku 2005 wielkość ta zaczęła rosnąć, osiągając poziom około 60 pociągów w ciągu doby i ustabilizowała się na tym poziomie w kolejnych latach (Ryc. 119.).

Przewozy Regionalne		PRZYJAZDY		CHOJNICE		ODJAZDY												
KOLEJNICTWO POLSKIE		KOLEJNICTWO POLSKIE		KOLEJNICTWO POLSKIE		KOLEJNICTWO POLSKIE												
ZE STACJI DO STACJI		PRZEZ		PRZEZ		PRZEZ												
5:05 IV	6:20 IV	7:13 IV	10:59 IV	14:29 IV	15:23 IV	16:14 IV	18:06 IV	22:18 IV	TUCHOLA	5:16 IV	7:05 IV	8:11 IV	11:17 IV	14:35 IV	15:30 IV	18:16 IV	22:38 IV	
	6:23 III	7:33 III	10:32 III	16:52 III	18:30 III	20:50 III			BRUSY	5:20 III	6:28 III	7:47 III	13:52 III	15:49 III	18:09 III			
			10:59 IV	15:23 III	18:06 IV	22:21 IV			BYDGOSZCZ GL	5:16 IV	7:05 IV	11:17 IV	14:35 IV	15:30 IV	18:16 IV			
			6:23 III	10:32 III	16:52 III	18:30 III	20:50 III		Gdynia GL	5:58 III								
									KOSZCZYZNA	5:20 III	7:47 III	13:52 III	15:49 III	18:09 III				
			6:46 III	13:15 III	15:20 III	16:50 III	19:13 III	22:56 III	KEJZYZ									
			6:11 III	7:36 III	12:32 III	16:54 III	19:34 III		PILA GL	5:00 III	6:49 III	7:50 III	13:29 III	15:49 III	18:39 III			
			6:41 III	7:43 III	10:22 III	13:14 III	15:23 III	18:40 III	SZCZECINEK	5:10 III	6:28 III	13:34 III	15:24 III	16:11 III	18:38 III			
									TCZEW	3:56 III	4:46 III	5:16 III	6:17 III	6:58 III	10:35 III	13:58 III	15:35 III	18:58 III
			6:20 IV	7:13 IV	10:59 IV	14:29 IV	15:23 IV	16:14 IV	18:06 IV	22:18 IV								
									WIERZCZUCIN	16:18 IV	7:05 IV	8:11 IV	11:17 IV	14:35 IV	15:30 IV	18:16 IV		
									KOSZCZYZNA									
									HEL									
									LASKOWICE POM									
									GRUDZIADZ									
									TORUN GL									
									WIERZCZUCIN	8:11 III	IV							
									LASKOWICE POM									
									WIERZCZUCIN	15:30 III	IV							

Ryc. 118. Tablica przyjazdów i odjazdów, która wisiała w holu chojnickiego dworca PKP.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów autora.

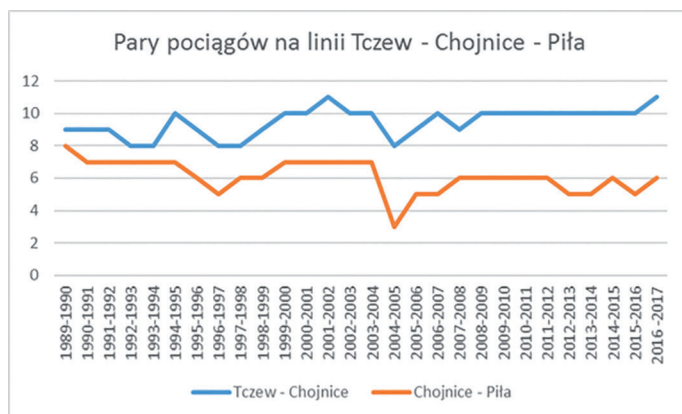
Sytuacja na poszczególnych liniach komunikacyjnych wyglądała następująco. Połączenia w relacji Tczew – Chojnice oscyływały od 8 do 10 par. Od czasu przejścia obowiązków organizatora przewozów przez samorząd województwa pomorskiego, czyli od roku 2009, liczba ta niezmiennie wynosi 10 par. Na odcinku Chojnice – Piła dynamika zmian była większa. Z poziomu 8 par w roku 1989 liczba połączeń spadła do 6 w roku 2017. Najgorszy okres przypadł na niechlubny rozkład jazdy 2004/2005, kiedy liczbę połączeń na tym odcinku ograniczono do zaledwie 3 par pociągów (Ryc. 120.). W rozkładzie 2016/2017, po kilku latach przerwy, na odcinek Piła – Chojnice – Tczew powróciły połączenia dalekobieżne. We wspomnianym rozkładzie jazdy był to codzienny pociąg TLK „Kociewie” uruchamiany przez PKP Intercity w relacji Gdynia Główna – Gorzów Wielkopolski oraz w relacji powrotnej (Ryc. 121.).



**Ryc. 119.** Ruch pociągów w węźle chojnickim w latach 1989-2017.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów z lat 1989-2017.

Na linii Chojnice – Kościerzyna do roku 1999 kursowało 7 par pociągów. W roku 2000 linia 211 miała podzielić los linii 281, a ruch miał być wstrzymany. Taka informacja pojawiła się nawet w rozkładzie jazdy 2000/2001, w którym liczbę połączeń ograniczono do dwóch par (Ryc. 122.). Działania lokalnych społeczników zaowocowały jednak utrzymaniem połączeń i powrotem do obowiązującej wcześniej liczby pociągów. Z uwagi na pogarszający się stan infrastruktury linii kolejowej nr 211, zaczęto na niej wprowadzać kolejne ograniczenia prędkości pociągów. Przed rokiem 2015 prędkość na odcinku Chojnice – Dziemiany została ograniczona do 50 km/h, zaś na odcinku Dziemiany – Kościerzyna do



**Ryc. 120.** Pary pociągów na linii Tczew – Chojnice – Piła Główna w latach 1989-2017.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów z lat 1989-2017.

80 km/h. Pierwsze działania modernizacyjne zostały zapoczątkowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe w roku 2015, kiedy rozpoczęto program, rozłożonej na kilka lat, poprawy stanu tej linii kolejowej. W roku 2017 na odcinku Chojnice – Powalki prędkość wahała się pomiędzy 50 a 80 km/h, na szlaku Powalki – Męcikał została podwyższona do 120 km/h, dalej od Męcikała do Dziemian wynosiła 50 km/h, zaś pomiędzy Dziemianami a Kościerzyną niezmiennie 80 km/h. Do grudnia roku 2016 na linii kursowały 3 pary pociągów relacji Chojnice – Kościerzyna oraz jedna para Chojnice – Brusy. Z uwagi na niewielkie potoki pasażerskie i niską prędkość szlakową na

linii 211, w grudniu 2016 roku część pociągów została zastąpiona autobusami. Od rozkładu 2016/2017 kursują tam 2 pary pociągów oraz 2 pary autobusów w relacji Chojnice – Kościerzyna oraz dodatkowa para autobusów w relacji Chojnice – Dziemiany Kaszubskie. Na linii Chojnice – Więcbork od roku 2000 ruch pociągów pasażerskich jest wstrzymany.

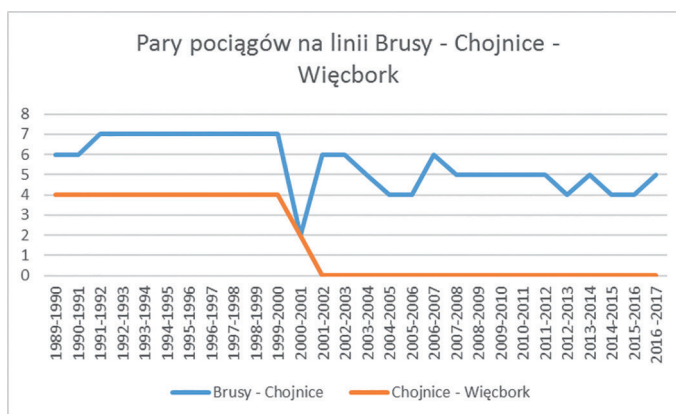


**Ryc. 121.** Pociąg TLK „Kociewie” do Gorzowa Wielkopolskiego Wschodniego prowadzony czeską lokomotywą 754 028-9 na stacji Chojnice.

**Fot.** Damian Otta, 10 maja 2017 roku.

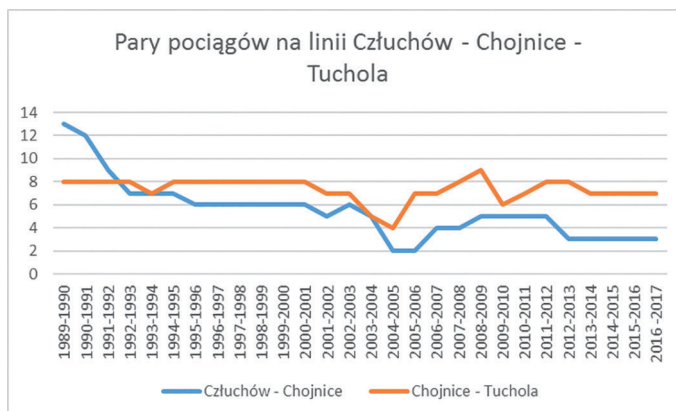
Najgorzej prezentuje się sytuacja na linii kolejowej nr 210. W 1989 roku pomiędzy Chojnicami a Człuchowem kursowało 13 par pociągów, była to liczba stosowna dla małej bicentrycznej aglomeracji. Z czasem liczba ta zaczęła maleć osiągając krytyczny poziom 2 par w latach 2004-2006. W kolejnych latach sytuacja nieco się poprawiła, lecz od roku 2012 utrzymuje się na poziomie 3 par, który z pewnością nie jest zadowalający (Ryc. 123.).

Linia 208 jest jedyną linią wychodzącą z Chojnic, obsługiwaną przez przewoźnika innego niż Przewozy Regionalne. Począwszy od 2007 roku przewozy na liniach niezelektryfikowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego obsługuje przewoźnik Arriva RP. Chociaż liczba połączeń na linii 208, nie uległa większym zmianom, to została całkowicie przemodelowana. Od początków istnienia linii pociągi kursowały po tym odcinku w relacji Chojnice – Laskowice Pomorskie, lub też w dłuższych relacjach do Grudziądza, Brodnicy czy Działdowa. W okresie PRL, wprowadzono bezpośredni pociąg o nazwie IR „Chojniczanie” łączący Chojnice i Bydgoszcz (Ryc. 124.). Po przejściu obsługi przewozów przez Arrivę liczba połączeń Chojnice – Laskowice Pomorskie, zmniejszyła się na korzyść bezpośrednich połączeń do Bydgoszczy. Ostatecznie wszystkie pociągi tej relacji zostały zastąpione kursami w relacji Chojnice – Bydgoszcz Główna, a odcinek linii 208 pomiędzy Wierzchucinem i Laskowicami Pomorskimi został całkowicie pozbawiony codziennych połączeń kolejowych.



**Ryc. 122.** Pary pociągów na linii Brusy – Chojnice – Więcbork w latach 1989-2017.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów z lat 1989-2017.



**Ryc. 123.** Pary pociągów na linii Człuchów – Chojnice – Tuchola w latach 1989-2017.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów z lat 1989-2017.





Ryc. 124. Tablica reklamująca bezpośredni pociąg do Bydgoszczy – „Chojniczanin”  
 Źródło: Wycinek z gazety ze zbiorów autora.

### 5.3. Przekształcenia w Polskich Kolejach Państwowych

1 lipca 1991 roku, w ramach restrukturyzacji i reorganizacji przedsiębiorstwa PKP doszło do połączenia Lokomotywowni Pozaklasowej w Chojnicach z Oddziałem Napraw Wagonów oraz Rewizji Technicznej i Obsługi Wagonów w Chojnicach. W wyniku fuzji tych oddziałów powstała nowa jednostka organizacyjna Zakład Taboru Chojnice. Ustalono również nowe trzyosobowe kierownictwo zakładu, w składzie:

- Naczelnik Zakładu Taboru – mgr inż. Ryszard Jankowski,
- Zastępca Naczelnika Zakładu Taboru ds. Eksploatacji Taboru – Alfons Wałdoch,
- Zastępca Naczelnika Zakładu Taboru ds. Utrzymania Taboru – Ryszard Łobodziński.

Struktura organizacyjna Zakładu Taboru prezentowała się następująco:

- a) Naczelnikowi Zakładu Taboru podlegały bezpośrednio:
  - Referat ds. Pracowniczych – kierownik mgr Barbara Wirkus,
  - Referat ds. Ekonomiczno-Finansowych – kierownik Urszula Żak,
  - Referat ds. Gospodarki Materiałowej – kierownik mgr inż. Maria Murawska,
  - Inspektor BHP – Romuald Redzimski,
  - Warsztaty szkolne – Instruktor praktycznej nauki zawodu – Jan Wróblewski,
  - Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna – komendant inż. poż. Andrzej Górniewicz.





Kolejna zmiana administracyjna na PKP miała miejsce 1 września 1999 roku. Nastąpiło wówczas połączenie Zakładów Taboru w Chojnicach i Gdyni w jedną jednostkę – Zakład Taboru w Gdyni. Rewidenci ze likwidowanego ZT Chojnice przeszli do PKP Zakładu Przewozów Pasażerskich w Gdyni. W Chojnicach utworzono Sekcję Eksploatacji Taboru Spalinowego (SETS), w skład której wchodziły: Dział Eksploatacji Taboru (naczelnik Maria Chrapkiewicz), Dział Napraw Taboru Trakcyjnego (naczelnik Roman Pestka), Dział Utrzymania i Napraw Wagonów (naczelnik Ryszard Łobodziński), Dział Techniczny (naczelnik Andrzej Górnowicz), Magazyn Zakładowy (kierownik Ryszard Senetelli) oraz Laboratorium Zakładowe.



Ryc. 126. Tablica przy wjeździe do Zakładu Taboru Chojnice.

Źródło: Fotografia ze zbiorów autora.

Ustawa z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe rozpoczęła szereg przekształceń na kolei. Jako pierwsza ze struktur PKP wyłączona została PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. 17 lipca 2001 roku utworzono Spółkę PKP Cargo, która zajęła się taborom oraz przewozami towarowymi. 1 września 2001 roku powołano Spółkę PKP Intercity, która przejęła obsługę pociągów międzynarodowych i ekspresowych. 1 października 2001 roku powołano spółkę

przewozową PKP Przewozy Regionalne. W tym samym dniu powstała też spółka infrastrukturalna PKP Polskie Linie Kolejowe. Pieczę nad nowopowstałymi spółkami objęła PKP S.A. jako spółka zarządzająca nieruchomościami. W wyniku reformy dokonano podziału pracowników SETS w Chojnicach pomiędzy spółki PKP Cargo oraz PKP Przewozy Regionalne. PKP PR przejęło wagony osobowe, zaś PKP Cargo wagony towarowe i lokomotywy. Stan taki przetrwał do 1 stycznia 2009 roku, kiedy to Zakład Taboru w Gdyni został połączony z Zakładem Przewozów Towarowych w Gdyni, a część pracowników i taboru została przekazana spółce PKP PR. 8 grudnia 2009 roku PKP Przewozy Regionalne zostały przekształcone w Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Od 1 stycznia 2017 roku spółka wprowadziła nową markę przewozową i od tej pory jest identyfikowana z nazwą Polregio.

Lokomotywnia Chojnice przez lata była jednym z największych zakładów pracy w Chojnicach, jednak z upływem czasu liczba zatrudnionych zaczęła maleć. Stany zatrudnienia z lat 1982-2001 przedstawia Tab. 10.



Rok	Liczba zatrudnionych ogółem	W drużynach trakcyjnych	Przy naprawie lokomotyw	Przy naprawie wagonów	Rewidenci techniczni wagonów	W pozostałych zespołach	Na stanowiskach nierobotniczych
1982	1012	400	304	0	0	256	52
1986	952	430	201	0	0	267	54
1988	892	401	162	0	0	275	54
1990	836	340	156	0	0	290	50
1992	752	257	134	134	36	127	64
1993	664	231	110	111	34	114	64
1994	609	237	89	78	33	109	63
1995	591	233	84	80	33	97	64
1996	597	244	85	77	30	97	64
1997	1621 <sup>a</sup>	615	218	143	186	271	188
1998	1485 <sup>a</sup>	569	210	124	186	249	147
1999	448 <sup>b</sup>	201	63	48	0	88	48
2001	365 <sup>b</sup>	161	62	31	0	75	36

**Tab. 10.** Zatrudnienie w Lokomotywowni Chojnice w latach 1982-2001.

a – Cały Zakład Taboru Chojnice, b – zatrudnienie wyłącznie w Chojnicach.

**Źródło:** R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

W 2017 roku Chojnice podporządkowane były następującym strukturom kolejowym:

1. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – Pomorski Oddział Przewozów Regionalnych w Gdyni – Sekcja Przewozów Pasażerskich Chojnice. Jednostka podlegała: Punkt Napraw w Słupsku.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Gdyni (IZ Gdynia) – Sekcja Eksploatacji Kościerzyna (ISE Kościerzyna).
3. PKP S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku.
4. PKP Energetyka S.A.



## Rozdział 6

**Perspektywy chojnickiej kolei po roku 2015**

Dlaczego rok 2015 przyjęto jako graniczny pomiędzy okresem upadku, a początkiem odradzania się kolei? Rok ten był szczególny, ponieważ 1 września została oddana do użytku nowa linia kolejowa łącząca Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Rębiechowo, nazwana Pomorską Koleją Metropolitalną<sup>122</sup>. Wprawdzie jej budowa rozpoczęła się kilka lat wcześniej, lecz doświadczenie uczy nas, by nie cieszyć się z inwestycji przed jej ukończeniem, czego najlepszym przykładem jest Magistrala Węglowa BIS lub kolej chojnicko-orańska. W roku 2015 przywrócono również regularne połączenia pasażerskie z Gdańska do Kartuz, co świadczy, że był to rok przełomowy dla kolei w województwie pomorskim.

Kartuzy i Gdańsk położone są daleko od Chojnic. Czy przełom ten wpłynął na węzeł chojnicki? 5 września 2015 roku w Bruśach burmistrz Chojnic dr Arseniusz Finster podpisał dokumenty związane z przejęciem budynku dworca w Chojnicach od PKP S.A. na rzecz miasta (Ryc. 127.). Koncepcje zagospodarowania dworca powstały wcześniej. Był to pierwszy krok zmierzający do modernizacji tego obiektu. Fakt ten wpłynął pozytywnie na szereg kolejnych zdarzeń, mających miejsce w następnych latach, które o ile zostaną zrealizowane, przeniosą chojnicką kolej do nowej rzeczywistości.



**Ryc. 127.** Burmistrz Chojnic podpisuje dokumenty związane z przejęciem dworca kolejowego w Chojnicach. Od lewej siedzą: Zbigniew Labuda, Krzysztof Piekarski, Arseniusz Finster, Stanisław Lamczyk.

**Fot.** Damian Otta, 5 września 2015 roku.

### **6.1. Sekcja utrzymania i napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych i wagonów pasażerskich Polregio**

Spółka Przewozy Regionalne w ramach restrukturyzacji ograniczała liczebność zakładów zajmujących się utrzymaniem i naprawami taboru. W tych przemianach Chojnice, będąc jednym z większych i nowocześniejszych zakładów naprawczych przewoźnika, stały się ogólnopolskim punktem utrzymania i napraw lokomotyw spalinowych. Od kilku lat należące do PR lokomotywy serii SU42/SM42 kwalifikujące się do przeprowadzenia naprawy rewizyjnej na 4. poziomie utrzymania, kierowane są do wykonania tych prac do Chojnic. Wcześniej zakład wykonywał też naprawy lokomotyw SU45 i SP32, których eksploatacja

<sup>122</sup> Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej to największa inwestycja w historii samorządu województwa pomorskiego. Jest to też najdłuższy, nowo wybudowany odcinek linii kolejowej w Polsce po roku 1989.



została jednak przez przewoźnika zaprzestana. Sekcja w Chojnicach świadczy usługi utrzymania lokomotyw spalinowych należących do innych przewoźników. Chojnicki zakład jest głównym punktem utrzymania taboru Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych, łącznie z podległym mu Punktem Napraw i Utrzymania Taboru w Słupsku. Podporządkowanie Sekcji Chojnice jednostki w Słupsku sprawiło, że zajmuje się ona również utrzymaniem i naprawami elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, które do roku 2016 wykonywane były wyłącznie w Słupsku. Obecnie prace niewymagające obecności sieci trakcyjnej wykonywane są również w lokomotywowni w Chojnicach. W 2017 roku sekcja w Chojnicach była jedyną jednostką przewoźnika, eksploatującą w sezonie zespoły wagonów piętrowych Bhp<sup>123</sup>.

Sekcja w Chojnicach jako jedyna w Polsce przeprowadza również naprawy główne wagonów typu 120A (Ryc. 128.) połączone z ich modernizacją (Ryc. 129.). Z uwagi na znaczne obłożenie pociągów na linii Chojnice – Gdynia – Hel, sekcja w sezonie letnim nadal eksploatuje klasyczne pociągi zestawione z lokomotyw spalinowych i wagonów. Poza sezonem wszystkie połączenia obsługiwane są Spalinowymi Zespołami Trakcyjnymi, do których na kursach cieszącym się największym zainteresowaniem pasażerów, dołączane są wagony 120A. Warsztat utrzymuje i przeprowadza naprawy nie tylko jednostek własnych, lecz także eksploatowanych przez Przewozy Regionalne w innych częściach kraju.



**Ryc. 128.** Wnętrze wagonu 120A przed naprawą.  
**Fot.** Damian Otta, 24 czerwca 2015 roku.



**Ryc. 129.** Wnętrze wagonu 120A po naprawie w Chojnicach.  
**Fot.** Damian Otta, 1 lipca 2017 roku.

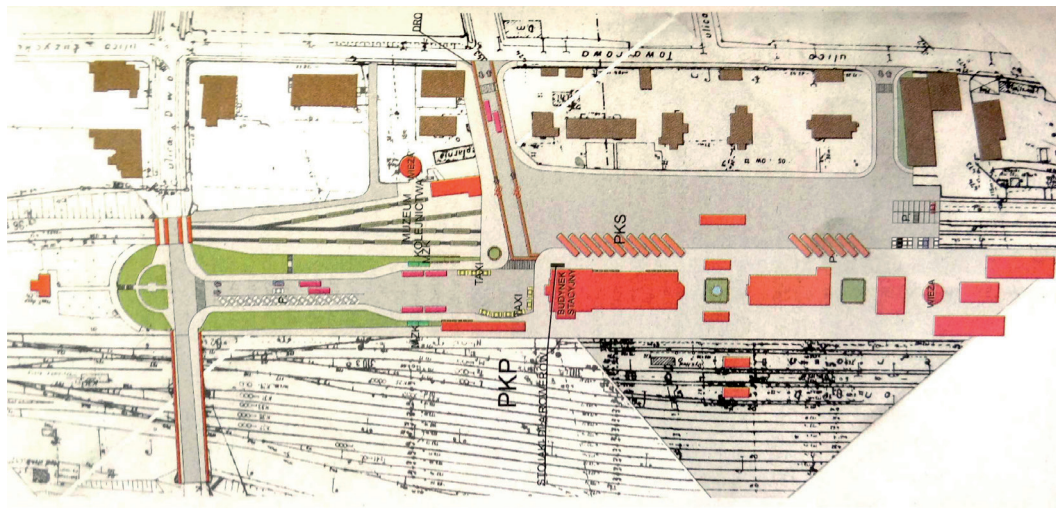
Mimo licznych reorganizacji, zakład napraw taboru w Chojnicach nadal jest ważnym punktem na kolejowej mapie Polski. Po ukończeniu planowanej elektryfikacji węzła, jego znaczenie może wzrosnąć poprzez rozszerzenie wykonywanych usług o kompleksowe naprawy lokomotyw elektrycznych oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych.

<sup>123</sup> W Chojnicach stacjonują dwa czterowagonowe zestawy Bhp, stanowiące ostatnie dwa zestawy tego typu w Polsce.

## 6.2. Modernizacja dworca PKP i stworzenie węzła integracyjnego

Proces zmian na polskiej kolei rozpoczął się wraz ze zmianą ustrojową. Rozpoczęła się likwidacja instytucji kolejowych niezwiązanych bezpośrednio z kolejnictwem oraz zbędnych dla kolei działającej w nowych warunkach. Zmiany te dotknęły również węzeł chojnicki. Na skutek likwidacji poszczególnych części przedsiębiorstwa oraz podziału PKP na spółki, pracę utraciła większa część pracowników zatrudnionych na stacji. Większość budynków stacyjnych została opuszczona, w tym: budynek noclegowni, budynek oddziału energetycznego na przedłużeniu peronu 2, budynek warsztatów uczniowskich na przedłużeniu peronu 3, budynek KATS połączony ze stacyjnym budynkiem administracyjnym, położone pomiędzy peronami 2 i 3, budynek administracyjny lokomotywni przyległy bezpośrednio do starej hali napraw oraz wieże wodne. Większości funkcji pozbawiony został również gmach główny dworca. Zniknęły z niego pomieszczenia administracyjne na piętrze, przechowalnia bagażu, restauracja, poczekalnia, dyżurka dyżurnego ruchu oraz posterunek Straży Ochrony Kolei. Obecnie w budynku dworca znajduje się jedynie kasa biletowa, toaleta oraz od czerwca 2017 roku Sala Tradycji Kolejowej SMK Chojnice, zaś jedno pomieszczenie jest wynajmowane przez biuro podróży.

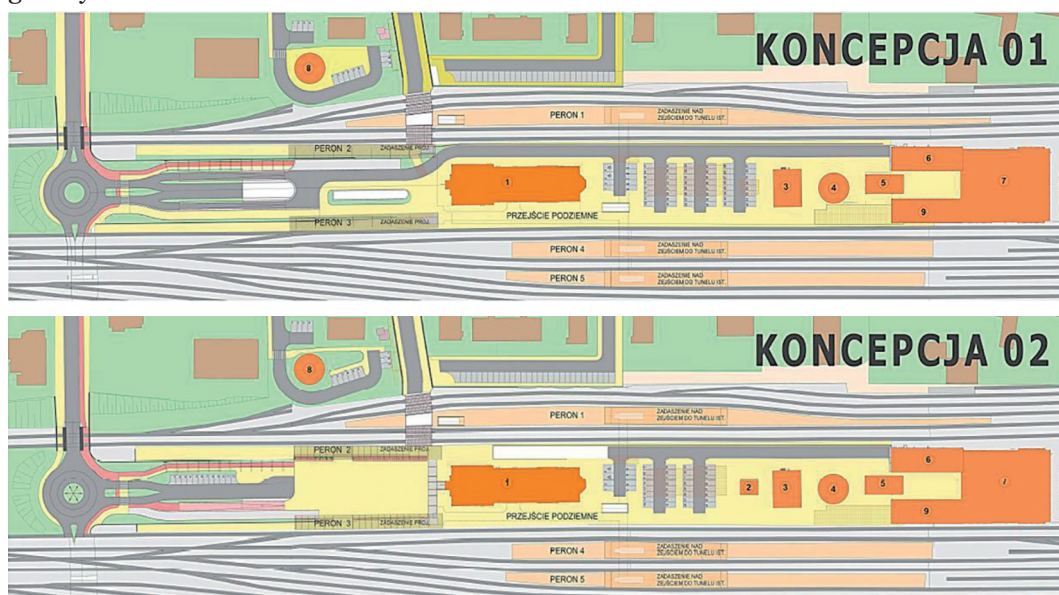
Stan ten wymagał zmian, więc przez kilka lat władze miasta starały się skonstruować plan zagospodarowania tego obiektu i utworzenia przy nim centrum przesiadkowego, spełniającego potrzeby transportu zbiorowego. Pierwsze plany związane z przebudową otoczenia dworca kolejowego w Chojnicach pojawiły się w 2007 roku, a ich autorem był miejski architekt Andrzej Ciemiński (Ryc. 130.). Projekt zakładał wyłączenie z użytku torowisk po północnej stronie dworca i urządzenie w ich miejscu dworca PKS, zaś przy drezynowni miało powstać małe muzeum kolejnictwa. Chociaż projekt przypadł do gustu władzom miasta, nie zdecydowano się na rozpoczęcie prac przygotowawczych, ponieważ zabrakło porozumienia z PKP dotyczącego własności budynku dworca.



Ryc. 130. Koncepcja przebudowy dworca PKP autorstwa Andrzeja Ciemińskiego.  
Źródło: Czas Chojnic, 22.11.2007, nr 47/282.

Zagadnienie modernizacji dworca powróciło w roku 2014, kiedy miasto uznało to za priorytetowy element Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Powstało kilka koncepcji przebudowy otoczenia dworca, aby utworzyć wokół stacji kolejowej węzeł integracyjny. Przy dworcu musiało się znaleźć miejsce na dworzec autobusowy, przystanki autobusowe komunikacji miejskiej, miejsca postojowe dla taksówek, parkingi oraz stanowiska dla rowerów miejskich. Specyfika chojnickiego dworca nie dała projektantom wielkiego pola do popisu, ze względu na fakt, że dworzec położony jest pomiędzy dwoma nasypami kolejowymi, a do budynku wiedzie tylko jedna szeroka aleja, która łączy wszystkie wymienione funkcje. W związku z panującą na dworcu ciasnotą zaczęto się rozglądać za dodatkową przestrzenią, którą można by wykorzystać na potrzeby budowy dworca autobusowego oraz parkingów.

Pierwsze koncepcje (Ryc. 131.) zakładały wykonanie przekopu pod torowiskami po stronie peronów 1 i 2. Takie rozwiązanie umożliwiłoby swobodny przejazd autobusów do peronów autobusowych, które miały się znaleźć pod obecnym placem dworcowym, oraz kontynuację jazdy pod torowiskami w kierunku ulicy Nad Dworcem. Obie koncepcje zakładały rozbiórkę kilku niewykorzystywanych obecnie budynków za dworcem i utworzenie w ich miejscu parkingu dla samochodów osobowych. Odnowione miały zostać budynek dworca, noclegownia oraz wieża wodne. Konieczna była również rozbiórka drezynowni, usytuowanej pod wieżą wodną oznaczoną na planach numerem 8, natomiast w jej miejscu miał powstać parking. Pomysł ten okazał się jednak niemożliwy do realizacji z uwagi na fakt, że PKP PLK nie zgodziły się na jej rozbiórkę. Oba warianty przewidywały przesunięcie peronów 2 i 3 w stronę placu dworcowego oraz ich zadaszenie. Elementem różniącym obie koncepcje było usytuowanie drogi dojazdowej do parkingów zlokalizowanych za budynkiem stacyjnym. Koncepcja nr 1 zakładała poprowadzenie drogi po skarpie na górny poziom dworca i dalej po obecnym peronie 2, natomiast wersja 2. przewidywała poprowadzenie drogi pod ziemią i wyprowadzenie jej na powierzchnię dopiero za budynkiem głównym<sup>124</sup>.



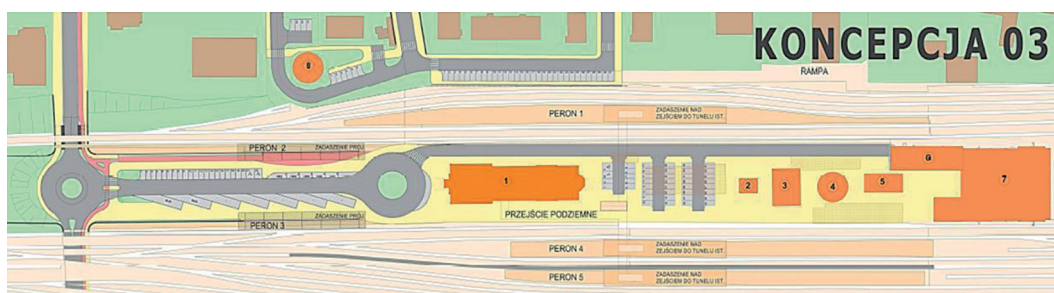
**Ryc. 131.** Koncepcje nr 1 i 2 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla.

**Źródło:** D. Otta, *Historia, stan i wizja ...*, str. 35.

<sup>124</sup> D. Otta, *Historia, stan i wizja ...*, str. 36.

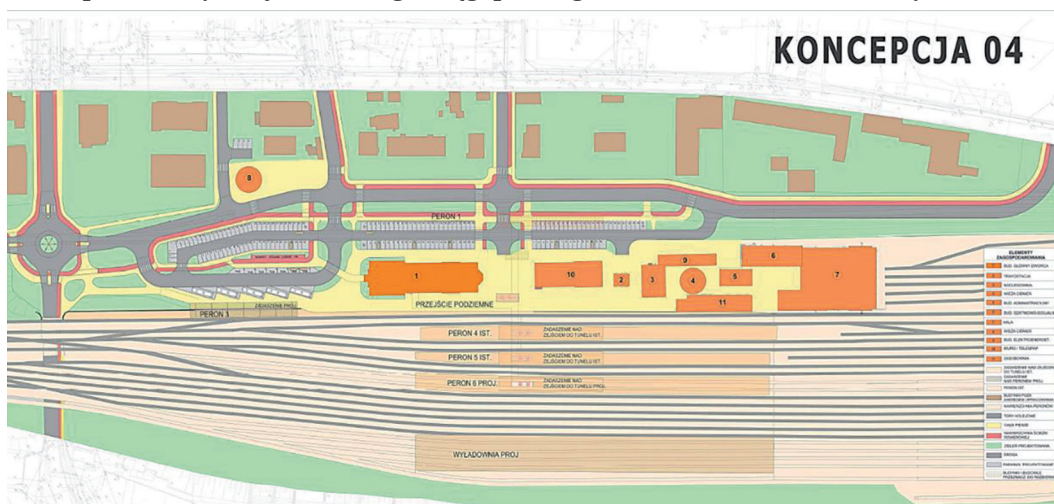


Koncepcja nr 3 (Ryc. 132.) przedstawiała pomysł, którego realizacja była najtańsza i najłatwiejsza do wykonania. Ogólna idea projektu była taka sama jak w przypadku poprzednich wersji, jednakże zrezygnowano tutaj z kapitałochłonnego przekopu pod torowiskiem, który został zastąpiony rondem ulokowanym przed głównym budynkiem. Dworzec autobusowy pozostał w obecnej lokalizacji, a parkingi usytuowano za głównym budynkiem. Peron 2. przesunięto w pobliże nastawni dysponującej, zaś w jego dawnym miejscu planowano usytuowanie drogi dojazdowej do parkingów.



Ryc. 132. Koncepcja nr 3 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla.  
Źródło: D. Otta, Historia, stan i wizja ..., str. 37.

Koncepcje nr 4 (Ryc. 133.) i 5 zakładały powrót do pomysłu Andrzeja Ciemińskiego, związanego z umieszczeniem dworca autobusowego w miejscu peronów 1 i 2 z tą różnicą, iż torowiska wraz z wiaduktem miały ulec całkowitej likwidacji. W miejscu zdemontowanych torów powstałoby miejsce na długie ciągi parkingów oraz dworzec autobusowy.

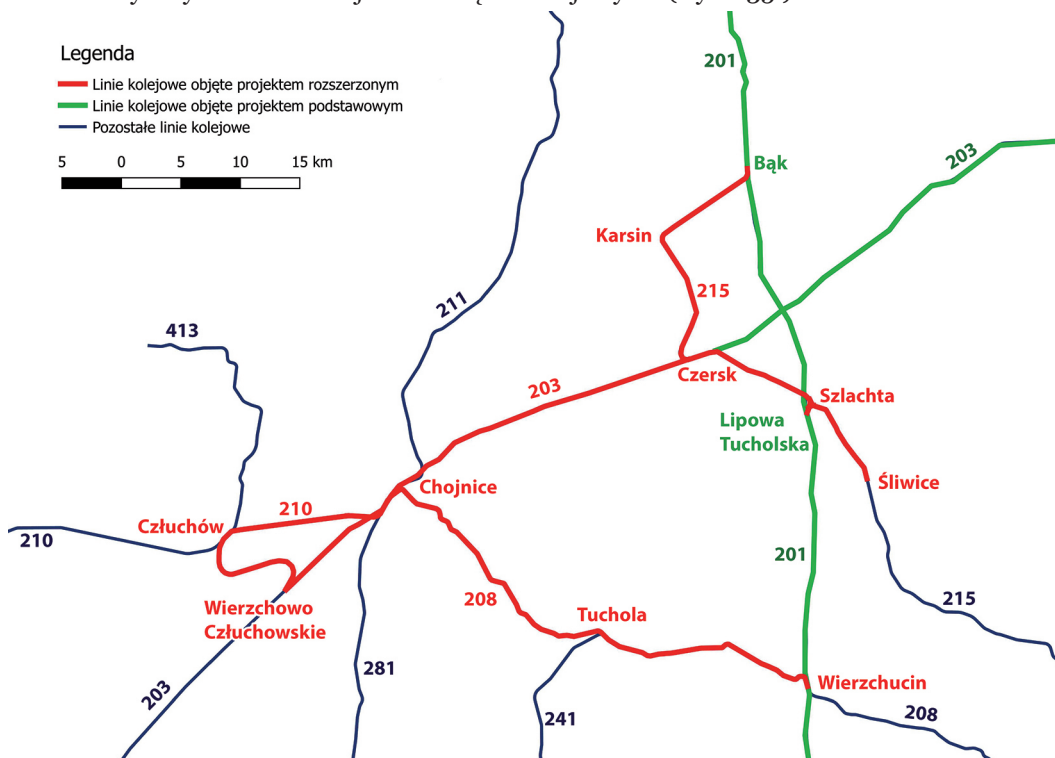


Ryc. 133. Koncepcja nr 4 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla.  
Źródło: D. Otta, Historia, stan i wizja ..., str. 37.

W koncepcji nr 4 dworzec PKS zlokalizowany był w miejscu istniejącego podjazdu do dworca, natomiast w koncepcji 5. bezpośrednio pod budynkiem dworca, w miejscu zlikwidowanego peronu 2. Po południowej stronie stacji zaplanowano dobudowę peronu 6 i nowej wyładowni. Tak duża ingerencja w układ torowy stacji, likwidacja peronów 1 i 2 oraz bocznicę wyładunkową, byłaby co prawda możliwa, lecz jej koszt byłby niezwykle wysoki. Niewątpliwą zaletą koncepcji stanowiło otwarcie dworca na miasto, lecz przebudowa znacznie skomplikowała by prowadzenie ruchu kolejowego. Później pojawiły się plany zli-



Infrastruktury i Budownictwa oraz władze PKP PLK. Podczas debaty o kolei, która odbyła się 24 kwietnia 2017 roku w Centrum Edukacyjno-Wdrożeniowym w Chojnicach, dyrektor Departamentu Kolejnictwa MIB – Tomasz Buczyński zapewnił o podjęciu prac dotyczących studium włączenia linii wokół Chojnic do projektu modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 201. Słowa te stały się faktem w lipcu 2017 roku, gdy PKP PLK ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na pozostałych liniach kolejowych należących do alternatywnego ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto i liniach stycznych oraz w chojnickim węźle kolejowym” (Ryc. 135.).



Ryc. 135. Inwestycje planowane na liniach kolejowych w regionie chojnickim w latach 2020-2023.  
Źródło: Opracowanie własne.

Projekt ten zakłada uzupełnienie opracowania dotyczącego alternatywnego ciągu transportowego łączącego Śląsk i Porty w Gdyni i Gdańsku, w skład którego wchodzi linia kolejowa 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) oraz linia kolejowa 203 na odcinku Czersk – Tczew, o następujące odcinki linii kolejowych:

1. Linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice, na odcinku od stacji Wierzuchucin w km 156,175 do stacji Chojnice w km 200,378. Linia o znaczeniu państwowym o kategorii pierwszorzędnej, jednotorowa, nieelektryfikowana.
2. Linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, na odcinku od stacji Tczew w km -0,437 do stacji Wierzchowo Człuchowskie w km 108,864. Linia kolejowa nr 203 na odcinku od km -0,280 do km 75,067 jest linią dwutorową, natomiast od km -0,437 do -0,280 oraz od km 75,067 do km 108,864 jest linią jednotorową. Od km -0,437 do km 66,983 posiada status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Od km -0,437 do km 0,949 jest linią zelektryfikowaną. Od km



- 0,949 do km 108,864 jest linią niezelektryfikowaną. Od km -0,437 do km 59,878 należy do Kompleksowej Sieci TEN-T (odcinek Tczew – Łąq).
3. Linia kolejowa nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk, na odcinku od przystanku osobowego Śliwice w km 36,250 do stacji Bąk w km 78,594. Jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa o kategorii drugorzędnej.
  4. Linia kolejowa nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, na odcinku od stacji Chojnice w km -0,672 do stacji Człuchów w km 15,625. Dwutorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa o znaczeniu państwowym i kategorii pierwszorzędnej.
  5. Linia kolejowa nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta, od stacji Lipowa Tucholska w km 0,338 do stacji Szlachta w km 1,711. Linia jednotorowa niezelektryfikowana o znaczeniu miejscowym.
  6. Linia kolejowa nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód od stacji kolejowej Lipowa Tucholska w km 0,000 do posterunku odgałęźnego Szlachta Zachód w km 1,744.
  7. Projektowana linia kolejowa Człuchów – Wierzchowo Człuchowskie<sup>125</sup>.

W ramach prac przygotowawczych ma powstać studium wykonalności dla prac na powyższych liniach, badające możliwości modernizacji, podwyższenia prędkości pociągów oraz elektryfikacji wymienionych odcinków linii kolejowych.

Są to prace przygotowawcze, a ich efekty będą przedmiotem dalszych analiz, przed podjęciem decyzji o prowadzeniu prac na tych odcinkach. Jednak sam fakt prowadzenia prac studialnych jest optymistyczną przesłanką nadejścia lepszych czasów dla chojnickiej kolei. Postępowanie przetargowe rozstrzygnięto 3 stycznia 2018 roku, lecz na efekty tych prac trzeba jeszcze poczekać, a ich realizacja zależy również od postawy społeczeństwa. Płynnie z tego prosty wniosek – po latach kolej wraca do łask, zaś dla węzła chojnickiego pojawiają się nowe możliwości i perspektywy.

## 6.4. Rok 2017 – Rokiem Chojnickich Kolejarzy

Przypadająca w dniu 15 listopada 2016 roku 145. rocznica wjazdu pierwszego pociągu do Chojnic, zainicjowała ogłoszenie przez Radę Miejską Miasta Chojnice roku 2017 – Rokiem Chojnickich Kolejarzy.

Pierwszym wydarzeniem poprzedzającym rozpoczęcie oficjalnych obchodów było otwarcie w podziemiach Kościoła Gimnazjalnego wystawy fotografii historycznych pt. „Dzieje Chojnickiego Węzła Kolejowego”. Wydarzenie to miało miejsce w dniu Świętej Katarzyny – patronki kolejarzy, czyli 21 listopada 2016 roku. Ekspozycję przygotowało Chojnickie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, we współpracy z Chojnickim Centrum Kultury i Towarzystwem Kolejowym w Chojnicach.

<sup>125</sup> Specyfikacja istotnych warunków ..., str. 9-10.

Kolejnym ważnym wydarzeniem były debaty poświęcone kolei w regionie. Pierwsza z nich, zorganizowana przez Towarzystwo Kolejowe w Chojnicach, miała miejsce 24 listopada 2016 roku, zaś druga, stanowiąca inicjatywę posła Aleksandra Mrówczyńskiego odbyła się 24 kwietnia 2017 roku. Tematem obu dyskusji był pogarszający się stan infrastruktury kolejowej oraz siatka połączeń pasażerskich w regionie. W debatach brali udział przedstawiciele władz samorządowych, spółek kolejowych oraz instytucji rządowych.



**Ryc. 136.** Wystawa taboru kolejowego przy peronie 2 chojnickiego dworca.  
**Fot.** Damian Otta, 3 czerwca 2017 roku.

Największym wydarzeniem Roku Kolejarzy były obchody 3 czerwca 2017 roku. W tym dniu na stadionie ChKS „Kolejarz” odbył się festyn rodzinny zorganizowany przez Szkołę Podstawową nr 3 w Chojnicach. Przy peronie nr 2, usytuowano wystawę taboru kolejowego (Ryc. 136.). Spółka PKP Cargo zaprezentowała lokomotywę spalinową SM31-145 oraz lokomotywę elektryczną ET22-1109, zaś spółka Przewozy Regionalne wystawiła autobus szynowy SA133-025, lokomotywę spalinową SU42-534 wraz z zestawem wagonów piętrowych Bhp oraz swój najnowszy nabytek – autobus szynowy SA139-025. Z kolei w sali dawnej restauracji na dworcu otwarta została Sala Tradycji Kolejowej, w której znalazły się eksponaty związane z historią kolejnictwa (Ryc. 137.).

Inną atrakcją roku 2017 był przejazd pociągu specjalnego „Żuraw” po nieczynnej na co dzień linii kolejowej nr 281, na odcinku Chojnice – Sępólno Krajeńskie – Więcbork – Nakło nad Notecią – Więcbork – Sępólno Krajeńskie – Chojnice. Pociąg ten był zestawiony z lokomotywy spalinowej SM42-349 oraz 4 wagonów piętrowych Bhp. Przejazd odbył się 17 czerwca i cieszył się dużym zainteresowaniem mieszkańców Chojnic i okolic.



**Ryc. 137.** Otwarcie Sali Tradycji Kolejowej na chojnickim dworcu.  
**Fot.** Damian Otta, 3 czerwca 2017 roku.

13 czerwca w Sali Tradycji Kolejowej, na dworcu PKP w Chojnicach miała miejsce promocja albumu pt. „Stacja Chojnice – Węzeł z Tradycją”, wydanego przez Urząd Miejski w Chojnicach na pamiątkę obchodów Roku Chojnickich Kolejarzy.

8 lipca odbył się przejazd pożegnalny autobusu szynowego SA102-002. Impreza rozpoczęła się i zakończyła w Chojnicach. Szynobus wyruszył w swój ostatni służbowy kurs prowadząc pociąg o nazwie „Bory Tucholskie” przez Czersk – Karsin – Bąk – Łąg Południowy – Lipową Tucholską – Szlachtę – Śliwice – Osie – Laskowice Pomorskie – Terespol Pomorski – Świecie Przechowo – Terespol Pomorski – Laskowice Pomorskie – Drzycim – Wierzchucin i Tucholę (Ryc. 138.).

22 lipca na linii 281 odbył się zlot drezyniarzy. Trasa zlotu wiodła z Chojnic do Więcborka i z powrotem. Na zlocie stawiło się 5 ekip drezynowych: z Chojnic, Koronowa, Gdańska, Bytowa i Błędzimia (Ryc. 139.).

1 września pod pomnikiem pomordowanych kolejarzy, po raz pierwszy po latach przerwy władze miasta i powiatu, delegacje organizacji i stowarzyszeń działających na terenie Chojnic, oddały hołd kolejarzom i złożyły tam wieńce.

Wydarzeniem wieńczącym obchody Roku Chojnickich Kolejarzy, było wydanie niniejszej publikacji, przedstawiającej dzieje węzła kolejowego w Chojnicach oraz historię kolejnictwa w regionie chojnickim.





Ryc. 138. Uczestnicy Pożegnania SA102 na wspólnym zdjęciu w Świeciu Przechowie.  
Fot. Wojciech Otta, 8 lipca 2017 roku.



Ryc. 139. Drezyny podczas postoju na wiadukcie nad chojnicką obwodnicą. W tle pociąg TLK „Kociewie”.  
Fot. Janusz Kociński, 22 lipca 2017 roku.



## Zakończenie

Począwszy od roku 1871, kiedy uruchomiono pierwsze pociągi pasażerskie do Chojnic, stacja stała się ważnym ośrodkiem na kolejowej mapie Europy Wschodniej. Położenie na linii Królewskiej Kolei Wschodniej, łączącej Berlin i Królewiec, stało się przesłanką do stworzenia w Chojnicach dużego węzła kolejowego. Dalekosiężne plany rządu pruskiego zakładały kontynuację rozbudowy stacji i dalszy wzrost jej znaczenia w kolejowej sieci Prus.

Nowy układ granic po zakończeniu I Wojny Światowej sprawił, że Chojnice zostały stacją graniczną pomiędzy Niemcami a Polską. Na mocy Traktatu Wersalskiego, przez Chojnice prowadzono niemiecki ruch tranzytowy. Międzywojenna Polska snuła plany dostosowania sieci kolejowej odziedziczonej po zaborcach do nowych potrzeb, lecz większość z nich nie została wykonana. Największym przedsięwzięciem dwudziestolecia międzywojennego była budowa Magistrali Węglowej, która chociaż ominęła Chojnice, przebiegała przez wschodnią część regionu.

1 września 1939 roku Niemcy zastosowali fortel, dzięki któremu udało im się szybko zająć stację kolejową w Chojnicach. O godzinie 4:23 zamiast planowego tranzytowego pociągu pospiesznego do Tyłży, na chojnicki dworzec wjechał pociąg pancerny. Bohaterska postawa obrońców pokrzyżowała plany najeźdźcom.

14 lutego 1945 roku Sowieci wyzwolili Chojnice spod jarzma niemieckiej okupacji. Pierwsze lata PRL-u upłynęły na odbudowie zniszczonych działaniami wojennymi budynków i infrastruktury kolejowej. Rosnące w kolejnych latach zapotrzebowanie na przewozy kolejowe, wpłynęło na znaczną rozbudowę stacji. Na koniec lat 80. XX w. przypadł okres szczytowej liczby połączeń obsługiwanej przez chojnicki węzeł.

4 czerwca 1989 roku dzięki „Solidarności” rozpoczął się proces przemiany ustrojowej w Polsce. Zmiany te, przeprowadzone w sposób nie do końca przemyślany, doprowadziły do kryzysu w Polskich Kolejach Państwowych. Skutkowało on ograniczeniem ruchu pociągów na tysiącach kilometrów linii kolejowych oraz ich późniejszą rozbiórką. W wyniku przeprowadzonych reform pracę na kolei straciła ponad połowa pracowników.

1 maja 2004 roku w referendum Polacy poparli wejście Polski do Unii Europejskiej, lecz dopiero po kilku latach na kolei zaczęto dostrzegać efekty tej decyzji. Unijne dotacje przyczyniły się do zakupów nowego taboru obsługującego połączenia kolejowe w regionie. Pojawiły się też plany reaktywacji niektórych zawieszonych połączeń oraz rozpoczęto modernizację linii kolejowych o najgorszych parametrach.

W roku 2017 chojnicki węzeł stanął u progu wielkich inwestycji, które mają nadać mu nowe oblicze. Pierwszą z nich jest prowadzona przez miasto Chojnice i PKP Polskie Linie Kolejowe modernizacja stacji, zakładająca utworzenie w tym miejscu zintegrowanego węzła przesiadkowego, remont budynku dworca oraz rewitalizację dzielnicy Dworcowej. Projekt ten będzie uzupełniać koncepcja modernizacji i elektryfikacji linii kolejowych najważniejszych dla regionu, a mianowicie łączących go z Gdańskiem i Bydgoszczą. Po latach



regresu i stagnacji zamierzenia te rysują pozytywną przyszłość dla 145-letniego chojnickiego węzła kolejowego.

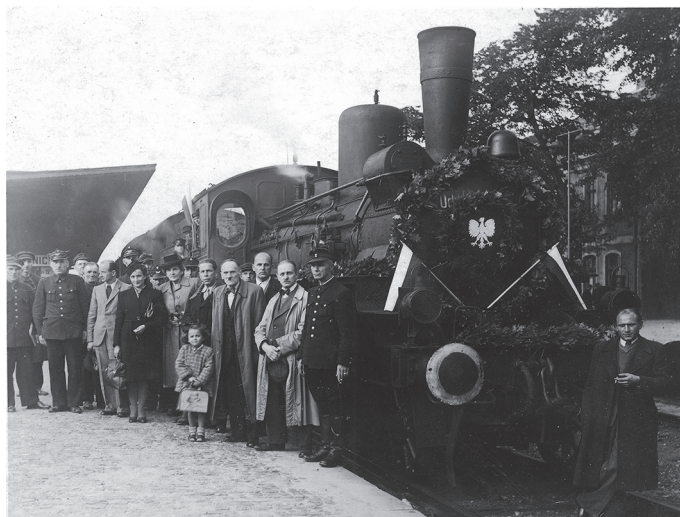
## Chojnicki tabor kolejowy

### 1. Parowozy

O taborze, jaki obsługiwał linie kolejowe w rejonie Chojnic pod zaborem pruskim niewiele wiadomo. Pierwsze rzeczowe informacje dotyczące chojnickiego parku taborowego, do których udało się dotrzeć pochodzą z okresu międzywojennego, dlatego też w prezentowanej części przybliżono informacje o parowozach obsługujących pociągi w węźle chojnickim w tym okresie, jak również – w czasach PRL. Pociągi pośpieszne prowadzone były wówczas przez parowozy serii: Pd5, Pk2, Pu29 oraz Pt31. Lokalne pociągi osobowe prowadziły parowozy Pd1, natomiast ruch towarowy obsługiwały serie Th4, Tp2 oraz Tki3. Ciężkie tranzytowe pociągi towarowe prowadziły parowozy Ty23 z Zajączkowa Tczewskiego<sup>126</sup>.

#### 1.1. Parowozy Pd1

Najstarszą serią parowozów stacjonujących w parowozowni Chojnice, w okresie międzywojennym były parowozy pruskiej serii S3, oznaczane na sieci PKP jako Pd1 (Ryc. 140.). Były to parowozy przeznaczone do prowadzenia lekkich pociągów pośpiesznych, osiągające prędkość maksymalną 100 km/h. Produkowane w latach 1892-1904 przez 8 pruskich zakładów, spośród których najwięcej egzemplarzy wytwarzano w: Hanomag Linden, Schwarzkopff Berlin, Vulcan Szczecin, Schichau Elbląg<sup>127</sup>. Na szlakach II RP służyło 89 parowozów tego typu, z czego 7 jednostek (według stanu z 1 kwietnia 1939 roku) stacjonowało w Chojnicach<sup>128</sup>. Po II Wojnie Światowej do Polski powróciło jedynie 18 lokomotyw Pd1, które w eksploatacji pozostawały do 1953 roku. W powojennej historii chojnickiego



Ryc. 140. Parowóz Pd1 z pierwszym powojennym pociągiem z Chojnic do Tucholi.

Źródło: Fotografia ze zbiorów archiwum muzealnego w Chojnicach.

<sup>126</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 86-88.

<sup>127</sup> H. Rauter, G. Scheingraber, Preußen-Report. Band No. 2..., s. 46.

<sup>128</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 89.

węzła zapisał się jeden z parowozów tej serii, prowadzący pierwszy pociąg do Tucholi po zakończonej odbudowie linii kolejowej. Niestety nie udało się ustalić, ile parowozów tej serii stacjonowało po wojnie w Chojnicach oraz kiedy ostatecznie zakończono ich eksploatację.

### 1.2. Parowozy Pd5

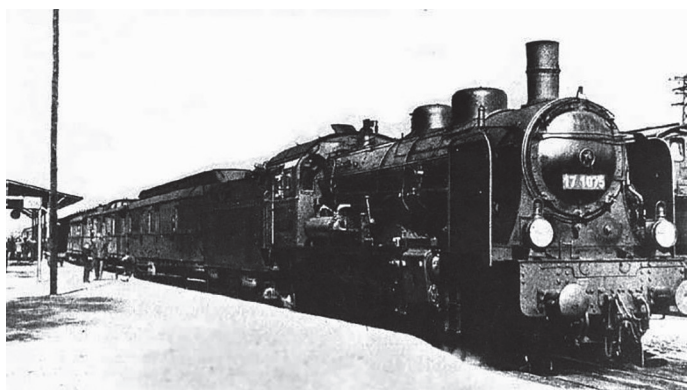


**Ryc. 141.** Parowóz Pd5 ustawiony jako pomnik przed Technikum Kolejowym w Warszawie.

**Źródło:** Pocztaówka ze zbiorów autora.

Kolejną serią parowozów pośpiesznych, eksploatowaną w Chojnicach, były pruskie S6, na sieci PKP oznaczone jako Pd5 (Ryc. 141.). Były to ciężkie parowozy pospieszne, osiągające maksymalną prędkość do 110 km/h. Ich produkcją w latach 1906-1913 zajmowały się m.in. zakłady Linke-Hofmann z Wrocławia, oraz Henschel z Kassel<sup>129</sup>. W międzywojennej Polsce PKP eksploatowało 81 parowozów serii Pd1, z czego 5 jednostek (według stanu z 1 kwietnia 1939 roku) w parowozowni Chojnice<sup>130</sup>. Po II Wojnie Światowej do Polski powróciło ich jedynie 37. Nie znaleziono źródeł mówiących o stacjonowaniu parowozów Pd5 w Chojnicach po 1945 roku.

### 1.3. Parowozy Pk2



**Ryc. 142.** Niemiecki parowóz BR17 (Pk2) z pociągiem tranzytowym na stacji Wierzchowo Człuchowskie.

**Źródło:** Pocztaówka ze zbiorów SMK Chojnice.

Pruski parowóz serii S10, oznaczany był na PKP jako Pk2 (Ryc. 142.) (niemiecka seria BR17). Służył do prowadzenia pociągów pospiesznych z prędkością do 110 km/h. Parowozy tej serii produkowano w latach 1911-1915, w zakładach Schwarzkopff Berlin oraz Henschel Kassel<sup>131</sup>. W 20-leciu międzywojennym PKP eksploatowało 20 parowozów tej serii, z których według stanu z 1 kwietnia 1939 roku, 9 stacjonowało w Chojnicach prowadząc niemieckie tranzytowe pociągi z Berlina do Królewca na polskim odcinku pomiędzy

<sup>129</sup> H. Rauter, G. Scheingraber, Preußen-Report. Band No. 2..., s. 91-95.

<sup>130</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 89.

<sup>131</sup> H. Rauter, G. Scheingraber, Preußen-Report. Band No. 2...

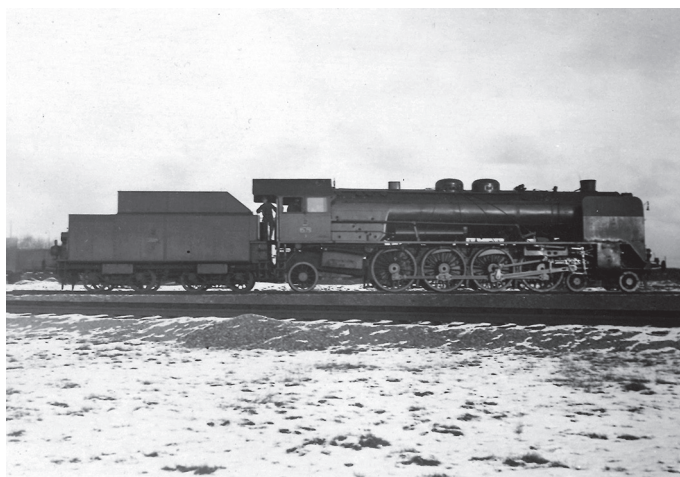


Chojnicami a Malborkiem. Po II Wojnie Światowej nie odnotowano parowozów serii Pk2 na stanie parowozowni Chojnice<sup>132</sup>.

#### 1.4. Parowozy Pu29

Pierwszą polską serią parowozów pociągów tranzytowych na stanie parowozowni Chojnice zostały lokomotywy Pu29 (Ryc. 143.). Z uwagi na konieczność prowadzenia ciężkich pociągów tranzytowych parowozami starszych serii w trakcji podwójnej, wiosną 1929 roku Ministerstwo Komunikacji zleciło budowę nowych ciężkich parowozów, które będą mogły samodzielnie prowadzić tego typu pociągi. Opracowano dwa projekty nowych parowozów, jeden oparty na układzie kół 1-4-2, (Pu29) i drugi w układzie 1-4-1 (Pt-31). Podjęto decyzję o budowie trzech parowozów z każdego rodzaju i sprawdzeniu ich w ruchu, aby następnie podjąć decyzję, który z nich trafi do produkcji seryjnej. Budowę parowozów Pu-29 zlecono zakładom Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. W 1931 roku parowóz Pu29-1 został ukończony i przeszedł jazdy testowe na odcinku Poznań – Zbąszyń oraz Poznań – Toruń. Parowóz osiągał prędkość maksymalną do 110 km/h. Po zakończeniu jazd testowych parowozy Pu29-1, Pu29-2 oraz Pu29-3 wpisano na stan parowozowni Chojnice, celem prowadzenia pociągów tranzytowych.

W Chojnicach parowozy stacjonowały do wiosny 1939 roku, kiedy to dwa z nich zostały przekazane do Torunia, a jeden do Zajązdkowa Tczewskiego. Podczas eksploatacji parowozy serii Pu29 okazały się niezawodne, jednak z powodu swoich rozmiarów nie mieściły się na większości obrotnic stacyjnych w Polsce. W Chojnicach, aby umożliwić obracanie się parowozów tej serii wybudowano trójkąt, lecz budowa tego typu instalacji na wszystkich stacjach byłaby zbyt kosztowna, w związku z czym parowóz nigdy nie trafił do produkcji seryjnej. Po wojnie, w 1949 roku do Polski wrócił tylko parowóz Pu29-3, który początkowo został błędnie oznaczony jako Pt31-46 i trafił do DOKP Lublin. W 1950 roku podczas naprawy w Bydgoszczy przywrócono mu prawidłowe oznaczenie serii Pu29, lecz przypisano błędny numer porządkowy 1. Eksploatacja parowozu zakończyła się w 1970 roku, kiedy został przeznaczony na cele muzealne. Po renowacji parowóz oznaczony prawidłowym numerem 3 trafił do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie<sup>133</sup>.



Ryc. 143. Parowóz Pu29-3 podczas pracy na węźle chojnickim.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów rodziny Homa.

<sup>132</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 89-91.

<sup>133</sup> [www.parowozy.net/Pu29](http://www.parowozy.net/Pu29)

### 1.5. Parowozy Pt31



**Ryc. 144.** Parowóz Pt31-1 podczas pracy na węźle chojnickim.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów archiwum muzealnego w Chojnicach.

Kolejną serią polskich parowozów pospiesznych w parowozowni Chojnice były lokomotywy Pt31 (Ryc. 144.). Była to druga obok Pu29 seria prototypowych parowozów pospiesznych zaprojektowanych z myślą o obsłudze pociągów tranzytowych. Produkcja parowozów serii Pt31 uzyskała akceptację w 1931 roku, dlatego też oznaczono je numerem 31, lecz ich produkcja w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie rozpoczęła się dopiero w roku 1932. Po przeprowadzonych na terenie DOKP Poznań testach w identycznych warunkach jak dla serii Pu29, parowozy Pt31-1, Pt31-2 oraz Pt31-3 zostały skierowane do Chojnic celem obsługi pociągów tranzytowych oraz pociągów pospiesznych relacji Gdynia – Bydgoszcz. Nowe parowozy, podobnie jak Pu29, osiągały prędkość maksymalną do 110 km/h, lecz miały mniejsze gabaryty. Po zebraniu pochlebnych opinii od chojnickich maszynistów,



**Ryc. 145.** Parowóz Tp2 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej.  
**Źródło:** Pocztaówka ze zbiorów SMK Chojnice.

Ministerstwo Komunikacji postanowiło rozpocząć seryjną produkcję parowozów Pt31. Do chwili wybuchu II Wojny Światowej, fabrykę w Chrzanowie opuściło 98 parowozów. Jeszcze przed wojną parowozy Pt31, podobnie jak Pu29, przeniesiono z Chojnic do innych jednostek. Po wojnie na stan PKP powróciły jedynie 64 egzemplarze serii Pt31, lecz nie trafiły one już do MD Chojnice. Ostatecznie eksploatacja serii Pt31 przez PKP zakończyła się na przełomie lat 1978/1979. Do dzisiaj przetrwały jedynie dwa egzemplarze: Pt31-49 w Jaworzynie Śląskiej oraz Pt31-64 w Chabówce<sup>134</sup>.

### 1.6. Parowozy Tp2

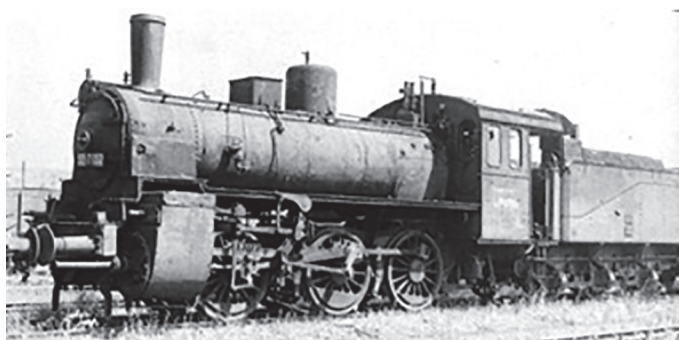
Najstarszą serią parowozów towarowych, stacjonujących w parowozowni Chojnice, jest pruska seria G7.2 (Niemieckie BR55), oznaczane na PKP, jako Tp2 (Ryc. 145.). Paro-

<sup>134</sup> [www.parowozy.net/Pt31](http://www.parowozy.net/Pt31)

wozy tej serii produkowano w latach 1895-1912, w zakładach Henschel w Kassel<sup>135</sup>. W dwudziestoleciu międzywojennym PKP eksploatowało 295 sztuk parowozów serii Tp2. Według dokumentów z dnia 1 kwietnia 1939 roku, na stan parowozowni Chojnice wpisanych było 5 parowozów Tp2. Parowozy te początkowo eksploatowano w Chojnicach, również podczas II Wojny Światowej, lecz w 1940 roku zostały zastąpione nowocześniejszymi seriami<sup>136</sup>.

### 1.7. Parowozy Th 4

Kolejną serią parowozów towarowych, których stacjonowanie w Chojnicach potwierdzają źródła pisane jest pruska seria G4<sup>3</sup> (Niemieckie BR53), oznaczone na PKP jako Th4 (Ryc. 146.). Parowozy tej serii produkowane były w latach 1903-1907 przez fabrykę Union w Królewcu. Parowóz przeznaczony był do prowadzenia pociągów towarowych z prędkością maksymalną do 60 km/h<sup>137</sup>. Stan z 1 kwietnia 1939 roku wykazuje na stanie parowozowni Chojnice 3 parowozy serii Th4<sup>138</sup>.



Ryc. 146. Parowóz Th4-3Dz obsługujący linie kolejowe Wolnego Miasta Gdańska.

Źródło: Poczłtówka ze zbiorów SMK Chojnice.

### 1.8. Parowozy Tki3

Parowozy oznaczane na sieci PKP jako Tki3 (Ryc. 147.) to małe, lekkie tendzaki pruskiej serii T9 przeznaczone do pracy manewrowej oraz prowadzenia lekkich pociągów towarowych. Produkowano je w latach 1901-1914. Parowozy te osiągały maksymalną prędkość do 65 km/h. Stanowiły jedną z najliczniejszych serii pruskich parowozów, których w sumie wyprodukowano aż 2060 sztuk. Tki3 były też jednymi z najliczniejszych parowozów na sieci PKP. W roku 1918 eksploatowano 320, a po wojnie 240 egzemplarzy. Według stanu z 1 kwietnia 1939 roku w Chojnicach stacjonowały 3 jednostki Tki3<sup>139</sup>.



Ryc. 147. Parowóz Tki3-119 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Fot. Damian Otta, 23 marca 2017 roku.

<sup>135</sup> H. Rauter, G. Scheingraber, 1992, Preußen-Report. Band No. 5.

<sup>136</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 88-93.

<sup>137</sup> H. Rauter, G. Scheingraber, 1992, Preußen-Report. Band No. 5.

<sup>138</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 88-92.

<sup>139</sup> Tamże.



### 1.9. Parowozy Ty23



Ryc. 148. Parowóz Ty23-104 na terenie skansenu w Chabówce.  
Źródło: www.wikipedia.org.

Lokomotywa Ty23 (Ryc. 148.) to parowóz towarowy zaprojektowany przez polskiego inżyniera Wacława Łopuszańskiego w 1923 roku. Produkowany początkowo za granicą w fabrykach niemieckich oraz belgijskich, a później w zakładach Hipolita Cegielskiego w Poznaniu, w Fabloku Chrzanów oraz w Warszawskiej Spółce Akcyjnej Budowy Parowozów. W latach 1923-1934 wyprodukowano łącznie 612 parowozów serii Ty23. W okresie międzywojennym Ty23 z lokomotywowni w Zajączkowie Tczewskim obsługiwały tranzytowe pociągi towarowe na linii Chojnice – Malbork. Po II Wojnie Światowej PKP odzyskały jedynie 312 egzemplarzy, jednak nigdy nie stacjonowały one w Chojnicach<sup>140</sup>.

Podczas II Wojny Światowej Niemcy zdecydowali się na wycofanie starszych serii parowozów stacjonujących w Chojnicach. Jak wspomina Florian Stanisławski, który w czasie okupacji pracował na chojnickim węźle jako maszynista: „W 1940 roku ze służby wycofano parowozy Th4 oraz Tp2, a w ich miejsce sprowadzono z Niemiec serie BR24 (Oi2), BR38 (Ok1), BR50 (Ty5), oraz BR57 (Tw1). Parowozy te prowadziły ruch osobowy na liniach: Chojnice – Tczew (Ok1), Chojnice – Nakło nad Notecią, Chojnice – Kościerzyna, Czersk – Laskowice, Czersk – Kościerzyna, oraz Szlachta – Skórcz, a także ruch towarowy na liniach: Chojnice – Szczecinek, Chojnice – Brodnica i Chojnice – Nakło nad Notecią. Po inwazji III Rzeszy na ZSRR parowozy tych serii przejęły również obsługę ruchu towarowego na Ostbahnii. Pospieszne pociągi relacji Berlin – Królewiec prowadziły parowozy BR03 (Pm2) z Piły, a ciężkie pociągi towarowe BR44 (Ty4) z Zajączkowa Tczewskiego”<sup>141</sup>. Większość ze wspomnianych serii parowozów stacjonowała w Chojnicach również po wojnie, do czasu zastąpienia ich nowocześniejszymi seriami.

### 1.10. Parowozy Oi2

Lokomotywy parowe serii Oi2 (Ryc. 149.) to lekkie parowozy niemieckiej serii BR24, przeznaczone do prowadzenia lokalnych pociągów osobowych. Seryjną produkcję parowozów w latach 1928-1939, prowadziły m.in. zakłady: Schichau Werke Elbląg oraz Lin-

<sup>140</sup> B. Pokropiński, Parowozy normalnotorowe produkcji ...

<sup>141</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 87-88.

ke – Hoffman Werke Wrocław. Parowozy te osiągały prędkość maksymalną 90 km/h. Nie wiadomo, ile dokładnie jednostek stacjonowało w Chojnicach w trakcie II Wojny Światowej. Po wojnie w PKP służyły 34 egzemplarze tej serii.<sup>142</sup> W Chojnicach, według dokumentów z maja 1947 roku, na stanie były parowozy Oi2-5, oraz Oi2-8. Kolejny spis inwentarzowy z przełomu lat 1948/1949 wykazuje parowozy: Oi2-3, Oi2-5, Oi2-8, Oi2-24 oraz Oi2-31<sup>143</sup>. Nie jest znana dokładna data wycofania serii Oi2 z użytku w Parowozowni Chojnice. W Polsce eksploatacja tych parowozów zakończyła się skreśleniem z inwentarza MD Zajątkowo Tczewskie lokomotywy Oi2-29 w dniu 19 października 1979 roku. Jest to zarazem jedyny w Polsce, zachowany do dzisiaj egzemplarz tej serii. Obecnie można go podziwiać w Skansenie w Kościerzynie.



**Ryc. 149.** Parowóz Oi2-29 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

**Fot.** Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

### 1.11. Parowozy Ok1

Parowozy pruskiej serii P8, przeznaczone do obsługi pociągów osobowych, na PKP oznaczone były jako Ok1 (Ryc. 150.). Serijną produkcję tych parowozów prowadziły głównie fabryki: Schwartzkopff Berlin oraz Linke Hoffman Werke Wrocław. Lokomotywy osiągały prędkość maksymalną 100 km/h. Parowozy Ok1 cieszyły się ogromnym uznaniem maszynistów, którzy bardzo chwalili tę niezawodną konstrukcję. Na stanie parowozowni Chojnice po II Wojnie Światowej, według pozyskanych danych, figurowało w sumie 11 parowozów tej serii (Tab. 11.), a ich eksploatacja zakończyła się w roku 1972<sup>144</sup>. Ostatnią w Polsce parowozownią, która wykorzystywała w ruchu te pojazdy, był Międzyrzecz (do 1981 roku).



**Ryc. 150.** Parowóz Ok1-112 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

**Fot.** Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

<sup>142</sup> A. Dylewski, Historia kolei ..., str. 177.

<sup>143</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 95-96.

<sup>144</sup> Tamże, str. 96-98.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wskazywany na stanie MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
Ok1-20			09.09.1967	MD Legnica	15.08.1969
Ok1-24			05.02.1970	MD Leszno	22.09.1972
Ok1-50	1917	Schichau-Werke Elbląg	01.01.1963	MD Gniezno	05.05.1972
Ok1-82			09.10.1967	MD Jelenia Góra	29.04.1972
Ok1-179			01.01.1963		
Ok1-181	1919		01.01.1963		
Ok1-270			23.10.1971	MD Malbork	22.09.1972
Ok1-332	1921	Schwartzkopff Berlin	01.01.1963	MDP Kościerzyna	22.09.1972
Ok1-333	1921	Schwartzkopff Berlin	01.01.1963	MD Ostrów Wielkopolski	07.01.1972
Ok1-385			01.01.1963	MD Grudziądz	24.05.1969
Ok1-405	1923		06.04.1969	MD Legnica	27.04.1972

**Tab. 11.** Lokomotywy parowe serii Ok1 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 1.12. Parowozy Ty5

Niemieckie parowozy BR50 skonstruowane zostały by służyć w trudnych warunkach wojennych. Na PKP parowozy te oznaczone jako Ty5 (Ryc. 151.), przeznaczone były do obsługi pociągów towarowych. Pierwsze parowozy tej serii opuściły fabrykę Henschel w Kassel w 1939 roku, a ich produkcja trwała w różnych zakładach aż do 1960 roku. Parowozy osiągały prędkość maksymalną 80 km/h, przy jeździe w obu kierunkach<sup>145</sup>. Jak wspomina Florian Stanisławski, już na początku wojny do pracy w Chojnicach skierowano kilka parowozów tej serii. W 1943 roku na stanie parowozowni Chojnice było aż 18 parowozów serii BR50, w tym 3 sztuki przyprowadzone do Chojnic prosto z linii produkcyjnej Zakładów Ostrowieckich. Po wojnie na stan PKP wpisano 55 parowozów tej serii, lecz żaden z nich nie znalazł się na stanie MD Chojnice<sup>146</sup>.

### 1.13. Parowozy Pm2

Niemieckie parowozy BR03, na PKP oznaczany jako Pm2 (Ryc. 152.), przeznaczone były do prowadzenia pociągów pospiesznych. Osiągały prędkość maksymalną nawet

<sup>145</sup> P. Terczyński, Parowóz serii Ty5 ...

<sup>146</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 88.



130 km/h. Produkcja parowozów tej serii trwała w latach 1930-1937, w zakładach: Borsig, Krupp, Shwartzkopff i Henschel<sup>147</sup>. Pojazdy te nigdy nie stacjonowały w parowozowni Chojnice, lecz w trakcie II Wojny Światowej, stacjonując w Pile i Tczewie, prowadziły pociągi pospieszne w relacji Berlin – Chojnice – Królewiec<sup>148</sup>.

#### 1.14. Parowozy Tw1

Pruskie parowozy towarowe serii G10, na PKP oznaczone były jako Tw1 (Ryc. 153.). Lokomotywy te produkowane były w latach 1911-1924, a ich prędkość maksymalna wynosiła 60 km/h<sup>149</sup>. Na węźle chojnickim parowozy Tw1 pojawiły się podczas II Wojny Światowej i obsługiwały pociągi towarowe na liniach do Kościerzyny i Nakła nad Notecią. Po wojnie w Chojnicach stacjonowało 6 parowozów tej serii. Były to egzemplarze o numerach bocznych: Tw1-17, Tw1-20, Tw1-67, Tw1-85, Tw1-89 oraz Tw1-118. Inwentarz z dnia 1 stycznia 1966 roku wykazuje na stanie MD Chojnice 5 parowozów Tw1 (wszystkie wymienione powyżej z wyjątkiem Tw1-67). Ostatnie chojnickie egzemplarze serii Tw1 przekazano do MD Krzyż (Tw1-85 dnia 25.10.1967 roku, oraz Tw1-118 dnia 26.03.1968 roku)<sup>150</sup>.

#### 1.15. Parowozy Ty4

Ciężkie niemieckie parowozy towarowe BR44, które na PKP oznaczane były jako Ty4 (Ryc. 154.) produkowane były latach



Ryc. 151. Parowóz Ty5-1.

Źródło: Pocztownka ze zbiorów SMK Chojnice.



Ryc. 152. Parowóz Pm2-34 na terenie Stacji Muzeum w Warszawie.

Fot. Damian Otta, 23 marca 2017 roku.



Ryc. 153. Parowóz Tw1-90 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

Fot. Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

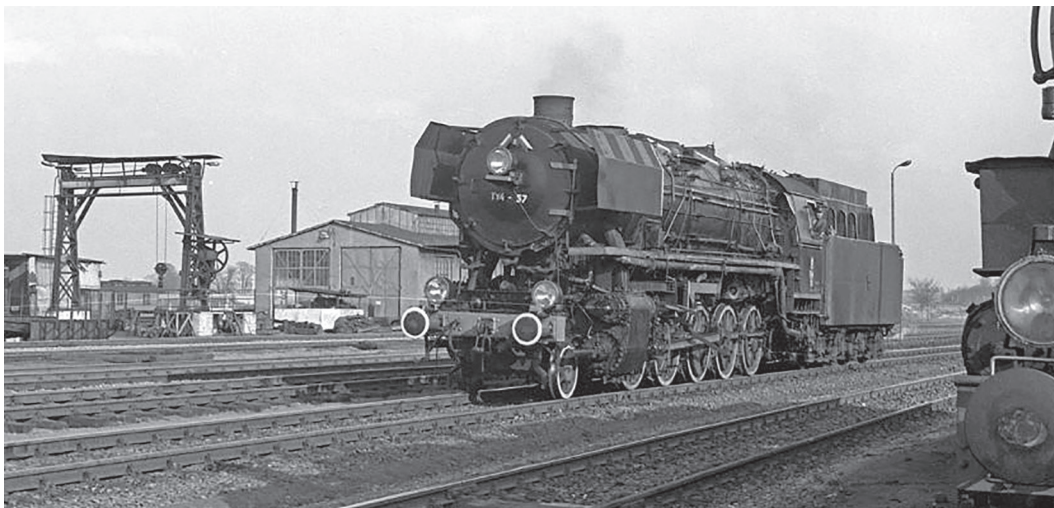
<sup>147</sup> [www.parowozy.net/Pm2](http://www.parowozy.net/Pm2)

<sup>148</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 88.

<sup>149</sup> [www.parowozy.net/Tw1](http://www.parowozy.net/Tw1)

<sup>150</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 101-102.

1926-1943. Prędkość maksymalna Ty4 wynosiła 80 km/h. Parowozy te nigdy nie stacjonowały w Chojnicach, lecz zarówno przed wojną jak i po niej przypisane były do parowozowni w Zajączkowie Tczewskim i prowadziły pociągi towarowe na odcinku Piła – Chojnice – Tczew. Do dzisiaj nie zachował się żaden egzemplarz polskiej serii Ty4, pomimo faktu, iż ostatnie egzemplarze złomowano dopiero w latach dziewięćdziesiątych.



**Ryc. 154.** Parowóz Ty4-37 z lokomotywowni Zajączkowo Tczewskie.  
**Źródło:** Fotografia ze zbiorów Romana Jaszczyszyna.

### 1.16. Parowozy Tr203

Amerykańskie parowozy towarowe zostały pozyskane przez PKP z demobilu Armii USA. Podczas eksploatacji w Polsce amerykańska seria USATC S160 otrzymała oznaczenie Tr203 (Ryc. 155.). Parowozy te produkowano w latach 1942-1945. Do Polski trafiły w ramach pomocy UNRRA. Chociaż Tr203 przeznaczone były do prowadzenia pociągów towarowych, z powodu braków odpowiedniego taboru i pomimo maksymalnej prędkości do 65 km/h, prowadziły również pociągi osobowe i pospieszne<sup>151</sup>. Na stanie parowozowni Chojnice, wykazywano 9 parowozów serii Tr203, a ich eksploatacja zakończyła się w roku 1979<sup>152</sup>. Tabela 12. przedstawia dane dotyczące egzemplarzy stacjonujących w Chojnicach.



**Ryc. 155.** Parowóz Tr203 na terenie Stacji Muzeum w Warszawie.  
**Fot.** Damian Otta, 23 marca 2017 roku.

<sup>151</sup> T. Roszak, Parowozy serii Tr201 i Tr203 ...

<sup>152</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 100-101.



Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wykazywany na stanie MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
Tr203-1	1944		01.01.1963		
Tr203-30	1942	Baldwin Locomotive Philadelphia	01.01.1963	MD Toruń	09.07.1969
Tr203-32			20.09.1971	MD Bydgoszcz Główna	28.06.1979
Tr203-169	1943		03.08.1967		
Tr203-221	1943		01.01.1963	MD Zajązkowo Tczewskie	26.01.1970
Tr203-225			21.11.1968		xx.06.1969
Tr203-248	1943		06.03.1967		
Tr203-481	1945		01.01.1963	MD Iława	01.05.1970
Tr203-493	1945		01.01.1963	MD Bydgoszcz Główna	23.06.1970

**Tab. 12.** Lokomotywy parowe serii Tr203 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 1.17. Parowozy Ty2

Niemieckie parowozy serii BR52 skonstruowane zostały na potrzeby działań wojennych. Odznaczały się rzadko spotykaną pośród parowozów uniwersalnością oraz uproszczoną do minimum konstrukcją. W powojennej Polsce była to jedna z najliczniejszych serii parowozów, oznaczona jako Ty2 (Ryc. 156.). Prosta konstrukcja i prędkość maksymalna 80 km/h w obu kierunkach spowodowała, że parowozy Ty2 można było spotkać na wszystkich krańcach Polski przy prowadzeniu pociągów osobowych, towarowych, zdawczych, a nawet pośpiesznych. Parowozownia Chojnice do roku 1958 posiadała jedynie 3 parowozy Ty2, jednakże z upływem czasu stały się one dominującą serią lokomotyw. W całym okresie eksploatacji przez Chojnice przewinęło się 40 parowozów tej serii, a jeszcze w listopadzie 1991 roku na stanie MD Chojnice pozostawało 8 sztuk. Trzy ostatnie parowozy, o numerach bocznych Ty2-446, Ty2-559 oraz Ty2-921, skreślono z chojnickiego inwentarza dopiero 16 sierpnia 1993 roku. Tabela 13. przedstawia dane dotyczące eksploatacji serii Ty2 w Chojnicach<sup>153</sup>.



**Ryc. 156.** Parowóz Ty2-1387 ustawiony na stacji Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 3 lutego 2015 roku.

<sup>153</sup> Tamże.



Numer taborowy	Producent	Wpisany na stan na MD Chojnice	Przekazany do/ Decyzja o Kasacji	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/ Kasacja
Ty2-14	Schwartzkopff Berlin	29.12.1964	KM3-605-113/90	Pomnik Kartuzy	19.05.1990	14.12.1990
Ty2-48	Berliner Maschinenbau Actien-Gesellschaft	06.02.1985	-	-		21.06.1993
Ty2-59	Wiener Lokomotivfabriks	05.05.1967	KM3-605-227/86		29.11.1986	30.11.1986
Ty2-77	Schichau-Werke Elbląg	31.12.1964	KM3-605-297/86	-	31.01.1984	30.11.1986
Ty2-133	Borsig Lokomotiv-Werke GmbH Berlin	13.03.1985	MD Toruń	30.07.1986		
Ty2-144	Borsig Lokomotiv-Werke GmbH Berlin	26.10.1966	KM3-605-15/91	-	10.01.1990	05.03.1991/ 05.03.1991
Ty2-154	Borsig Lokomotiv-Werke GmbH Berlin	Na stanie 1958	MD Rzeszów	xx.11.1966		
Ty2-165	Schichau-Werke Elbląg	06.03.1967				
Ty2-187	Deutsche Waffen und Munitionsfabr Poznań	Na stanie 1958	MD Inowrocław	12.04.1970		
Ty2-202	Deutsche Waffen- und Munitionsfabr Poznań	26.10.1966	KM3-605-73/88	-	11.05.1988	20.09.1988/ 14.11.1998
Ty2-204	Maschinenfabrik Esslingen	24.05.1967	MD Białystok	19.11.1969		
Ty2-227	Henschel & Sohn	22.12.1973	MD Zajęczkowo	03.09.1976		
Ty2-239	Henschel & Sohn	xx.xx.1963	MD Inowrocław	31.05.1968		
Ty2-259	Henschel & Sohn	26.10.1966				
Ty2-301	Henschel & Sohn Kassel	xx.03.1988	KM3-605-113/90	-	25.03.1990	14.12.1990/ 19.02.1991
Ty2-405	Maschinenbau und Bahnbedarfs AG MBA	Na stanie 1958	MD Bydgoszcz Główna			
Ty2-418	Maschinenbau und Bahnbedarfs AG MBA	06.01.1982	KM3-605-217/86	-	11.07.1983	30.11.1986/ 11.12.1986

Numer taborowy	Producent	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do/ Decyzja o Kasacji	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/ Kasacja
Ty2-446	Oberschlesische Lokomotivwerke	10.03.1967	KM3-5c 639/8/93	Skansen Kościerzyna	02.04. 1990	16.08.1993
Ty2-475	Oberschlesische Lokomotivwerke	18.10.1976	KM3-605- 9/92	-	11.10. 1990	10.04.1992/ 26.05.1992
Ty2-502	Schichau-Werke Elbląg	22.11.1969	-	-		08.02.1985
Ty2-559	Schichau-Werke Elbląg	26.10.1966	KM3-5- 639/8/93	Pomnik AGH	16.02. 1990	16.08.1993
Ty2-629	Berliner Maschinenbau Actien- Gesellschaft	12.01.1966	KM3-605- 67/88	-	25.11. 1986	12.09.1988/ 09.11.1988
Ty2-634	Berliner Maschinenbau (...)	06.03.1967	MD Gdynia	21.08.1968		
Ty2-646	Berliner Maschinenbau (...)	16.11.1982	-	-		17.03.1983
Ty2-648	Berliner Maschinenbau (...)	04.02.1983	MDP Ko- ścierzyna	14.07.1986		
Ty2-667	Berliner Maschinenbau (...)	21.08.1979	KM3-605- 15/91	-	09.02. 1990	05.03.1991/ 05.03.1991
Ty2-682	Berliner Maschinenbau (...)	03.03.1983	-	-		14.06.1989
Ty2-684	Berliner Maschinenbau (...)	21.03.1979	KM3-605- 9/92	-	27.02. 1990	10.04.1992/ 26.05.1992
Ty2-787	Wiener Lokomotivfabriks	01.06.1967	KM3-605- 113/90	-	23.11. 1989	14.12.1990/ 08.04.1985
Ty2-860	Schichau-Werke Elbląg	05.05.1967	KM3-605- 9/92	Pomnik Jabłonowo	16.02. 1990	10.04.1992
Ty2-921	Henschel & Sohn Kassel	20.05.1965	KM3-5c 639/8/93	Pomnik Szymbark	13.02. 1990	16.08.1993
Ty2-952	Henschel & Sohn Kassel	11.10.1970	KM3-605- 70/89		17.09. 1989	04.11.1989/ 26.03.1990
Ty2-1124	Deutsche Waffen- und Munitionsfabr Poznań	06.03.1967	MD Za- jączkowo Tczewskie	08.07.1986		
Ty2-1144	Berliner Maschinenbau Actien- Gesellschaft	28.06.1969	-	-		08.04.1985
Ty2-1157	Wiener Lokomotivfabriks	1982	KM3-605- 79/86	-	31.01. 1984	18.06.1986/ 04.11.1986
Ty2-1261	Henschel & Sohn	08.07.1970	-	-		31.12.1977

Numer taborowy	Producent	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do/Decyzja o Kasacji	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/Kasacja
Ty2-1266	Arnold Jung Lokomotivfabrik	31.12.1971	KM3-605-15/91		13.02.1990	05.03.1991/ 05.03.1991
Ty2-1291	Wiener Lokomotivfabriks	06.03.1967	KM3-605-81/86		31.01.1984	18.06.1986/ 11.12.1986
Ty2-1292	Deutsche Waffen- und Munitionsfabr Poznań	26.10.1966	MD Olsztyn	31.05.1970		Skansen Pyskowice
Ty2-1331	Wiener Lokomotivfabriks	06.03.1967	-	-		06.07.1983
Ty2-1387	Henschel & Sohn Kassel	29.01.1985	KM3-605-9/92	Pomnik Chojnice	06.02.1990	10.04.1992

**Tab. 13.** Lokomotywy parowe serii Ty2 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



**Ryc. 157.** Parowóz Ty45-139 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

**Fot.** Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

### 1.18. Parowozy Ty45

Polskie parowozy towarowe Ty45 (Ryc. 157.), budowane były w latach 1946-1951 w zakładach HCP w Poznaniu oraz w Fabloku Chrzanów. Parowozy osiągały prędkość maksymalną 75 km/h, wykorzystywano je do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. Na stanie parowozowni Chojnice figurowało 7 parowozów tej serii<sup>154</sup>, co przedstawia Tab. 14.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie/Kasacja
Ty45-78	1946	Fablok Chrzanów	22.07.1980	-	-	04.01.1984
Ty45-89	1946	Fablok Chrzanów	01.07.1980	-	-	30.03.1983 28.07.1983

<sup>154</sup> Tamże.



Ty45-169	1947	H. Cegielski Poznań	02.03.1979	-	-	27.07.1983 24.11.1984
Ty45-201	1947	H. Cegielski Poznań	02.03.1979	-	-	27.07.1983 28.07.1983
Ty45-350	1949	H. Cegielski Poznań	01.08.1979	-	-	05.12.1985
Ty45-373	1949	H. Cegielski Poznań	02.03.1979	MD Iłowo	15.07.1983	
Ty45-381	1950	H. Cegielski Poznań	02.03.1979	MD Iłowo	15.07.1983	

**Tab. 14.** Lokomotywy parowe serii Ty45 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 1.19. Parowozy Ol49

Ostatnią, najmłodszą serią parowozów stacjonującą w Chojnicach były polskie parowozy Ol49 (Ryc. 158.), budowane w latach 1951-1954 w chrzanowskim Fabloku. Przeznaczone do prowadzenia pociągów osobowych oraz lekkich pociągów pośpiesznych osiągały prędkość maksymalną 100 km/h. Na stan lokomotywowni Chojnice wpisano jedynie 4 parowozy tej serii<sup>155</sup>, a ich stacjonowanie tutaj było tylko krótkim, kilkuletnim epizodem, co przedstawia Tab. 15.



**Ryc. 158.** Parowóz Ol49-59 z pociągiem specjalnym wyjeżdża z Chojnic w stronę Złotowa.

**Fot.** Damian Otta, 19 kwietnia 2016 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
Ol49-5	1951	Fablok Chrzanów	16.04.1982	MD Olsztyn	04.01.1984
Ol49-39	1952	Fablok Chrzanów	25.11.1981	MDP Szczytno	25.01.1984
Ol49-50	1953	Fablok Chrzanów	14.04.1982	MD Olsztyn	17.07.1985
Ol49-103	1954	Fablok Chrzanów	xx.12.1980	MD Olsztyn	17.07.1985

**Tab. 15.** Lokomotywy parowe serii Ol49 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

<sup>155</sup> Tamże.

## 2. Lokomotywy spalinowe

Pod koniec lat 50. XX wieku pojawiły się pierwsze lokomotywy spalinowe, które stopniowo zaczęły wypierać parowozy. Na początku trakcja spalinowa przeznaczona była głównie do prowadzenia manewrów oraz pociągów osobowych na liniach lokalnych, których obsługę przejęły wagony motorowe. W opracowaniu uwagę skoncentrowano na seriach lokomotyw spalinowych, które przez lata pracowały na węźle chojnickim.



**Ryc. 159.** Lokomotywa SM30-953 transportowana do naprawy przez SU42-533, obok hali dawnej wagonowni w Chojnicach.  
**Fot.** Nikodem Wodowski, 31 sierpnia 2015 roku.

### 2.1. Lokomotywy SM30

Polskie spalinowe lokomotywy manewrowe SM30 (Ryc. 159.) produkowane były w latach 1957-1970 przez zakłady Fablok w Chrzanowie. Lokomotywy oznaczone przez producenta symbolem 1D, przeznaczone były do wykonywania manewrów stacyjnych oraz prowadzenia lekkich pociągów. Prędkość maksymalna tej serii pojazdów szynowych wynosiła 60 km/h, a moc 220 kW. Eksploatacja serii w Chojnicach zakończyła się w roku 1975 (Tab. 16.).

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SM30-002	1958		MD Inowrocław	25.01.1969
SM30-005	1958	09.11.1966	MD Gdynia	11.09.1968
SM30-006	1958	30.12.1966	MD Zajęczkowo T.	05.12.1968
SM30-009	1960		MD Karsznice	xx.08.1969
SM30-022	1961	29.12.1964	MD Zajęczkowo T.	20.12.1968
SM30-025	1961		MD Zajęczkowo T.	06.12.1968
SM30-026	1961		MD Zajęczkowo T.	06.12.1968
SM30-034	1961	30.05.1968 31.12.1973	MD Gdynia MD Inowrocław	11.09.1968 02.10.1975
SM30-062	1963	15.10.1963	MD Gdynia	11.09.1968
SM30-093	1963	22.11.1963	MD Gdynia	11.09.1968
SM30-094	1963	11.12.1963	MD Inowrocław	28.07.1969
SM30-121	1964		MD Inowrocław	23.11.1969
SM30-144	1964	29.12.1964	MD Zajęczkowo T.	01.11.1968
SM30-155	1964	16.12.1964	MD Zajęczkowo T.	01.11.1968

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SM30-171	1964	21.05.1965	MD Zajączkowo T.	21.03.1971
SM30-172	1964	21.05.1965	MD Zajączkowo T.	20.12.1968
SM30-173	1964	18.12.1969	MD Grudziądz	21.03.1971
SM30-174	1964	29.12.1964	MD Zajączkowo T.	20.12.1968
SM30-204	1964	18.04.1966	MD Karsznice	xx.08.1969
SM30-211	1964	29.12.1964 04.04.1974	MD Zajączkowo T. MD Bydgoszcz	01.11.1968 10.09.1974
SM30-227	1965	31.10.1968	MD Karsznice	xx.08.1969
SM30-262	1967	30.04.1974	MD Grudziądz	24.09.1974
SM30-270	1967	08.08.1968	MD Karsznice	xx.08.1969
SM30-274	1967	07.06.1967	MD Zajączkowo T.	20.12.1968

**Tab. 16.** Lokomotywy spalinowe serii SM30 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

## 2.2. Lokomotywy SM41

Węgierskie spalinowe lokomotywy manewrowe SM41 (Ryc. 160.) produkowane były w latach 1961-1969 w zakładach Ganz-MÁVAG w Budapeszcie. Na PKP lokomotywy te wykorzystywano do manewrów oraz prowadzenia lekkich pociągów osiągających prędkość maksymalną 80 km/h i moc 440 kW. Eksploatacja serii w Chojnicach zakończyła się w roku 1993 (Tab. 17.)<sup>156</sup>.



**Ryc. 160.** Lokomotywa SM41-43 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

**Fot.** Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja
SM41-15	1961	27.02.1965	MD Karsznice	26.03.1970	
SM41-16	1962	27.02.1965			23.10.1987
SM41-17	1962	03.08.1968	-	-	02.11.1989
SM41-19	1962	27.02.1965	MD Karsznice	23.10.1987	
SM41-29	1962	17.03.1990	-	-	07.05.1992
SM41-32	1962	02.11.1990	-	-	27.09.1993
SM41-33	1962	27.02.1965	MD Inowrocław	25.05.1971	

<sup>156</sup> Tamże.



Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja
SM41-36	1962	02.06.1981	MDP Laskowice	23.03.1983	
SM41-40	1962	27.02.1965	MD Karsznice	26.03.1970	
SM41-55		31.12.1974	-	-	03.10.1989
SM41-61		21.09.1989	-	-	15.05.1991
SM41-103		10.06.1965	-	-	27.09.1993
SM41-104		06.08.1969			
SM41-123		16.06.1990	-	-	12.08.1992
SM41-175		06.10.1968	MD Gdynia	20.08.1969	
SM41-178		26.07.1986	MD Zajęczkowo Tczewskie	16.03.1993	
SM41-258		21.09.1989	-	-	27.09.1993

**Tab. 17.** Lokomotywy spalinowe serii SM41 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 2.3. Lokomotywy SM42



**Ryc. 161.** Lokomotywa SM42-768 manewruje na stacji Chojnice.  
**Fot.** Roman Jaszczyszyn, 5 lutego 2005 roku.

Polskie lokomotywy manewrowe SM42 (Ryc. 161.) produkowane były w latach 1963-1993 w zakładach Fablok w Chrzanowie. Lokomotywy zostały oznaczone przez producenta symbolem 6D, przez kolejarzy nazywane są „Łajka” lub „Stonka”. Osiągają prędkość maksymalną 90 km/h i moc 588 kW. Są przeznaczone do pracy manewrowej oraz prowadzenia lekkich pociągów towarowych<sup>157</sup>. W sezonie letnim, gdy nie ma konieczności ogrzewania wagonów, wykorzystuje się je również do prowadzenia pociągów pasażerskich. Lokomotywa SM42-2000 oznaczona pierwotnie jako SM42-039, została zmodernizowana

w 1996 roku. Przez lata w Chojnicach stacjonowało wiele lokomotyw serii SM42, szczegółowy spis przedstawia Tab. 18. Pojazdy tej serii nadal są eksploatowane przez chojnicką sekcję Polregio (Ryc. 162.).

<sup>157</sup> Tamże.



**Ryc. 162.** Lokomotywa SM42-329 w malaturze Polregio podczas jazdy próbnej po stacji Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 14 lipca 2017 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie/Kasacja
SM42-003	1964	14.05.2008	-	-	-
SM42-050	1967	2015	-	-	-
SM42-086	1968	09.05.1969	MD Bydgoszcz Główna	13.12.1969	
SM42-087	1968	19.10.1996	PKP Cargo	01.01.2009	
SM42-088	1968	16.05.1969	MD Bydgoszcz Główna	23.02.1970	
SM42-089	1968	14.05.1969	MD Toruń	18.12.1969	
SM42-102	1968	06.08.1969	MD Bydgoszcz Główna	13.12.1969	
SM42-104	1968	06.08.1969	?	?	04.04.2016
SM42-140	1968	31.11.1969	MD Bydgoszcz Główna	21.08.1975	
SM42-168	1969	25.04.2009	-	-	-
SM42-182	1969	31.11.1969	MD Czeremcha	14.04.1983	04.04.2016
SM42-204	1969	2013	-	-	20.06.2017
SM42-221	1969	14.05.2008	-	-	-
SM42-248	1969	08.12.1969	MD Tarnowskie Góry	03.09.1976	1999
SM42-249	1969	08.12.1969 14.05.2008	MD Bydgoszcz Gł. PRST Krzyż	18.04.1974 01.01.2014	22.08.2017
SM42-250	1969	08.12.1969	MD Bydgoszcz Główna	13.12.1972	xx.03.2011
SM42-251	1969	13.12.1969	MD Czeremcha	07.06.1983	04.04.1997
SM42-252	1969	13.12.1969	MD Kutno	27.01.1984	1998
SM42-253	1969	13.12.1969	MD Bydgoszcz Główna	01.01.1975	14.12.1998
SM42-254	1969	07.06.1971	MD Iława	07.07.1986	

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie/ Kasacja
SM42-329	1970	14.07.2017	-	-	Czynny
SM42-331	1970	15.04.1999	PKP Cargo	01.01.2009	24.10.2017
SM42-335	1970	23.08.1970	MD Białystok	26.01.1983	
SM42-336	1970	23.08.1970	MD Katowice	03.09.1976	
SM42-349	1970	14.05.2008	-	-	Czynny
SM42-395	1971	14.05.2008	-	-	
SM42-437	1971	12.10.1973 01.07.1997	MD Grudziądz PKP Cargo	24.09.1974 01.01.2009	
SM42-768	1975	30.06.1989	PKP Cargo	01.01.2009	
SM42-1144	1990	01.09.1990	PKP Cargo	01.01.2009	
SM42-2000	1996	28.04.1999	PKP Cargo	01.01.2009	05.07.2010

**Tab. 18.** Lokomotywy spalinowe serii SM42 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



**Ryc. 163.** Lokomotywa SP42-075 przy peronie 3 stacji Chojnice.  
**Fot.** Roman Jaszczyszyn, 10 lutego 2007 roku.

## 2.4. Lokomotywy SP42

Polskie lokomotywy pasażerskie SP42 (Ryc. 163.) produkowane były w latach 1967-1978 w zakładach Fablok w Chrzanowie jako modyfikacja serii SM42. Posiadają one zainstalowany kocioł parowy WB-5, umożliwiającą ogrzewanie wagonów pasażerskich. Lokomotywy oznaczone symbolem fabrycznym 101D (Ryc. 164.), osiągały prędkość maksymalną 90 km/h i moc 590 kW.<sup>158</sup> W Chojnicach lokomotywy te były wykorzystywane do prowadzenia lekkich pociągów osobowych do roku 2009, kiedy to przeszły na stan PKP Cargo (Tab. 19.).

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Modernizacja na SU42	Skreślenie/ Kasacja
SP42-009	1971	05.06.1996	-	-	-	10.12.1998
SP42-028	1972	05.06.1996	-	-	-	03.12.1998
SP42-031	1972	21.04.1992	-	-	-	03.12.1998
SP42-034	1973	05.06.1996	-	-	SU42-523	-
SP42-039	1973	07.12.1994	-	-	-	15.09.1998

<sup>158</sup> Tamże.



SP42-045	1973	12.03.1991 20.07.1997	MD Olsztyn			
SP42-056	1974	07.01.1994	-	-	-	2009
SP42-057	1974	06.04.1993	-	-	-	2009
SP42-061	1974	26.02.1984	-	-	-	03.12.1998
SP42-062	1974	13.04.1983	MD Olsztyn	12.05.1987		2006
SP42-063	1974	31.12.1993	MD Malbork	06.01.1994	-	2000
SP42-085	1974	08.12.1994	-	-	SU42-501	-
SP42-087	1974	06.04.1993	-	-	-	03.12.1998
SP42-095	1974	31.05.1983	MD Grudziądz	25.02.1994	-	09.12.1998
SP42-099	1975	13.04.1983	-	-	-	03.12.1998
SP42-110	1975	18.11.1992	-	-	-	2010
SP42-116	1975	04.01.1986	-	-	-	2009
SP42-119	1975	12.01.1984	-	-	SU42-517	-
SP42-121	1975	05.12.1994	-	-	-	2010
SP42-123	1975	10.10.1986	-	-	SU42-524	-
SP42-133	1975	07.01.1999	-	-	-	2009
SP42-136	1975	31.05.1983	-	-	-	10.12.1998
SP42-146	1975	01.01.1991	-	-	SU42-533	-
SP42-168	1976	15.12.1995	MD Malbork	13.01.1996	-	1998
SP42-175	1976	25.10.1985	-	-	-	2009
SP42-184	1976	30.01.1993	MD Grudziądz	10.02.1993	-	2006
SP42-194	1977	31.12.1993	MD Inowrocław	03.02.1994	SU42-534	-
SP42-200	1977	01.10.1985	-	-	-	2009
SP42-205	1977	05.06.1996	-	-	-	2010
SP42-242	1977	06.05.1983	-	-	-	2010
SP42-200	1977	01.10.1985	-	-	-	2009
SP42-205	1977	05.06.1996	-	-	-	2010
SP42-242	1977	06.05.1983	-	-	-	2010

**Tab. 19.** Lokomotywy spalinowe serii SP42 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



**Ryc. 164.** Lokomotywa Fablok 101D (SP42-200) stojąca na chojnickiej bocznicy.

**Fot.** Damian Otta, 16 czerwca 2006 roku.

## 2.5. Lokomotywy SU42



**Ryc. 165.** Lokomotywa SU42-506 z pociągiem Regio relacji Krzyż – Chojnice wjeżdża do Niezychowic.  
**Fot.** Damian Otta, 21 maja 2017 roku.

Polskie lokomotywy pasażerskie SU42 (Ryc. 165.) powstały w wyniku modernizacji serii SM42 i SP42. Przebudowa zakładała montaż urządzeń umożliwiających ogrzewanie elektryczne wagonów pasażerskich. Pierwsza seria modernizacji została wykonana w latach 1975-1977 w zakładach Fablok w Chrzanowie. Przebudowano wówczas 39 lokomotyw serii SM42, nadając im oznaczenie SU42, z zachowaniem ich pierwotnej numeracji. Druga faza modernizacji miała miejsce w latach 1999-2000 w ZNTK Nowy Sącz. Modernizacji poddano 40 lokomotyw serii SP42, zmieniając ich oznaczenia na SU42 oraz nadając kolejne numery od 501 do 540<sup>159</sup>. W Chojnicach

wykorzystywano lokomotywy SU42 z obu serii modernizacyjnych. Ostatnia z lokomotyw pierwszej serii, została skreślona z ewidencji w roku 1998 (Tab. 20.), natomiast lokomotywy z drugiej serii nadal są eksploatowane przez chojnicką sekcję Polregio (Ryc. 166.).

Numer taborowy	Dawne oznaczenie	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do / sprzedany	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie/ Kasacja
Lokomotywy z pierwszej serii modernizacji						
SU42-086	SM42-086	1968	23.12.1991	-	-	03.12.1998
SU42-089	SM42-089	1968	15.01.1992	-	-	03.12.1998
SU42-104	SM42-104	1968	06.08.1979	MD Czeremcha	07.06.1983	
SU42-140	SM42-140	1968	14.10.1991	MD Bydgoszcz	23.02.1995	16.12.1998
Lokomotywy z drugiej serii modernizacji						
SU42-501	SP42-085	1974	22.11.1999	PR Rzeszów	2014	
SU42-504	SP42-055	1973	18.01.2000	ZT Wrocław	09.11.2007	
SU42-505	SP42-203	1977	2017	-	-	
SU42-506	SP42-225	1978	18.01.2000	ZT Nowy Sącz	23.09.2004	
SU42-507	SP42-147	1975	15.05.2008	NEWAG S.A.	2012	
SU42-508	SP42-215	1977	2011	-	-	
SU42-514	SP42-054	1973	01.04.2000	-	-	

<sup>159</sup> Tamże.

Numer taborowy	Dawne oznaczenie	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do / sprzedany	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie / Kasacja
SU42-517	SP42-119	1975	01.04.2000	NEWAG S.A.	2012	
SU42-521	SP42-262	1978	2014	-	-	
SU42-523	SP42-034	1973	24.05.2000	-	-	19.06.2013
SU42-524	SP42-123	1975	24.05.2000	-	-	27.07.2010
SU42-525	SP42-239	1978	2010	-	-	20.06.2017
SU42-531	SP42-183	1976	2009	NEWAG S.A.	2012	
SU42-533	SP42-146	1975	07.07.2000	-	-	
SU42-534	SP42-194	1977	01.07.2008	-	-	
SU42-539	SP42-040	1973	26.07.2000	NEWAG S.A.	2012	

**Tab. 20.** Lokomotywy spalinowe serii SU42 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



**Ryc. 166.** Lokomotywa SU42-533 z jednostką elektryczną EN57-1280 podczas manewrów na stacji Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 11 kwietnia 2017 roku.



## 2.6. Lokomotywy ST44



Ryc. 167. Lokomotywa ST44-1103 na stacji Chojnice.  
Fot. Roman Jaszczyszyn, 1 października 2006 roku.

Radzieckie lokomotywy towarowe ST44 (Ryc. 167.) produkowane były w latach 1965-1988 przez przedsiębiorstwo Ługanskij Tjepłowozostroitelnyj Zawod (Fabryka Lokomotyw Spalinowych w Woroszyłowgradzie). Te potężne lokomotywy o mocy 1472 kW, fabrycznie oznaczone symbolem M62, przez kolejarzy nazwane „Gagarinami”, przeznaczone są do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych z prędkością maksymalną 100 km/h. Eksploatacja lokomotyw ST44 w Lokomotywni Chojnice zakończyła się w roku 2009, kiedy to lokomotywy zostały przeniesione na stan PKP Cargo (Tab. 21.).

Numer taborowy	Rok budowy	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/kasacja
ST44-010	1967	279	30.11.1984	MDP Kościerzyna	09.03.1985		08.12.1998 03.12.2000
ST44-012	1967	281	01.07.1997	-	-		03.12.1998
ST44-036	1968	536	04.07.1975	MD Inowrocław	20.02.1976		07.12.1998
ST44-075	1969	802	03.12.1991	-	-		15.09.1998 20.10.1999
ST44-137	1970	864	01.07.1997	-	-		15.09.1998
ST44-180	1971	1130	30.11.1984	MD Gdynia	01.07.1988		09.12.1998 19.09.1999
ST44-181	1971	1131	01.07.1997	MD Krzyż	1998		01.11.2000 26.07.2002
ST44-303	1973	1914	01.07.1997	-	-		03.12.1998
ST44-321	1974	1947	01.07.1997	-	-	06.08.1998	03.12.1998
ST44-364	1974	2202	01.07.1997	-	-		03.12.1998

Numer taborowy	Rok budowy	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/ kasacja
ST44-369	1974	2207	12.03.1985	MD Bydgoszcz Główna	20.11.1991		08.12.1998
ST44-402	1975	2278	30.11.1984	MD Łębork	23.06.1988		15.12.1998 03.04.2000
ST44-432	1975	2308	01.07.1997	-	-	13.09.1998	10.12.1998
ST44-434	1975	2310	01.08.1975	-	-		26.10.1982
ST44-435	1975	2311	01.08.1975	MD Olsztyn	16.11.1988		11.12.1998 21.09.1999
ST44-436	1975	2312	01.08.1975	-	-		10.11.1998
ST44-437	1975	2313	1984	MD Bydgoszcz Główna	06.04.1989		28.01.1994
ST44-445	1975	2321	29.09.1981	MD Bydgoszcz Główna	04.06.1988		11.12.1998 05.10.1999
ST44-451	1975	2327	19.12.1991	-	-		10.12.1998
ST44-452	1975	2328	20.09.1975	MD Zamość	03.07.1980		22.04.1994
ST44-561	1976	2539	05.08.1976	-	-		10.12.1998
ST44-562	1976	2540	05.08.1976	-	-		10.12.1998
ST44-575	1976	2557	03.12.1997	-	-		10.12.1998
ST44-576	1976	2558	01.07.1997	MD Olsztyn			01.06.2000
ST44-580	1976	2562	01.07.1997	-	-		10.12.1998
ST44-582	1976	2564	01.07.1997	-	-		10.12.1998
ST44-598	1977	2832	07.07.1977	MD Olsztyn	08.09.1989		11.12.1998
ST44-599	1977	2833	07.07.1977	MD Gdynia	08.07.1988		15.12.1998 02.04.2000
ST44-600	1977	2834	07.07.1977	MD Białystok	20.07.1988		31.07.1999 06.04.2000
ST44-601	1977	2835	04.06.1977	MD Zduńska Wola Karsznice	20.01.1991	03.11.1991	18.12.1998
ST44-602	1977	2836	05.06.1977	-	-	01.11.1991	10.12.1998

Numer taborowy	Rok budowy	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreslenie/kasacja
ST44-603	1977	2837	04.06.1977	-	-	05.11.1991	10.12.1998
ST44-604	1977	2838	04.06.1977	MD Lębork	24.06.1988		15.12.1998 02.04.2000
ST44-606	1977	2840	10.06.1977	-	-	29.08.1991	10.12.1998
ST44-607	1977	2841	10.06.1977	-	-	19.08.1980	12.09.1980 19.08.1980
ST44-608	1977	2842	10.06.1977	MD Olsztyn	01.10.1988		01.12.2000
ST44-609	1977	2843	10.06.1977	MD Zajączkowo T.	21.12.1989		31.12.1999
ST44-610	1977	4844	22.09.1992	MD Inowrocław	17.11.1992		2006 2010
ST44-626	1977	2860	31.05.1985	-	-	01.09.1991	10.12.1998
ST44-691	1977	2930	01.07.1997	-	-	23.11.1998	21.12.1998
ST44-692	1977	2931	29.05.1985	MD Bydgoszcz Główna	01.06.1988		22.12.1998
ST44-693	1977	2932	10.02.1985	MD Bydgoszcz Główna	01.07.1988		15.12.1998
ST44-695	1977	2934	30.05.1985	MD Lębork	13.07.1988		22.12.1998
ST44-725	1978	3559	09.11.1978	MD Inowrocław	04.08.1988		22.12.1998
ST44-729	1978	3563	01.07.1997	-	-		10.12.1998 11.10.1999
ST44-743	1978	3094	31.05.1985	MD Bydgoszcz Główna	03.06.1988		11.12.1998
ST44-826	1978	3277	12.06.1985	MD Inowrocław	18.09.1989		18.12.1998
ST44-894	1979	3678	01.07.1997	MD Olsztyn	01.04.1999		Modern. ST44-1201
ST44-907	1979	3691	07.08.1985	-	-	28.07.1988	20.08.1988
ST44-916	1979	3751	1982	-	-	25.08.1999	01.11.1999 2006
ST44-976	1980	3821	22.07.1980	MD Korsze	02.07.1988		18.12.1998 20.09.1999
ST44-977	1980	3822	01.07.1997	-	-		10.12.1998



Numer taborowy	Rok budowy	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/kasacja
ST44-1056	1980	3900	31.05.1985	MD Czechowice-Dziedzice	06.07.2000		
ST44-1099	1988	6195	01.07.1988	PKP Cargo	01.01.2009		
ST44-1100	1988	6196	01.07.1988	MD Bydgoszcz Główna	09.09.1993		Modern. ST44-1213
ST44-1101	1988	6197	06.07.1988	MD Bydgoszcz Główna	11.08.1997		
ST44-1102	1988	6198	07.07.1988	PKP Cargo	01.01.2009		
ST44-1103	1988	6199	01.07.1988	PKP Cargo	01.01.2009		
ST44-1104	1988	6200	20.07.1988	MD Olsztyn	03.05.1997		Modern. ST44-1229
ST44-1105	1988	6201	20.07.1988	PKP Cargo	01.01.2009		Modern. ST44-1232
ST44-1106	1988	6202	27.07.1988	PKP Cargo	01.01.2009		
ST44-1107	1988	6203	28.07.1988	-	-	17.03.1994	30.07.1999
ST44-1108	1988	6204	11.08.1988	PKP Cargo	01.01.2009		
ST44-1109	1988	6205	11.08.1988	MD Bydgoszcz Główna	09.09.1993		
ST44-1110	1988	6206	25.08.1988	MD Inowrocław	26.11.1992		22.12.1988
ST44-1111	1988	6207	20.08.1988	MD Zajączkowo T.	26.07.1996		Modern. ST44-1217
ST44-1112	1988	6208	20.08.1988	MD Zajączkowo T.	07.02.1995		
ST44-1113	1988	6209	25.08.1988	MD Gdynia Grabówek	26.03.1996		

**Tab. 21.** Lokomotywy spalinowe serii ST44 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



Ryc. 168. Lokomotywa SP45-139 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.

Fot. Damian Otta, 2 lutego 2016 roku.

## 2.7. Lokomotywy SP45

Polskie lokomotywy pasażerskie SP45 (Ryc. 168.) produkowane były w latach 1970-1976 przez Zakłady Metalowe im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Lokomotywy tej serii zostały wyposażono w kocioł parowy, umożliwiający ogrzewanie wagonów pasażerskich. Seria oznaczona symbolem fabrycznym 301D osiągała prędkość maksymalną 120 km/h oraz moc 1250 kW. Lokomotywy serii SP45 eksploatowano w Chojnicach do roku 1998 (Tab. 22.).

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Modernizacja na SU45	Skreślenie/Kasacja
SP45-012	1971	30.12.1985	-	-	-	15.09.1998
SP45-014	1971	?	MD Olsztyn	03.03.1996		
SP45-037	1972	18.02.1994	-	-	-	15.09.1998
SP45-039	1972	09.12.1994	MD Bydgoszcz	14.02.1995		
SP45-049	1972	18.12.1994	-	-	-	03.12.1998
SP45-053	1973	05.06.1990	-	-	-	03.12.1998
SP45-071	1973	05.09.1991	-	-	31.05.1995	-
SP45-079	1973	01.02.1990	-	-	01.01.1992	-
SP45-113	1974	05.06.1990	-	-	27.02.1992	-
SP45-114	1974	07.05.1986	-	-	01.02.1991	-
SP45-115	1974	01.02.1990	-	-	01.01.1992	-
SP45-116	1974	28.12.1985	-	-	01.07.1992	-
SP45-122	1974	07.11.1986	-	-	08.05.1992	-
SP45-125	1974	07.05.1986	MD Lublin	06.10.1986		
SP45-152	1974	07.05.1986	-	-	12.08.1995	-
SP45-161	1974	23.02.1986	-	-	09.12.1994	-
SP45-167	1975	?	MD Bydgoszcz	15.11.1991		
SP45-193	1975	07.10.1994	-	-	-	03.12.1998
SP45-197	1975	15.10.1991	-	-	30.04.1992	-
SP45-256	1976	03.04.1986	-	-	06.11.1992	-

Tab. 22. Lokomotywy spalinowe serii SP45 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

## 2.8. Lokomotywy SU45

Polskie lokomotywy uniwersalne SU45 (Ryc. 169.) powstały poprzez przebudowę serii SP45. Podczas modernizacji trwającej w latach 1988-1997 zdemontowano kocioł parowy, a w jego miejsce zainstalowano prądnicę grzewczą, umożliwiającą elektryczne ogrzewanie wagonów pasażerskich. Do dzisiaj w Chojnicach stacjonują dwie lokomotywy tej serii: SU45-161 oraz SU45-168, lecz nie są one sprawne technicznie (Tab. 23.). Ostatnią lokomotywą tej serii eksploatowaną przez Przewozy Regionalne była SU45-079 (Ryc. 170.), która zakończyła służbę 18 stycznia 2017 roku.



**Ryc. 169.** Lokomotywa SU45-161 odstawiiona w Chojnicach.  
**Fot.** Damian Otta, 3 lutego 2015 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja	Miejsce likwidacji
SU45-006	1970	11.01.1997	PKP Cargo	27.10.2008	2013	Bydgoszcz Wschód
SU45-018	1972	2009	-	-	2013	Chojnice
SU45-034	1972	14.05.2008	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-054	1973	01.07.1997	ZT Olsztyn	01.09.1999	-	-
SU45-057	1973	16.01.2002	PKP Intercity	19.05.2008	2011	Gdynia Grabówek
SU45-064	1973	01.11.2007	PR Zielona Góra	2009	-	-
SU45-070	1973	01.07.1997	ZT Olsztyn	01.09.1999	2016	Września
SU45-071	1973	31.05.1995	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-074	1973	2007	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-079	1973	01.01.1992	PRST Krzyż	2009	-	-
SU45-082	1973	14.05.2008	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-089	1973	14.12.2008	PRST Krzyż	26.09.2009	-	-
SU45-098	1973	2007	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-106	1974	2009	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-111	1974	14.05.2008	-	-	2012	Warszawa Odolany
SU45-113	1974	27.02.1992	PKP Cargo	2008	2013	Bydgoszcz Wschód
SU45-114	1974	01.02.1991	PKP Cargo	2008	2011	?
SU45-115	1974	01.01.1992	PRST Krzyż	2012	-	-
SU45-116	1974	01.07.1992	PRST Krzyż	2011	-	-
SU45-118	1974	14.05.2008	PKP Intercity	2008	-	-
SU45-122	1974	08.05.1992	PKP Intercity	2008	2012	Lębork
SU45-129	1974	14.05.2008	-	-	2013	Chojnice



Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja	Miejsce likwidacji
SU45-135	1974	2008	-	-	2013	Chojnice
SU45-145	1974	07.06.1994	PKP Cargo	27.10.2008	-	-
SU45-152	1974	12.08.1995	PKP Intercity	2008	-	-
SU45-154	1974	2008	-	-	2013	Chojnice
SU45-161	1974	09.12.1994	-	-	-	-
SU45-165	1975	06.09.2003	PKP Intercity	19.05.2008	-	-
SU45-168	1975	14.05.2008	-	-	-	-
SU45-169	1975	14.02.1995	MD Bydgoszcz	20.03.1995	1998	?
SU45-179	1975	19.10.2001	PKP Cargo	01.01.2009	2010	?
SU45-182	1975	21.11.1999	PKP Cargo	01.01.2009	2010	?
SU45-196	1975	08.12.2009	PR Poznań	2011	2016	Września
SU45-197	1975	30.04.1992	PKP Intercity	2008	2011	Gdynia Grabówek
SU45-214	1975	2007	PKP Intercity	19.05.2008	-	-
SU45-239	1976	24.01.1995	MD Olsztyn	16.02.1995	-	-
SU45-256	1976	06.11.1992	PKP Cargo	2008	2010	ZT
SU45-257	1976	14.05.2008	-	-	2012	Warszawa Odolany

**Tab. 23.** Lokomotywy spalinowe serii SU45 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni



foto. N. Wodowski

**Ryc. 170.** Lokomotywa SU45-079 z wagonem serii Bmnpux przy peronie 1 stacji Chojnice.

**Fot.** Nikodem Wodowski, 8 stycznia 2017 roku.

## 2.9. Lokomotywy SP32

Rumuńskie lokomotywy pasażerskie SP32 (Ryc. 171.) produkowane były w latach 1985-1991 w zakładach FAUR w Bukareszcie. Lokomotywy te, pierwotnie oznaczono jako SP49, później zrezygnowano z możliwości jazdy w trakcji wielokrotnej i przemianowano je na SP32. Pojazdy osiągały prędkość maksymalną 100 km/h i moc 957 kW. Podczas eksploatacji okazało się, że lokomotywy te są bardzo awaryjne i wiele z nich, mimo młodego wieku, przeznaczono do kasacji. Ambitne plany modernizacji zakończyły się unowocześnieniem 10 egzemplarzy w ZNTK Piła. Pojazdy te otrzymały oznaczenia numeryczne od 201 do 210. Na przełomie lat 2009/2010 wszystkie lokomotywy tej serii należące do Przewozów Regionalnych, zostały skierowane do pracy w Chojnicach. Ich eksploatacja trwała do 2011 roku, po czym lokomotywy zostały przetransportowane do Krzyża (Tab. 24.).



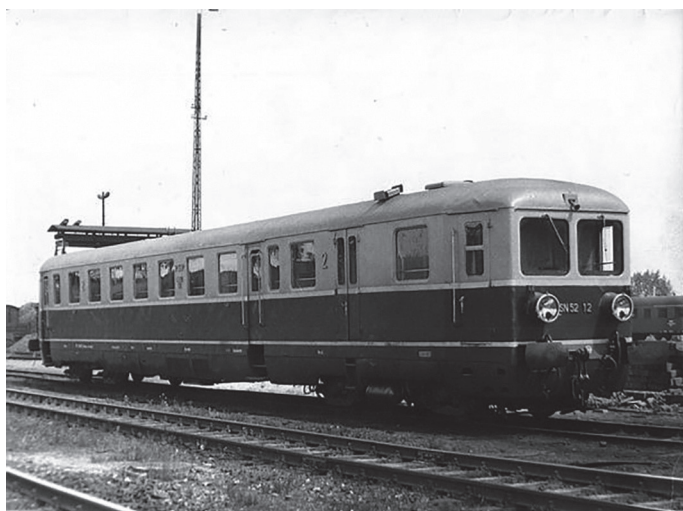
**Ryc. 171.** Lokomotywa SP32-204 manewruje na stacji Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 3 lutego 2015 roku.

Numer taborowy	Dawne oznaczenie	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja
SP32-073	-	1988	xx.10.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-096	-	1988	xx.09.2009	-	-	22.08.2013
SP32-147	-	1990	xx.09.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-201	SP32-140	1989	xx.09.2009	PRST Krzyż	07.01.2011	
SP32-202	SP32-046	1987	xx.09.2009	PRST Krzyż	07.01.2011	
SP32-203	SP32-044	1987	xx.09.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-204	SP32-053	1987	xx.09.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-205	SP32-113	1989	xx.09.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-206	SP32-043	1987	xx.09.2009	PRST Krzyż	07.01.2011	
SP32-207	SP32-062	1988	xx.09.2009	PRST Krzyż	2011	
SP32-208	SP32-076	1988	xx.04.2010	PRST Krzyż	07.01.2011	
SP32-209	SP32-110	1989	xx.04.2010	PRST Krzyż	07.01.2011	
SP32-210	SP32-128	1989	xx.04.2009	PRST Krzyż	2011	

**Tab. 24.** Lokomotywy spalinowe serii SP32 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 3. Wagony motorowe i autobusy szynowe

W miarę postępu technologicznego i upowszechniania się samochodów osobowych, na kolei rozpoczął się odpływ pasażerów. Aby ograniczyć koszty eksploatacyjne, parowozy i ciężkie lokomotywy spalinowe na liniach lokalnych zaczęto zastępować lekkimi wagonami motorowymi. Początkowo były to wagony motorowe importowane z Węgier. Rosnący w latach 90. popyt na lekkie pojazdy szynowe, spowodował powstanie prototypowych polskich serii autobusów szynowych, które jednak ze względu na fatalną kondycję finansową PKP nie zostały wprowadzone do seryjnej produkcji. Pierwsze bardziej zaawansowane technicznie szynobusy, pojawiły się po roku 2000, kiedy to władze samorządowe zaczęły mieć wpływ na pasażerskie połączenia regionalne. Po roku 2009, kiedy PKP Przewozy Regionalne usamorzadowiono oraz zaczęto powoływać nowe spółki kolejowe, autobusy szynowe upowszechniły się, prawie całkowicie wypierając lokomotywy spalinowe i wagony z obsługi linii lokalnych.



Ryc. 172. Wagon motorowy SN52-12 na stacji Chojnice.  
Źródło: Fotografia ze zbiorów Romana Jaszczyszyna.

#### 3.1. Wagony motorowe SN52

Węgierskie wagony motorowe SN52 (Ryc. 172.) produkowano w latach 1954-1956 w zakładach Ganz-MÁVAG w Budapeszcie. Wagony osiągały prędkość maksymalną 95 km/h. PKP zamówiło 50 sztuk pojazdów tego typu i zostały one przeznaczone do obsługi linii lokalnych. Na węźle chojnickim pracowało jedenaście pojazdów tej serii, a ich eksploatacja zakończyła się w roku 1978 (Tab. 25.)<sup>160</sup>.

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja
SN52-01	1954	31.12.1964	MD Gdynia	4.11.1973	
SN52-07	1954	31.12.1964	MD Grudziądz	2.01.1972	
SN52-10	1954	25.01.1973	MD Gdynia	4.11.1973	
SN52-12	1954	23.11.1964	-	-	15.10.1974
SN52-13	1954	23.11.1964	-	-	15.10.1974
SN52-14	1954	28.10.1964	MD Bydgoszcz Wschód	10.03.1972	
SN52-24	1954	28.02.1973	-	-	10.03.1973

<sup>160</sup> Tamże.

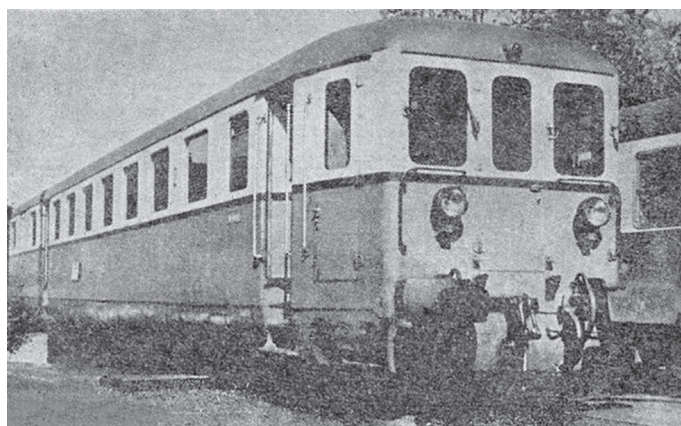


Numer taborowy	Rok budowy	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Kasacja
SN52-32	1955	28.10.1964	MD Bydgoszcz Wschód	10.03.1972	
SN52-34	1955	19.01.1974	MD Bydgoszcz Wschód	12.02.1978	
SN52-36	1955	27.02.1973	MD Grudziądz	18.09.1975	
SN52-47	1955	28.10.1964	MD Grudziądz	24.09.1974	

**Tab. 25.** Wagony motorowe serii SN52 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 3.2. Wagony motorowe SN60

Węgierskie wagony motorowe SN60 (Ryc. 173.) zostały wyprodukowane na zamówienie PKP w 1956 roku w czterech egzemplarzach przez zakłady Ganz-MÁVAG w Budapeszcie. Była to wersja prototypowa pomiędzy seriami SN52 oraz SN61. Wagon osiągał prędkość maksymalną 95 km/h. W 1962 roku wszystkie wagony serii SN60 skierowano do pracy w Chojnicach. Były to zarazem pierwsze wagony motorowe eksploatowane w Chojnicach. Wagony te kursowały w relacji Chojnice – Kościerzyna – Gdynia Główna Osobowa, co dało początek nazwie „Motory” odnoszącej się do pociągów kursujących w tej relacji. Eksploatacja serii SN60 w Chojnicach zakończyła się w roku 1977 (Tab. 26.)<sup>161</sup>.



**Ryc. 173.** Wagon motorowy SN60.  
**Źródło:** Fotografia nieznanego autora.

Numer taborowy	Rok budowy	Wpisanie na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SN60-01	1956	15.05.1962	MD Zajązkowo Tczewskie	24.02.1977
SN60-02	1956	15.05.1962	MD Zajązkowo Tczewskie	24.02.1977
SN60-03	1956	15.05.1962	MD Zajązkowo Tczewskie	24.02.1977
SN60-04	1956	15.05.1962	MD Gdynia	09.02.1977

**Tab. 26.** Wagony motorowe serii SN60 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

<sup>161</sup> Tamże, str. 116-117.

### 3.3. Wagony motorowe SN61



**Ryc. 174.** Wagon motorowy SN61-168 podczas Parady Parowozów w Wolsztynie.

**Fot.** Damian Otta, 30 kwietnia 2016 roku.

Węgierskie wagony motorowe SN61 (Ryc. 174.) produkowane były w latach 1960-1975 w zakładach Ganz-MÁVAG w Budapeszcie. Wagony osiągały prędkość maksymalną 107,88 km/h. Na zamówienie PKP wyprodukowano 250 pojazdów. Przez lokomotywownię w Chojnicach przewinęło się łącznie 66 egzemplarzy wagonów tej serii (Tab. 27.). Podczas pracy na węźle chojnickim „motorówki” obsługiwały głównie połączenia na bocznych liniach lokalnych: Tuchola – Koronowo, Złotów – Więcbork – Pruszcz Bagienica – Terepol Pomorski – Świecie nad Wisłą, Człuchów – Słosinko, Szlachta – Skórcz – Smętowo oraz Skórcz – Starogard Gdański – Skarszewy.

Wraz z decyzjami o zawieszeniu połączeń na wymienionych liniach malała praca eksploatacyjna serii SN61, a wagony zaczęto kierować do kasacji. Ostatni chojnicki wagon motorowy SN61-139, zakończył służbę w dniu 30 czerwca 1997 roku, obsługując ostatni planowy pociąg nr 22224 relacji Skórcz – Starogard Gdański, przed zamknięciem tej linii kolejowej. Zakład Taboru Chojnice był ostatnią jednostką PKP eksploatującą serię SN61. Z dniem 1 lipca 1997 roku seria ta została całkowicie wygaszona<sup>162</sup>. Dwa pojazdy zachowano w stanie czynnym, do obsługi pociągów okazjonalnych (Ryc. 175.).

Numer taborowy	Rok bud.	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/kasacja
SN61-01	1956	45334	05.01.1977	-	-		31.10.1983
SN61-02	1956	45335	09.08.1973	MDP Laskowice	26.10.1985		
SN61-08	1960	45341	13.12.1965	MD Olsztyn	1972		
SN61-15	1960	45348	17.02.1977	MD Zajączkowo Tczewskie	08.07.1977		
SN61-16	1960	45349	01.12.1980	-	-		27.02.1985
SN61-21	1960	45354	23.04.1974	MD Toruń	11.09.1974		
SN61-28	1960	45361	31.07.1974	MD Zajączkowo Tczewskie	07.07.1977		
SN61-30	1960	45363	23.03.1967	MD Zbąszynek	15.06.1972		
SN61-38	1960	45371	28.06.1973	-	-	20.05.1986	09.06.1987

<sup>162</sup> Tamże, str. 117-122, 168.

Numer taborowy	Rok bud.	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/kasacja
SN61-39	1960	45372	28.06.1973	-	-		27.02.1985
SN61-40	1960	45373	14.03.1974	-	-	17.12.1977	10.03.1978
SN61-41	1960	45374	10.06.1965 04.05.1973	MD Toruń	1972	08.02.1988	20.04.1988
SN61-49	1960	45328	11.02.1981	-	-		01.06.1987
SN61-53	1960	45386	11.02.1972 07.02.1978	MD Toruń MD Grudziądz	25.09.1972 27.01.1982		
SN61-57	1960	45390	03.12.1982	-	-		01.06.1987
SN61-58	1960	45391	28.12.1983	-	-		20.11.1985
SN61-63	1960	45396	05.08.1973	-	-		09.06.1987
SN61-65	1960	45398	03.12.1982	-	-		01.06.1987
SN61-71	1963	45404	23.02.1977	MD Grudziądz	15.03.1983		
SN61-74	1963	45407	05.01.1977	-	-		30.11.1985
SN61-79	1963	45412	03.12.1982	-	-	17.10.1987	31.11.1987
SN61-80	1963	45423	06.09.1978	-	-		31.03.1987
SN61-82	1963	45425	26.04.1965 03.07.1969	MD Gdynia MDP Laskowice	21.08.1968 04.03.1985		
SN61-83	1963	45426	08.09.1977	MDP Laskowice	18.08.1986		
SN61-84	1963	45427	22.05.1970	MD Poznań	12.04.1972		
SN61-85	1963	45428	04.02.1968	-	-		18.04.1989
SN61-86	1963	45429	21.03.1979	Skansen Kościerzyna	1994	07.05.1992	
SN61-87	1963	45430	26.04.1965	-	-	26.03.1975	27.06.1975
SN61-88	1963	45431	11.09.1965	MD Zbąszynek	15.06.1972		
SN61-89	1963	45432	04.02.1972	-	-		18.07.1987
SN61-90	1963	45433	20.05.1971	MDP Laskowice	24.02.1986		
SN61-91	1963	45434	20.12.1966 06.08.1969	MD Gdynia MD Bydgoszcz	21.08.1968 23.03.1983		
SN61-93	1963	45436	20.05.1971	MD Grudziądz	16.11.1988	20.09.1988	
SN61-99	1963	45442	05.01.1972	MD Poznań	12.04.1972		
SN61-100	1964	45443	06.06.1970	MD Olsztyn	04.11.1968		
SN61-101	1964	45444	08.04.1972	-	-		30.11.1987
SN61-106	1964	45449	03.01.1985	-	-	23.05.1989	02.11.1989
SN61-109	1964	45452	25.09.1972	MD Grudziądz	03.09.1976		
SN61-110	1964	45453	05.01.1977	-	-		31.06.1983
SN61-116	1964	45459	25.02.1971	-	-		30.11.1985
SN61-117	1964	45460	25.02.1971	-	-		01.06.1987



Numer taborowy	Rok bud.	Numer fabryczny	Wpisany na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Ostatnia jazda	Skreślenie/kasacja
SN61-118	1964	45461	19.06.1971	-	-	19.02.1987	20.04.1988
SN61-119	1964	45462	08.04.1972	-	-		05.02.1987
SN61-121	1964	45464	08.04.1972	MDP Laskowice	15.05.1986		
SN61-125	1965	45468	05.05.1972	-	-		13.09.1987
SN61-126	1965	45469	17.05.1972	-	-	03.08.1988	20.10.1988
SN61-128	1965	45471	24.10.1984	-	-		30.06.1985
SN61-129	1965	45472	24.10.1984	-	-	25.06.1988	20.08.1988
SN61-130	1965	45473	25.02.1971	-	-	12.09.1988	
SN61-133	1969	45476	01.01.1991	-	-	24.11.1994	23.01.1996
SN61-137	1969	45480	05.06.1990	-	-	13.07.1994	23.01.1996
SN61-138	1969	45481	12.08.1991	-	-	13.09.1995	31.12.1996
SN61-139	1969	45482	10.07.1991	Ustawiony jako pomnik	15.11.1998	29.06.1997	
SN61-140	1969	45483	05.05.1987	-	-	20.09.1996	31.12.1996
SN61-147	1970	45490	03.04.1987	-	-	09.04.1991	10.05.1991
SN61-154	1970	45497	05.11.1975	MDP Laskowice	01.04.1987		
SN61-155	1970	45498	12.11.1987	-	-	15.04.1992	31.07.1992
SN61-156	1970	45499	06.07.1987	-	-	03.07.1991	05.07.1991
SN61-157	1970	45500	03.04.1986	-	-		05.11.1986
SN61-158	1970	45501	10.07.1991	-	-	15.05.1994	23.01.1996
SN61-159	1970	45502	14.09.1987	-	-	09.04.1989	24.07.1989
SN61-167	1970	45510	04.04.1988	-	-	09.11.1991	06.04.1992
SN61-168	1970	45511	14.12.1987	MD Sucha Beskidzka	09.12.1992	28.10.1992	
SN61-175	1970	45518	11.11.1987	MD Grudziądz	21.09.1988		
SN61-179	1970	45521	05.11.1975	-	-	18.06.1992	31.07.1992
SN61-180	1970	45523	05.11.1977	-	-	20.09.1987	27.05.1988

**Tab. 27.** Wagony motorowe serii SN61 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni

### 3.4. Autobusy szynowe SN81

Polskie autobusy szynowe prototypowej serii SPA-66, produkowane były w latach 1988-1990 w zakładach Kolzam w Raciborzu. Pojazdy powstałe na bazie drezyn inspekcyjnych WOA-29 były odpowiedzią na zapotrzebowanie na lekkie pojazdy szynowe do obsługi niezelektryfikowanych linii kolejowych, o niskich potokach pasażerskich. Na sieci PKP szynobusy te oznaczono jako SN81 (Ryc. 176.). Autobusy szynowe SN81 w Sekcji Pasażerskiej Przewozów Regionalnych (PRSP) w Chojnicach pojawiły się w roku 2009 (Tab. 28.) i obsługiwały pociągi relacji Chojnice – Kościerzyna oraz Chojnice – Szczecinek – Słupsk. Wraz z upływem ważności świadectw sprawności technicznej, w dniu 27 listopada 2014 roku dla SN81-003, oraz w dniu 12 marca 2015 roku dla SN81-002, pojazdy zostały wycofane z eksploatacji. W grudniu roku 2016 oba pojazdy zostały zezłomowane (Ryc. 177.)<sup>163</sup>.



**Ryc. 176.** Autobus szynowy SN81-002 jako pociąg do Kościerzyny.  
**Fot.** Damian Otta, 3 lutego 2015 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Skreślenie/ Kasacja
SN81-002	1989	Kolzam Racibórz	10.10.2009	-	06.12.2016
SN81-003	1990	Kolzam Racibórz	10.10.2009	-	06.12.2016

**Tab. 28.** Autobusy szynowe serii SN81 stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne



**Ryc. 177.** Kasacja szynobusów SN81-002 oraz SN81-003 na stacji Chojnice.

**Fot.** Nikodem Wodowski, 6 grudnia 2016 roku.

<sup>163</sup> D. Otta, Koniec serii SN81 ..., str. 46-48.

### 3.5. Autobusy szynowe SN82/SN83



**Ryc. 178.** SN83-001 jako pociąg regio do Tczewa.  
**Fot.** Nikodem Wodowski, 17 lipca 2010 roku.

Niemieckie autobusy szynowe Düweg Wadloper, produkowane były w latach 1981-1983 w zakładach Düweg Düsseldorf oraz Waggonfabrik Uerdingen. Pojazdy zostały sprowadzone do Polski przez spółkę Sigma Tabor z Holandii w 2009 roku. Po modernizacji w zakładach ZNTK Poznań oraz ZNTK Paterek, szynobusy w wersji jednoczłonowej oznaczone jako SN82 (Ryc. 179.) i dwuczłonowej oznaczone jako SN83 (Ryc. 178.), zostały przeznaczone na wynajem. 4 autobusy serii SN83 oraz 1 pojazd serii SN82, zostały wynajęte przez Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych i trafiły do Chojnic (Tab. 29.). Wynajem wszystkich pojazdów tego typu za-

kończono w roku 2012, tym samym kończąc okres ich eksploatacji w Chojnicach.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SN82-001	1983	Dueweg Düsseldorf	11.06.2010	Sigma Tabor	08.10.2012
SN83-001	1981	Waggonfabrik Uerdingen	11.06.2010	Sigma Tabor	08.10.2012
SN83-002	1981	Waggonfabrik Uerdingen	30.10.2010	Sigma Tabor	08.10.2012
SN83-003	1982	Dueweg Düsseldorf	30.10.2010	Sigma Tabor	08.10.2012
SN83-004	1982	Waggonfabrik Uerdingen	xx.04.2011	Sigma Tabor	08.10.2012

**Tab. 29.** Autobusy szynowe serii SN82/SN83 stacjonujące w PRSP Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne



**Ryc. 179.** SN82-001 jako pociąg regio z Kościerzyny mija remontowany wiadukt nad drogą do Klawkowa.  
**Fot.** Nikodem Wodowski, 5 listopada 2011 roku.



### 3.6. Autobusy szynowe serii 207M

Polskie autobusy szynowe serii 207M produkowane były w latach 1991-1996 w Poznańskich Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego. Szynobusy te zbudowano w dwóch wersjach: dwuczłonowej oraz trójczłonowej. Pojazdy dwuczłonowe zestawione były z wagonu silnikowego SA101 oraz wagonu rozrządczego SA121 (Ryc. 180.), natomiast trójczłonowe z dwóch wagonów silnikowych SA102 (Ryc. 181.) oraz wagonu doczepnego SA111. Pierwotnie PKP zamówiło 220 sztuk pojazdów tej serii, jednak z powodu kłopotów finansowych przedsiębiorstwa, zbudowano zaledwie 6 sztuk<sup>164</sup>. Pojazdy eksploatowano w różnych częściach kraju, jednakże ostatecznie w 2010 roku wszystkie trafiły do Chojnic (Tab. 30.). Eksploatację autobusów SA101 zakończono w roku 2016, natomiast pojazdów SA102 w 2017 roku. Obie wersje pożegnano w imprezach zorganizowanych przez SMK Chojnice, SA101 – 16 kwietnia 2016 roku, zaś SA102 – 8 lipca 2017 roku. 1 września 2017 roku autobus SA102-002 został wpisany do rejestru zabytków ruchomych województwa pomorskiego.



**Ryc. 180.** SA121-001 odstawiony na chojnickiej bocznicy.  
**Fot.** Damian Otta, 25 czerwca 2017 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki	Skreślenie/ Kasacja
SA101-001 SA121-001	1991	ZNTK Poznań	01.01.1993 29.08.2010	PR Kraków	13.02. 2004	
SA101-002 SA121-002	1991	ZNTK Poznań	01.01.1993	-	-	24.07.2014
SA101-003 SA121-003	1992	ZNTK Poznań	01.01.1993	-	-	28.04.2017
SA102-001 SA111-001	1993	ZNTK Poznań	28.02.2009	-	-	21.09.2017
SA102-002 SA111-002	1996	ZNTK Poznań	01.09.1999	-	-	
SA102-003 SA111-003	1996	ZNTK Poznań	01.09.1999	-	-	

**Tab. 30.** Autobusy szynowe serii 207M stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne

<sup>164</sup> W. Kamiński, Zmierzch serii SA101 ...



**Ryc. 181.** SA102-002 mija swój elektryczny odpowiednik EN57-056, odstawiony na chojnickiej bocznicy.  
**Fot.** Damian Otta, 29 czerwca 2015 roku.



**Ryc. 182.** SA103-006 jako pociąg regio z Tczewa.  
**Fot.** Damian Otta, 20 marca 2015 roku.

### 3.7. Autobusy szynowe SA103

Polskie jednoczłonowe autobusy szynowe SA103 (Ryc. 182.), produkowane są przez zakłady Pesa Bydgoszcz. Oba pojazdy stacjonujące w Chojnicach zostały zamówione przez samorząd województwa pomorskiego na mocy umowy z Pesą, podpisanej 7 grudnia 2004 roku. Pierwszy pojazd wszedł do eksploatacji w sierpniu a drugi w listopadzie 2005 roku (Tab. 31.).

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Właściciel
SA103-006	2005	Pesa Bydgoszcz	28.07.2005	Samorząd województwa pomorskiego
SA103-011	2005	Pesa Bydgoszcz	28.10.2005	Samorząd województwa pomorskiego

**Tab. 31.** Autobusy szynowe serii SA103 stacjonujące w PRSP Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne



### 3.8. Autobus szynowy SA104-001

Polski prototypowy autobus szynowy SA104-001 (Ryc. 183.) został wyprodukowany w 1995 roku w zakładach Kolzam w Raciborzu. Pojazd składa się z wagonu napędowego oznaczonego jako SA104, oraz wagonu rozrządczego SA122. Jest rozwinięciem technicznym serii SN81. Załamanie się polskiej gospodarki w latach 90. XX wieku spowodowało, że wyprodukowano zaledwie jeden egzemplarz tego typu. Pojazd wpisano na stan Sekcji Pasażerskiej w Chojnicach 21 kwietnia 2010 roku i był eksploatowany do 18 lipca 2013 roku, kiedy to został uszkodzony w wyniku pożaru instalacji elektrycznej na stacji Krajenka. 1 września 2017 roku autobus SA104-001 został wpisany do rejestru zabytków ruchomych województwa pomorskiego.



Ryc. 183. SA104-001 jako pociąg regio z Kościerzyny.  
Fot. Nikodem Wodowski, 11 marca 2012 roku.

### 3.9. Autobusy szynowe SA109

Polskie dwuczłonowe autobusy szynowe SA109 (Ryc. 184.) produkowane były w latach 2003-2005 w zakładach Kolzam w Raciborzu. Pierwszy z pojazdów tej serii trafił na Pomorze 4 czerwca 2004 roku i rozpoczął obsługę linii w północnej części województwa. W 2014 roku Przewozy Regionalne zdecydowały się na dzierżawę kolejnych dwóch pojazdów tej serii od samorządu województwa małopolskiego, przeznaczając je do obsługi połączeń regionalnych na węźle chojnickim. Oba małopolskie szynobusy zostały uszkodzone w wypadkach samochodowych (Ryc. 185. i 186.), przez co zostały wyłączone z eksploatacji (Tab. 32.).



Ryc. 184. SA109-006 jako pociąg regio z Kościerzyny wjeżdża do Chojnic.  
Fot. Damian Otta, 23 czerwca 2016 roku.





**Ryc. 185.** Autobus szynowy SA109-002 wykolejony w wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Łubianie 11 listopada 2015 roku.

**Źródło:** [www.koscierzyna24.info](http://www.koscierzyna24.info).



**Ryc. 186.** Autobus szynowy SA109-009 ustawiany na tory przez specjalistyczny żuraw kolejowy, po wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Nowym Gronowie 23 października 2017 roku.

**Fot.** Nikodem Wodowski, 24 października 2017 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Właściciel	Wycofany
SA109-002	2004	Kolzam Racibórz	10.07.2014	Samorząd województwa małopolskiego	11.11.2015
SA109-006	2004	Kolzam Racibórz	27.05.2004	Samorząd województwa pomorskiego	-
SA109-009	2005	Kolzam Racibórz	10.07.2014	Samorząd województwa małopolskiego	23.10.2017

**Tab. 32.** Autobusy szynowe serii SA109 stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne

### 3.10. Autobusy szynowe 218M

Polskie dwuczłonowe autobusy szynowe serii 218M, produkowane są przez zakłady Pesa Bydgoszcz. Zostały oznaczone przez Przewozy Regionalne typami SA131, SA132 (Ryc. 187.), SA133 (Ryc. 188.) oraz SA134. Pierwszy, prototypowy model serii (SA131-001), różni się od pozostałych egzemplarzy zastosowaniem wyłącznie jednego silnika spalinowego. Sekcja w Chojnicach dysponuje jednym pojazdem SA131, trzema SA132 oraz sześcioma SA133 (Tab. 33.). Szynobusy SA133-004 i SA133-005 stanowią własność samorządu województwa małopolskiego i są dzierżawione przez PR Gdynia, zaś pozostałe pojazdy należą do samorządu województwa pomorskiego.



**Ryc. 187.** SA132-006 jako pociąg regio do Tczewa.  
**Fot.** Damian Otta, 8 kwietnia 2016 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisanie na stan PRSP Chojnice	Właściciel
SA131-001	2005	Pesa Bydgoszcz	04.12.2005	Samorząd województwa pomorskiego
SA132-005	2006	Pesa Bydgoszcz	28.09.2006	Samorząd województwa pomorskiego
SA132-006	2006	Pesa Bydgoszcz	30.10.2006	Samorząd województwa pomorskiego
SA132-007	2006	Pesa Bydgoszcz	xx.12.2006	Samorząd województwa pomorskiego
SA133-004	2007	Pesa Bydgoszcz	10.07.2014	Samorząd województwa małopolskiego
SA133-005	2007	Pesa Bydgoszcz	10.07.2014	Samorząd województwa małopolskiego
SA133-025	2015	Pesa Bydgoszcz	28.07.2015	Samorząd województwa pomorskiego
SA133-026	2015	Pesa Bydgoszcz	xx.08.2015	Samorząd województwa pomorskiego
SA133-027	2015	Pesa Bydgoszcz	xx.08.2015	Samorząd województwa pomorskiego
SA133-028	2015	Pesa Bydgoszcz	04.09.2015	Samorząd województwa pomorskiego

**Tab. 33.** Autobusy szynowe serii 218M stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne





**Ryc. 188.** SA133-004 manewruje na stacji Chojnice.  
**Fot.** Mateusz Ginter, 23 czerwca 2016 roku.

### 3.11. Autobusy szynowe SA136



**Ryc. 189.** SA136-015 jako pociąg regio z Tczewa przy peronie 1 stacji Chojnice. Obok SA109-006.  
**Fot.** Damian Otta, 13 sierpnia 2015 roku.

Polskie trójczłonowe autobusy szynowe SA136 (Ryc. 189.) produkowane są przez zakłady Pesa Bydgoszcz. 2 września 2014 roku samorząd województwa pomorskiego zamówił 7 pojazdów tej serii z przeznaczeniem do obsługi nowo wybudowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Jednakże zanim uruchomiono PKM 5 pojazdów wpisano na stan PRSP Chojnice (Tab. 34.) i przeznaczono do obsługi połączeń regionalnych na trasie Chojnice – Tczew – Gdynia – Hel.



Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SA136-013	2015	Pesa Bydgoszcz	20.04.2015	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA136-014	2015	Pesa Bydgoszcz	20.04.2015	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA136-015	2015	Pesa Bydgoszcz	30.04.2015	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA136-016	2015	Pesa Bydgoszcz	29.05.2015	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA136-017	2015	Pesa Bydgoszcz	31.05.2015	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015

**Tab. 34.** Autobusy szynowe serii SA136 stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne

### 3.12. Autobusy szynowe SA137

Polskie dwuczłonowe autobusy szynowe SA137 (Ryc. 190.) produkowane są przez zakłady Newag Nowy Sącz. Dwa pierwsze pojazdy zakupione przez samorząd województwa pomorskiego zostały wpisane na stan PR Gdynia w roku 2010 i obsługiwały głównie połączenia w relacji Kościerzyna – Gdynia – Hel. Kolejne dwa pojazdy zostały zakupione w roku 2013 przez Przewozy Regionalne (Tab. 35.) do obsługi połączeń w relacjach Chojnice – Tczew oraz Chojnice – Szczecinek.



**Ryc. 190.** SA137-006 jako pociąg regio do Kościerzyny oczekuje na odjazd z Chojnic.

**Fot.** Damian Otta, 29 czerwca 2016 roku.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SA137-001	2010	Newag Nowy Sącz	10.11.2010	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA137-002	2010	Newag Nowy Sącz	10.11.2010	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA137-006	2013	Newag Nowy Sącz	17.01.2014	-	-
SA137-007	2013	Newag Nowy Sącz	17.01.2014	-	-

**Tab. 35.** Autobusy szynowe serii SA137 stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne



**Ryc. 191.** SA138-004 jako pociąg regio TUR wjeżdża do Gutowca.  
**Fot.** Damian Otta, 11 kwietnia 2017 roku.

### 3.13. Autobusy szynowe SA138

Polskie trójczłonowe autobusy szynowe SA138 (Ryc. 191.) wyprodukowane zostały przez zakłady Newag Nowy Sącz. Cztery pojazdy tej serii zakupił samorząd województwa pomorskiego do obsługi pociągów regionalnych w relacji Gdynia Główna – Hel oraz Chojnice – Gdynia Główna. Po uruchomieniu nowej linii PKM jeden z pojazdów został przeznaczony do obsługi tej linii (Tab. 36.).

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisany na stan PRSP Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SA138-001	2010	Newag Nowy Sącz	20.11.2010	PKP SKM Trójmiasto	01.09.2015
SA138-002	2010	Newag Nowy Sącz	30.11.2010	-	-
SA138-003	2010	Newag Nowy Sącz	21.12.2010	-	-
SA138-004	2011	Newag Nowy Sącz	19.01.2011	-	-

**Tab. 36.** Autobusy szynowe serii SA138 stacjonujące w PRSP Chojnice.  
**Źródło:** Opracowanie własne



**Ryc. 192.** SA139-023 podczas manewrów na stacji Chojnice.  
**Fot.** Damian Otta, 29 kwietnia 2017 roku.

### 3.14. Autobusy szynowe SA139

Najmłodszą serią autobusów szynowych eksploatowanych w Chojnicach są dwuczłonowe szynobusy Pesa Link SA139 (Ryc. 192.), które zostały zakupione przez Polregio do obsługi połączeń na węźle chojnickim (Tab. 37.). Przede wszystkim w relacjach Chojnice – Tczew oraz Chojnice – Krzyż.

Numer taborowy	Rok budowy	Producent	Wpisanie na stan MD Chojnice	Przekazany do	Wpisany na stan nowej jednostki
SA139-022	2017	PESA Bydgoszcz	27.04.2017	-	-
SA139-023	2017	PESA Bydgoszcz	29.04.2017	PR Zielona Góra	13.09.2017
SA139-025	2017	PESA Bydgoszcz	xx.05.2017	-	-

**Tab. 37.** Autobusy szynowe serii SA139 stacjonujące w PRSP Chojnice.

**Źródło:** Opracowanie własne

## 4. Wagony pasażerskie

Wraz z upowszechnieniem się autobusów szynowych, tradycyjne pociągi zestawiane z lokomotyw i wagonów pasażerskich zaczęły odchodzić do lamusa. Przez lata powstały setki serii wagonów pasażerskich, nie sposób więc wymienić wszystkie serie, które wykorzystywano w Chojnicach. Omówiono więc tylko te serie wagonów pasażerskich, które w 2017 roku pozostawały w eksploatacji chojnickiej sekcji Przewozów Regionalnych. Dawniej wagony stanowiły podstawę działalności przewoźników kolejowych, aby uzmysłowić sobie jak wielka zmiana zaszła, po pojawieniu się szynobusów, wagony pasażerskie stały się zbędne i przeznaczono je do kasacji (Załącznik 9).

### 4.1. Wagony Bhp

Najstarszą eksploatowaną w 2017 roku serią wagonów pasażerskich były 2 zestawy wagonów piętrowych typu Bhp (Ryc. 193.). Wagony te produkowane były w latach 1959-1977 przez niemieckie zakłady VEB Waggonbau Görlitz. Łącznie na zlecenie PKP wyprodukowano 1949 wagonów tej serii, które łączono w zestawy dwuwagonowe, trzywagonowe i czterowagonowe. Większość wagonów tej serii zełomowano na początku XXI wieku. Od roku 2015 chojnickie czterowagonowe zespoły Bhp, są ostatnimi eksploatowanymi wagonami tej serii w Polsce (Tab. 38.).



**Ryc. 193.** Zestaw wagonów piętrowych Bhp na stacji w Chojnicach.  
**Fot.** Damian Otta, 29 lutego 2016 roku.



Typ	Numer ewidencyjny	Rok budowy	Producent	Status
Bhp	505125-18241-8	1977	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny
	505125-18242-6			
	505125-18243-4			
	505125-18244-2			
Bhp	505126-19515-3	1973	VEB Waggonbau Görlitz	Oczekuje naprawy głównej (P5)
	505126-19516-1			
	505126-19517-9			
	505126-19518-7			

**Tab. 38.** Wagony typu Bhp stacjonujące w Chojnicach w październiku 2017 roku.

**Źródło:** Opracowanie własne

#### 4.2. Wagony 120A



**Ryc. 194.** Wagon 120A o numerze 505121-18339-4  
**Fot.** Damian Otta, 29 kwietnia 2017 roku.

Wagony 120A (Ryc. 194.) produkowane były w latach 1972-1984 we wrocławskim Pafawagu. Łącznie na zamówienie PKP wyprodukowano ponad 700 takich wagonów. Do roku 2016 eksploatowano wagony 120A w ich pierwotnej wersji. Od roku 2017 w użyciu pozostają wyłącznie wagony po przeprowadzonej w Chojnicach naprawie głównej (Ryc. 195.), połączonej z modernizacją wnętrza. W roku 2017 w Chojnicach stacjonowało 5 czynnych wagonów 120A, zaś 4 kolejne przechodziły naprawy główne. Pozostałe wagony oczekiwały na decyzje o naprawie lub kasacji (Tab. 39.).

Typ	Numer ewidencyjny	Producent	Status
120A	505121-08005-3	Pafawag Wrocław	Naprawa główna
120A	505121-18042-4	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej (P5)
120A	505121-18045-7	Pafawag Wrocław	Czynny
120A	505121-18115-8	Pafawag Wrocław	Naprawa główna
120A	505121-18136-4	Pafawag Wrocław	Czynny
120A	505121-18147-1	Pafawag Wrocław	Naprawa główna
120A	505121-18240-4	Pafawag Wrocław	Oczekuje skreślenia
120A	505121-18244-6	Pafawag Wrocław	Czynny
120A	505121-18249-5	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej
120A	505121-18339-4	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej
120A	505121-18343-6	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej
120A	505121-18367-5	Pafawag Wrocław	Czynny
120A	505121-18372-5	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej
120A	505121-18385-7	Pafawag Wrocław	Czynny

Typ	Numer ewidencyjny	Producent	Status
120A	505121-18393-1	Pafawag Wrocław	Oczekuje naprawy głównej
120A	505184-18004-8	Pafawag Wrocław	Naprawa główna

**Tab. 39.** Wagony typu 120A stacionujące w Chojnicach w październiku 2017 roku.

**Źródło:** Opracowanie własne



**Ryc. 195.** Wagon 120A o numerze 505121-18045-7 po naprawie głównej w Chojnicach.

**Fot.** Mateusz Ginter, 16 czerwca 2017 roku.



**Ryc. 196.** Lokomotywa SU42-534 z wagonem serii Bmnpux jako pociąg relacji Kościerzyna – Chojnice.

**Fot.** Damian Otta, 27 czerwca 2017 roku.

### 4.3. Wagony Bmnopux

Wagony Bmnopux (Ryc. 196.) produkowane były w latach 1988-1989 przez niemieckie zakłady VEB Waggonbau Görlitz. Łącznie na zlecenie PKP wyprodukowano 160 wagonów tej serii. W latach 2003-2004, 30 wagonów tej serii przeszło modernizację w zakładach Pesa w Bydgoszczy, zaś niezmodernizowane wagony zaczęto kierować do kasacji. Do Chojnic wagony te zaczęły trafiać od 2015 roku, celem obsługi wzmożonych w sezonie letnim potoków pasażerskich w pociągach relacji Chojnice – Gdynia Główna – Hel. W roku 2017 na stanie chojnickiej sekcji figurowało 9 wagonów serii Bmnopux (Tab. 40.).

Typ	Numer ewidencyjny	Producent	Status
Bmnopux	505126-08011-6	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny
Bmnopux	505126-08016-5	VEB Waggonbau Görlitz	Oczekuje naprawy rewizyjnej
Bmnopux	505126-08018-1	VEB Waggonbau Görlitz	Naprawa rewizyjna
Bmnopux	505126-08027-2	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny
Bmnopux	505126-08035-5	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny
Bmnopux	505126-08041-3	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny
Bmnopux	505126-08106-4	VEB Waggonbau Görlitz	Naprawa rewizyjna
Bmnopux	505126-08144-5	VEB Waggonbau Görlitz	Naprawa rewizyjna
Bmnopux	505126-08146-0	VEB Waggonbau Görlitz	Czynny

**Tab. 40.** Wagony typu Bmnopux stacjonujące w Chojnicach w grudniu 2017 roku.

**Źródło:** Opracowanie własne



## Biogramy chojnickich kolejarzy

Przez lata wielu spośród chojnickich kolejarzy dokonało wspaniałych czynów, które zasługują na pamięć. Niestety nie wszystkie wybitne postacie są nam znane. W pracy przedstawiono sylwetki chojnickich kolejarzy, których biogramy udało się opracować. Uzupełnieniem tego tekstu jest Załącznik 10. zawierający spis chojnickich kolejarzy odznaczonych w latach 1945-2001.



**Henryk Bielawski** – urodził się 24 stycznia 1927 roku w Chojnicach. Ukończył Powszechną Szkołę nr 1 w Chojnicach. Po wojnie uczył się w Technikum Kolejowym w Bydgoszczy, w specjalności eksploatacja i naprawa taboru kolejowego. Pracę na PKP rozpoczął 10 września 1952 roku w Oddziale Drogowym Chojnice, Odcinek Drogowy nr 1 Chojnice. Następnie od 1 grudnia 1954 roku pracował w Dziale Eksploatacji w Bydgoszczy z przydziałem do Parowozowni I klasy Chojnice jako rzemieślnik. Dnia 17 października 1964 roku objął stanowisko kierownika warsztatu, po śmierci kierownika – Waldemara Kuhna. 27 października 1965 roku złożył egzamin ścisły na majstra spalinowych pojazdów trakcyjnych. Z dniem 15 czerwca 1965 roku został powołany w skład Komisji Komunikacji Prezydium Powiatowej Rady Narodowej. Na stanowisku majstra pracował od 1 listopada 1965 roku do 31 sierpnia 1974 roku, zaś od 1 września 1974 roku był kierownikiem warsztatu nauki praktycznej zawodu. Z dniem 1 stycznia 1982 roku przeszedł na emeryturę<sup>165</sup>.



**Rajmund Chelmowski** – urodził się 17 stycznia 1947 roku w Człuchowie. W 1960 roku ukończył Szkołę Podstawową. Następnie uczęszczał do Szkoły Zawodowej Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy (CZSP) w Chojnicach, gdzie zdobył zawód ślusarza. W 1984 roku ukończył Technikum Kolejowe przy CKU Chojnice, ze specjalnością eksploatacja i naprawa taboru kolejowego. Pracę na PKP podjął 5 sierpnia 1963 roku jako rzemieślnik w warsztacie napraw pojazdów trakcyjnych. Jego kariera zawodowa przebiegała następująco: w dniu 3 czerwca 1965 roku złożył egzamin ścisły na pomocnika maszynisty parowozu, 26 lipca 1969 roku uzyskał prawo samodzielnego kierowania parowozem, zaś w kwietniu 1975 roku zdobył prawo kierowania spalinowymi pojazdami trakcyjnymi. Świadectwo wykwalifikowanego ślusarza naprawy taboru kolejowego w zakresie napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych uzyskał 16 grudnia 1982 roku. Następnie pracował na

<sup>165</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 229.

stanowisku starszego maszynisty, a od dnia 1 lipca 1992 piastował stanowisko maszynisty instruktora. 1 października 1998 roku przeszedł na rentę inwalidzką<sup>166</sup>.



**mgr inż. Maria Chrapkiewicz** – urodziła się 1 stycznia 1954 roku w Piastoszynie. Ukończyła studia na ATR w Bydgoszczy w 1978 roku, uzyskując dyplom mgr. inż. elektryka. Pracę na PKP rozpoczęła 1 czerwca 1978 roku, na stanowisku technologa inżyniera. Następnie od 1 sierpnia 1982 roku pracowała jako referendarz, zaś od 1 września 1984 jako starszy referendarz. Z dniem 1 grudnia 1990 roku powierzono jej obowiązki kierownika Działu Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych, zaś od 1 lutego 1997 roku zastępcy naczelnika Lokomotywni Chojnice. 1 listopada 1997 roku została naczelnikiem Sekcji Eksploatacji Taboru Spalinowego w Chojnicach. Po zmianach w strukturze PKP, od 2009 roku pracuje jako Naczelnik Sekcji Pasażerskiej Przewozów Regionalnych w Chojnicach<sup>167</sup>.



**Franciszek Chrzan** – urodził się 17 października 1912 roku w Złotowie, gdzie ukończył 7-klasową szkołę podstawową. Początkowo pracował jako czeladnik szewski, zaś w 1937 roku zatrudnił się na PKP w Chojnicach. Należał do młodzieżowej organizacji sportowej „Sokół”. Pasjonowała go hodowla gołębi, za co otrzymał wiele nagród. Aresztowany 7 stycznia 1943 roku, trafił do KL Stutthof, gdzie zginął 3 maja 1943 roku<sup>168</sup>.



**Zygmunt Cysewski** – urodził się 13 lutego 1925 roku w Grudziądzu. Gdy ukończył szkołę powszechną wybuchła wojna, pracował przymusowo jako robotnik w majątku w Lipnicy (powiat chojnicki). W 1943 roku został wcielony do wojska niemieckiego i skierowany na front w południowej Francji. W 1944 roku wstąpił do Wojska Polskiego na zachodzie, gdzie służył do lipca 1947 roku. Za udział w walkach został odznaczony amerykańskim „The War Medal 1939-1945”. Po wojnie wrócił do Chojnic i podjął pracę w Fabryce Listew i Ram, następnie w Garbarni i Chojnickich Zakładach Przemysłu Terenowego. W 1952 roku podjął pracę na PKP w Straży Ochrony Kolei, później został kierownikiem pociągu i na tym stanowisku pracował, aż do przejścia na rentę inwalidzką. W 1978 roku wpisany został w poczet Zasłużonych dla miasta Chojnice<sup>169</sup>.

<sup>166</sup> Tamże, str. 236.

<sup>167</sup> Tamże, str. 238.

<sup>168</sup> Kronika Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.

<sup>169</sup> Z. Stromski, Pamięci godni ..., str. 152.

**Franciszek Czyż** – urodził się 8 sierpnia 1900 roku na Śląsku. Po ukończeniu szkoły wydziałowej był pomocnikiem odcinka drogowego. Podczas plebiscytu na Śląsku agitował na rzecz Polski, za co Czesi zwolnili go z pracy i chcieli zmobilizować do wojska czeskiego. Franciszek, prześladowany przez Czechów, opuścił dom rodzinny i wyjechał do Polski. Podjął pracę na PKP jako zawiadowca odcinka drogowego w Kościerzynie, a następnie w Chojnicach. W 1941 roku został aresztowany i wywieziony do obozu koncentracyjnego Stutthof, skąd 22 czerwca 1942 roku przetransportowano go do KL Auschwitz-Birkenau, gdzie został zamordowany i spalony w krematorium<sup>170</sup>.



**Piotr Dolny** – urodził się 29 kwietnia 1892 roku w Lubni. W latach 1919-1920 był czynnym członkiem Tajnej Organizacji Wojskowej i Straży Ludowej w Lubni. Po roku 1920 zamieszkał w Chojnicach, gdzie podjął pracę jako maszynista kolejowy. W dniu 1 września 1939 roku był jednym z uczestników zniszczenia niemieckiej drezyny pancernej w Rytlu, za co w czasie okupacji poszukiwało go Gestapo. Udało mu się jednak uniknąć aresztowania i niechybnej śmierci z rąk hitlerowców. Po wojnie wrócił do Chojnic i kontynuował pracę maszynisty. Zmarł 21 października 1967 roku w Chojnicach<sup>171</sup>.



**Rupert Felski** – urodził się 27 marca 1925 roku w Brusach. Ukończył Szkołę Powszechną, a następnie Szkołę Zawodową w Brusach, uzyskując zawód ślusarza. Od 14 czerwca 1949 roku był zatrudniony w ZNTK Piła, a 30 września 1969 roku przeniósł się do Lokomotywni Chojnice. Dał się poznać jako sumienny i uczciwy pracownik. Jego pomysły racjonalizatorskie wdrażane w lokomotywni ułatwiały naprawy lokomotyw spalinowych oraz poprawiały warunki pracy. Jednym z jego osiągnięć było wykonanie centralnego ogrzewania w starej hali napraw. 30 listopada 1981 roku przeszedł na emeryturę. Zmarł 29 kwietnia 1990 roku<sup>172</sup>.



**Wiktor Gdaniec** – urodził się 7 marca 1888 roku w Lipie (powiat kościerski). Od 1920 roku mieszkał w Tczewie i tam pracował jako maszynista, zaś w roku 1931 przeniósł się do Chojnic. Był członkiem Polskiego Związku Zachodniego. 1 września 1939 roku prowadził parowóz, który w Rytlu staranował niemiecką drezyną pancerną. Po długich poszukiwaniach, 15 sierpnia 1941 roku został aresztowany przez nazistów i przewieziony do obozu koncentracyjnego Stutthof, gdzie zmarł z głodu 29 marca 1942 roku<sup>173</sup>.

<sup>170</sup> Tamże.

<sup>171</sup> Z. Stromski, *Pamięci godni ...*, str. 89.

<sup>172</sup> R. Jaszczyszyn, *Historia Parowozowni ...*, str. 227-228.

<sup>173</sup> Kronika Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.



**Jan Gliniecki** – urodził się 9 sierpnia 1897 roku w Śliwicach Wielkich (powiat tucholski). Pracę w Oddziale Drogowym PKP w Chojnicach rozpoczął w 1921 roku. W czasie okupacji pracował jako magazynier Odcinka Drogowego. W tym czasie był trzykrotnie wzywany do podpisania volkslisty, czego nie uczynił. 28 stycznia 1943 roku, został aresztowany przez Gestapo i podobnie jak inni członkowie ruchu oporu, został wywieziony do KL Stutthof, gdzie zginął 3 czerwca 1943 roku<sup>174</sup>.



**inż. Andrzej Górniewicz** – urodził się 8 grudnia 1955 roku w Stegnie. Absolwent Technikum Rachunkowości Rolnej w Chojnicach oraz Szkoły Głównej Służby Pożarniczej w Warszawie, gdzie uzyskał tytuł inżyniera pożarnictwa oraz stopień oficerski. W latach 1975-1977 był stażystą w PGR Chojnice, w zakładzie Szlachetna Nowa Cerkiew. W latach 1977-2001 pracował jako Komendant ZZSP PKP w Chojnicach, zaś od 2001 roku jako inspektor ochrony ppoż. w Zakładzie Taboru Chojnice, a następnie w chojnickiej Sekcji PKP Przewozy Regionalne. W latach 1988-1990 udzielał się jako Radny Miejskiej Rady Narodowej, 1990-2002 Radny Rady Miejskiej w Chojnicach, 2002-2006 Radny Powiatu Chojnickiego. W latach 1988-2009 był prezesem Chojnickiego Klubu Sportowego „Kolejarz”. Był założycielem i długoletnim kierownikiem sekcji biegowej „Florian”<sup>175</sup>.



**Franciszek Homa** urodził się 30 stycznia 1891 roku w Kloni k. Rytle. Po ukończeniu 15. roku życia przeniósł się do Chojnic, gdzie podjął praktykę u miejscowego kowala. Po uzyskaniu dyplomu podjął pracę jako operator koparki w firmie Polensky & Zöllner, która w tym czasie zajmowała się budową lokalnych linii kolejowych na Górnym Śląsku i Kujawach. 22 września 1916 roku został powołany do wojska pruskiego i zatrudniony w Warsztatach Broni w gdańskim Nowym Porcie. Po wojnie, wraz z rodziną osiadł w Chojnicach. 19 grudnia 1919 roku podjął pracę w miejscowej parowozowni na stanowisku rewidenta wagonów. Z upływem kolejnych lat awansował na starszego rewidenta wagonów. Czynnie działał w LOPP chojnickiej Parowozowni. 11 listopada 1936 roku został odznaczony brązowym krzyżem zasługi, zaś 12 maja 1938 roku brązowym medalem DOKP Toruń. 1 września 1939 roku był jednym z pasażerów pociągu ewakuacyjnego, który przewoził dokumentację z lokomotywni Chojnice. Podróż zakończył pod Kowlem. Podczas powrotu, w czasie ostrzału, został trafiony szrapnelem w łopatkę. Ranny trafił pod opiekę szpitalną siostr zakonnych z Chełma. Po sześciu tygodniach leczenia i zwolnieniu ze szpitala udał się w kierunku Chojnic, gdzie dotarł w październiku 1939 roku. Znalazł zatrudnienie na stacji kolejowej w Chojnicach, na stanowisku robotniczym przy boku niemieckiego, starszego re-

<sup>174</sup> Tamże.

<sup>175</sup> K. Ostrowski, Bedeker chojnicki, str. 359.

widenta wagonów. Po II Wojnie Światowej powrócił na stanowisko starszego rewidenta. Na emeryturę przeszedł w 1951 roku. Zmarł 17 stycznia 1971 roku w Chojnicach<sup>176</sup>.



**mgr Maksymilian Ichnowski** – urodził się 6 sierpnia 1909 roku w Zabłociu k. Żywca, w rodzinie maszynisty kolejowego. Od 1920 roku mieszkał w Chojnicach, gdzie ukończył gimnazjum. Studiował na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu, gdzie w 1934 roku uzyskał tytuł magistra filologii klasycznej. Po studiach przez cztery lata pracował jako nauczyciel w Nakle nad Notecią, a następnie w Kościerzynie. W okresie międzywojennym z zamiłowaniem oddawał się pracy harcerskiej, a także krzewieniu turystyki. Po gehennie pierwszego okresu okupacji hitlerowskiej (był więźniem obozu w Radzimi koło Sępólna Krajeńskiego), ścigany przez Gestapo znalazł schronienie w Siedlcach, pracując jako nauczyciel na tajnych kompletach, następnie w Częstochowie, gdzie był zatrudniony na kolei. Po wojnie do 1947 roku pracował na PKP w Chojnicach. W latach 1947-1950 był nauczycielem gimnazjum w Chojnicach, zaś po roku 1950 ponownie pracował w Lokomotywowni PKP. W 1970 roku przeszedł na emeryturę, pracując równocześnie w Powiatowym Archiwum Państwowym w Chojnicach. Maksymilian Ichnowski był znawcą i miłośnikiem kultury antycznej, z zamiłowania badaczem przeszłości Pomorza i Chojnic. Pisał na ten temat artykuły i przyczynki naukowe, m.in. „Raport o stanie zabytków w Chojnicach”. Z zaangażowaniem działał na rzecz ochrony przyrody, należał do grona współorganizatorów Chojnickiego Oddziału Zrzeszenia Kaszubskiego, był prezesem Koła Miejskiego i aktywnym członkiem Towarzystwa Miłośników Chojnic. Utrzymywał bliskie kontakty m.in. ze Stefanem Bieszkim i Wincentym Rogalą. Jest autorem szeregu niepublikowanych esejów, opowiadań, wspomnień i wierszy lirycznych, także w gwarze kaszubskiej. Zamieścił obszernie wspomnienie w tomie „Wspomnienia działaczy Kaszubskich”. Zmarł 26 czerwca 1974 roku w Chojnicach<sup>177</sup>.



**Franciszek Januszewski** – urodził się 19 maja 1929 roku w Lipuszu. Tam też uczęszczał do szkoły powszechnej. Następnie do Szkoły Zawodowej w Chojnicach. Pracę na PKP rozpoczął 23 kwietnia 1950 roku w Lokomotywowni Gdynia Grabówek. 13 kwietnia 1953 roku podjął pracę w Parowozowni Chojnice jako rzemieślnik, a od lipca jako pomocnik maszynisty Alfonsa Dampsa, na parowozie Tw1-89. 30 maja 1958 roku zdał egzamin na maszynistę parowozu, a w styczniu 1968 roku na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych II klasy. Jego planowym pojazdem był wagon motorowy SN60-03. Na maszynistę I klasy awansował 1 stycznia 1971 roku. W dniu 31 grudnia 1983 roku przeszedł na emeryturę<sup>178</sup>.

<sup>176</sup> Opracowanie własne na podstawie manuskryptu Marii Homa, córki Franciszka.

<sup>177</sup> Z. Stromski, Pamięci godni ..., str. 129.

<sup>178</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 232.



**Roman Jaszczyszyn** – urodził się 30 listopada 1957 roku. W latach 1973-1978 uczęszczał do Technikum Kolejowego w Bydgoszczy. Pracę na PKP zaczynał jako maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych. Początkowo jeździł na wagonach motorowych, a później na swojej planowej lokomotywie SP42-061. W późniejszych latach pracował jako dyspozytor Zakładu Taboru w Chojnicach. Jako pierwszy podjął się opracowania publikacji dotyczącej historii Lokomotywowni i Zakładu Taboru w Chojnicach, jednak swojego dzieła nie ukończył. Manuskrypt przygotowany przez Romana Jaszczyszyna obok licznych kronik Rady Zakładowej, stał się podstawą do opracowania niniejszej książki. Zmarł 8 lutego 2014 roku.



**Antoni Kamowski** – urodził się 21 października 1920 roku w Kamienniej Górze (gmina Czersk). Po ukończeniu Państwowej Szkoły Rzemieślniczej w Tczewie podjął pracę w Państwowych Zakładach Lotniczych w Rzeszowie, gdzie pracował do chwili wybuchu II Wojny Światowej. W 1941 roku został wcielony do wojska niemieckiego, w którym walczył na froncie wschodnim. Ranny dostał się do niewoli we Francji, a następnie przystąpił do Armii Polskiej w Wielkiej Brytanii. Po wojnie wrócił do kraju i osiadł w Chojnicach podejmując pracę w parowozowni Chojnice. Początkowo był rzemieślnikiem, następnie maszynistą parowozów i spalinowych pojazdów trakcyjnych. Na zasłużoną emeryturę przeszedł w 1980 roku. Zaangażowany żeglarz i turysta, działał w klubie żeglarskim „Kolejarz” w Charzykowach. Aktywny działacz Ogniska TKKF „Wanoga” oraz Złotów Turystycznych KKK organizowanych przez Lokomotywownię Chojnice. Zmarł 7 sierpnia 1999 roku<sup>179</sup>.



**Janusz Kamowski** – urodził się 11 lipca 1948 roku w Chojnicach. Ukończył Przyzakładową Szkołę Pomorskiej Fabryki Gazomierzy w Tczewie, a następnie Technikum Mechaniczne w Chojnicach. Pracę na PKP rozpoczął 20 września 1965 roku jako rzemieślnik w oddziale napraw taboru. Następnie jako pomocnik i maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych pełnił służbę na pojazdach SN61, ST44, SP42 oraz SA101. Oprócz pracy zawodowej był zaangażowanym działaczem Charzykowskiego Ludowego Klubu Sportowego (LKS) oraz Chojnickiego Klubu Żeglarskiego (ChKŻ). 1 grudnia 1998 roku, po 40 latach pracy na PKP, przeszedł na emeryturę<sup>180</sup>.

<sup>179</sup> Tamże, str. 226-227.

<sup>180</sup> Tamże, str. 235-236.





**inż. Ryszard Kędzior** – urodził się 5 lutego 1950 roku w Bydgoszczy. W latach 1957-1964 uczęszczał do szkoły podstawowej w Więcborku, a następnie do miejscowego Liceum Ogólnokształcącego. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości podjął studia na Wydziale Telekomunikacji i Elektrotechniki Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Bydgoszczy, w specjalności elektrotechnika przemysłowa. Studia ukończył w roku 1972, po czym rozpoczął pracę na PKP jako zastępca naczelnika lokomotywowni w Chojnicach. 1 września 1974 roku został naczelnikiem chojnickiej lokomotywowni, a 1 grudnia 1986 roku naczelnikiem Lokomotywowni Pozaklasowej Toruń Kluczyki. Inż. Ryszard Kędzior ukończył również podyplomowe studia organizacji transportu na Uniwersytecie Gdańskim w 1985 roku oraz podyplomowe studia trakcji elektrycznej na Politechnice Gdańskiej w 1990 roku.<sup>181</sup>



**Mieczysław Kiedrowski** – urodził się 28 marca 1919 roku w Czersku. Ukończył Szkołę Powszechną w Czersku. Pracując w zawodzie stolarza uzupełnił edukację w zawodowej szkole dokształcającej. W czasie okupacji hitlerowskiej przebywał na robotach przymusowych w Gdańsku, pracując jako betoniarz przy budowie obiektów komunalnych. W 1943 roku został aresztowany przez Gestapo i osadzony w obozie koncentracyjnym Stutthof. Podczas marszu ewakuacyjnego KL Stutthof uciekł z kolumny i wrócił do Czerska. Po wojnie wstąpił do Milicji Obywatelskiej, gdzie jako zastępca komendanta posterunku brał udział w likwidacji „leśnych band podziemia”, za co został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi. Członek PPR. W grudniu 1947 roku rozpoczął pracę w wagonowni PKP w Chojnicach, gdzie uzyskał tytuł Mistrza Stolarskiego. Wkrótce potem został przewodniczącym RZ ZZK, a w 1956 roku wybrano go I sekretarzem OOP w Lokomotywowni. Był wieloletnim członkiem powiatowej instancji partyjnej i Komisji Kontroli Partyjnej. Przez 3 kadencje pełnił funkcję członka Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Bydgoszczy<sup>182</sup>.



**Jan Kiziewicz** – urodził się 19 kwietnia 1929 roku. W 1951 roku ukończył technikum kolejowe w Grodnie i pracował na Litewskich Kolejach Żelaznych w Kłajpedzie jako pomocnik maszynisty, a później maszynista. Gdy powstała możliwość repatriacji, w 1957 roku zamieszkał w Polsce i od września tego roku rozpoczął pracę w Lokomotywowni Chojnice. Dzięki swym wysokim kwalifikacjom zawodowym i osobistym predyspozycjom awansował cztery lata później na stanowisko maszynisty instruktora. Wychowując kadry maszynistów był dla młodych wzorem sumienności i obowiązkowości, a jednocześnie darzył ich opieką i przyjaźnią. Zaskarbił sobie w ten sposób autorytet i sympatię załogi. Na emeryturę przeszedł 1 lipca 1989 roku<sup>183</sup>.

<sup>181</sup> Tamże, str. 237.

<sup>182</sup> Tamże, str. 225-226.

<sup>183</sup> Tamże, str. 230-231.



**Eryk Kłosek** – urodził się 9 lutego 1931 roku w Katowicach. W 1946 roku ukończył Szkołę Powszechną w Katowicach, a następnie 3-letnie Gimnazjum Przemysłowe Huty „FERRUM” Katowice. Pracę na PKP rozpoczął 4 listopada 1957 roku. Uzyskał dyplom mistrza w zawodzie: specjalista skrawania – tokarz oraz mistrza nauki praktycznej zawodu. W Szkole Przykładowej MD Chojnice, pracował w okresie od 1 września 1972 do roku 1976. Następnie został przewodniczącym Rady Zakładowej ZZK MD Chojnice, funkcję tę sprawował do 1979 roku. W roku 1980 pełnił funkcję skarbnika związku, a od jesieni 1980 roku pracował jako mistrz działu urządzeń technicznych. Z dniem 1 marca 1991 roku przeszedł na emeryturę<sup>184</sup>.



**mgr inż. Józef Kowalkowski** – po ukończeniu studiów na Politechnice Szczecińskiej, rozpoczął pracę na PKP w Lokomotywowni Chojnice z dniem 13 listopada 1962 roku. Był stażystą przez rok. Pełnił wówczas m.in. służbę na wagonach spalinowych SN60, SN52, SN61 oraz lokomotywach spalinowych SM30 i SM41. Po zakończeniu stażu w sierpniu 1963 roku, złożył egzamin ścisły na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych, a 11 listopada 1963 roku egzamin ścisły na referendarza służby trakcji spalinowej, uzyskując jednocześnie prawo kierowania pojazdami spalinowymi. W latach 1963-1964 pracował jako mistrz napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych. Od 1 listopada 1964 roku był zastępcą naczelnika Lokomotywowni I klasy Chojnice. Z dniem 31 lipca 1971 roku mgr inż. Józef Kowalkowski przeniósł się do Zakładów Sprzętu Budowlanego „ZREMB” w Chojnicach na stanowisko zastępcy dyrektora<sup>185</sup>.



**Andrzej Król** – urodził się 15 listopada 1944 roku w Tczewie. Naukę zawodu w charakterze ślusarza rozpoczął 1 września 1960 roku w Oddziale Trakcji Zajęczkowo Tczewskie. Staż odbył w okresie od 1 lipca 1963 roku do 30 czerwca 1964 roku w Parowozowni Chojnice. 1 marca 1964 roku podjął pracę na stanowisku palacza parowozu. 18 maja 1966 roku złożył egzamin ścisły na pomocnika maszynisty parowozu. 1 stycznia 1968 roku mianowany został pomocnikiem II klasy, a 1 sierpnia tego samego roku został mianowany maszynistą pojazdów trakcyjnych II klasy. Z dniem 1 września 1986 roku, w wyniku orzeczenia Zakładowej Komisji Lekarskiej, która uznała go trwale niezdolnego do służby na zajmowanym stanowisku, został przeniesiony do pełnienia czynności ślusarza. 24 października 1987 roku zakończył pracę na PKP<sup>186</sup>.

<sup>184</sup> Tamże, str. 233-234.

<sup>185</sup> Tamże, str. 234.

<sup>186</sup> Tamże, str. 223.



**Franciszek Król** – urodził się 4 sierpnia 1913 roku w Garczu (powiat kartuski). Ukończył Szkołę Powszechną w Lubiszewie (powiat tczewski), a następnie Szkołę Rzemieślniczo-Przemysłową w Tczewie. Później pracował w warsztacie ślusarskim, w Fabryce Drożdży w Tczewie i w Pomorskiej Elektrowni Krajowej w Gródku. W lipcu 1930 roku rozpoczął pracę w warsztatach głównych PKP w Tczewie. Podczas wybuchu wojny, w czasie podróży służbowej do Bydgoszczy, pod Osiem został ranny odłamkami bomb nieprzyjaciela. Został zabrany przez wojska niemieckie do Stalagu II B Gross Born, później do Stalagu II A Neubrandenburg, gdzie w szpitalu obozowym został zoperowany. Po zwolnieniu z obozu w marcu 1940 roku, skierowano go do pracy przy odbudowie zniszczonego mostu kolejowego przez Wisłę w Tczewie. W listopadzie 1941 roku został wywieziony na przymusowe roboty do Firmy „E. Klose” w Berlinie, która zajmowała się odbudową zniszczonych mostów kolejowych. Gdy pod koniec 1943 roku znalazł się na terenie Belgii, przy pomocy tamtejszych partyzantów udało mu się zbiec w sierpniu 1944 roku z pracy. Po wkroczeniu wojsk amerykańskich zgłosił się ochotniczo do Wojska Polskiego i po przetransportowaniu do Wielkiej Brytanii został przydzielony do Centrum Wyszkożenia Pancernego. W styczniu 1946 roku wrócił do kraju i podjął pracę w Lokomotywowni PKP Tczew, w charakterze pomocnika maszynisty. W grudniu 1946 roku przeniesiony został do Lokomotywowni PKP w Malborku, gdzie pracował jako maszynista parowozu. Za upowszechnianie współzawodnictwa pracy socjalistycznej otrzymał 1.05.1950 roku pamiątkowy dyplom podpisany przez Prezydenta RP Bolesława Bieruta. W maju 1954 roku został instruktorem drużyn lokomotywowych. W 1960 roku ukończył wydział zaoczny Technikum Kolejowego w Bydgoszczy. W październiku 1962 roku przeniesiono go do Lokomotywowni PKP Chojnice, gdzie został naczelnikiem. Na tym stanowisku pozostał aż do przejścia na emeryturę we wrześniu 1974 roku. Był cenionym działaczem politycznym i społecznym, pełnił szereg odpowiedzialnych funkcji, m.in. członka egzekutywy KM PZPR. W 1976 roku został wpisany w poczet „Zasłużonych Obywateli dla miasta Chojnic”<sup>187</sup>. Zmarł 21 listopada 1999 roku w Chojnicach.

**inż. Józef Piotr Kubiowski** – urodził się 19 października 1888 roku w Warszawie. Po uzyskaniu matury w gimnazjum filologicznym gen. Pawła Chrzanowskiego w Warszawie, w roku 1908 rozpoczął studia w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, gdzie w 1917 roku uzyskał tytuł inżyniera komunikacji. Po przeniesieniu się do Chojnic objął stanowisko naczelnika Oddziału Drogowego PKP. W latach 1936-1939 był członkiem zarządu oddziału miejskiego Polskiego Związku Zachodniego. Był prezesem „Rodziny Kolejowej” w Chojnicach. W czasie wojny pracował w warsztatach elektrotechnicznych w Warszawie. W latach 1945-1950 ponownie piastował stanowisko naczelnika Oddziału Drogowego Chojnice. W roku 1950 został starszym radcą w Departamencie Inwestycji Ministerstwa Komunikacji. Na tym stanowisku pozostał do emerytury, na którą przeszedł w roku 1957. Zmarł 22 listopada 1963 roku w Warszawie i został pochowany na Cmentarzu Komunalnym na Powązkach<sup>188</sup>.

<sup>187</sup> Z. Stromski, Pamięci godni ..., str. 165.

<sup>188</sup> Tamże, str. 98.





**Czesław Kukliński** – urodził się 26 września 1931 roku w Chojnicach. Do roku 1938 uczęszczał do Szkoły Powszechnej nr 1 w Chojnicach. W latach okupacji chodził do szkoły niemieckiej. W trudnym okresie powojennym musiał zastąpić nieobecnego ojca zarabiając na chleb. Na chojnickim dworcu PKP sprzedawał gazety, piwo, papierosy i napoje chłodzące. Później pracował w drukarni G. Schreibera i w Gminnej Spółdzielni Samopomoc Chłopska jako posłaniec i robotnik niewykwalifikowany. 3 marca 1948 roku rozpoczął pracę wraz z nauką zawodu w chojnickiej Parowozowni. Szkołę średnią zawodową ukończył w Chojnicach w roku 1950, a na początku roku 1951 złożył egzamin czeladniczy w zawodzie ślusarza. Jesienią 1951 roku został powołany do odbycia czynnej służby wojskowej, po której w 1953 roku wrócił do pracy na PKP. W 1953 roku był działaczem Związku Zawodowego Kolejarzy. Od pierwszych dni wolności w 1945 roku był czynnym harcerzem w drużynie im. T. Kościuszki. W latach 1948-1955 działał jako korespondent „Gazety Pomorskiej”. Od 1953 roku był członkiem Związku Zawodowego Kolejarzy. Od roku 1960 aż do dnia wprowadzenia stanu wojennego był członkiem Rady Zakładowej i pełnił kolejno funkcję przewodniczącego i sekretarza. Z końcem 1980 roku wstąpił do NSZZ „Solidarność” przy Lokomotywni. 31 grudnia 1981 roku przeszedł na emeryturę. W latach 1954-1960 był radnym Rady Miejskiej w Chojnicach. Przez trzy kadencje pełnił funkcję Prezesa Oddziału PTTK w Chojnicach, a od 1961 roku przez trzy kadencje był Prezesem CWKS „Kolejarz”. Po roku 1972 udzielał się jako działacz społeczny. Przewodniczący Samorządu Mieszkańców im. M. Drzymały, a wcześniej inicjator budowy domów jednorodzinnych Osiedla „Kolejarz”. Zmarł 28 maja 2008 roku i został pochowany na Cmentarzu Komunalnym w Chojnicach<sup>189</sup>.



**Zbigniew Lewiński** – urodził się 6 czerwca 1938 roku w Chojnicach. Naukę rozpoczął 1 września 1945 roku w Publicznej Szkole Powszechnej w Chojnicach. W roku szkolnym 1953/1954 ukończył Liceum Ogólnokształcące w Chojnicach z promocją do klasy X. Z powodu ciężkiej choroby ojca musiał przerwać naukę i 12 stycznia 1955 roku podjął pracę zarobkową na PKP w Parowozowni Chojnice, na stanowisku woźnego. 1 marca 1955 roku powierzono mu czynności biurowe. W związku z reorganizacją w przedsiębiorstwie PKP, z dniem 14 czerwca 1957 roku został przeniesiony do pracy w Oddziale Trakcji Zajączkowo Tczewskie. 10 stycznia 1958 roku przeniesiono go z Oddziału Trakcji w Zajączkowie Tczewskim do Magazynu Filialnego Zaopatrzenia Materiałowo-Technicznego II klasy w Chojnicach. Od 4 listopada 1958 roku do 17 października 1960 roku odbywał zasadniczą służbę wojskową w jednostce wojskowej w Walczu. Po wojsku wrócił do pracy w Magazynie Filialnym w Chojnicach. 1 listopada 1962 roku został przeniesiony do Parowozowni I klasy w Chojnicach. 1 września 1974 roku podjął naukę w Liceum Ekonomicznym dla Pracujących w Chojnicach w specjalności Ekonomia i Organizacja Przedsiębiorstw. 30 maja 1978 roku otrzymał świadectwo CKU w Chojnicach i uzyskał prawo do

<sup>189</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 221.

używania tytułu technik ekonomista. 17 stycznia 1984 roku został powołany przez Naczelnego Dyrektora DOKP w Gdańsku na członka Komisji Dyscyplinarnej na lata 1984-1986. Od 1 lipca 1985 roku pełnił obowiązki kierownika referatu finansowo-ekonomicznego, zaś od września 1985 roku kierownika referatu Lokomotywowni Pozaklasowej w Chojnicach. 19 stycznia 1987 roku ponownie został członkiem Komisji Dyscyplinarnej przy Naczelnym Dyrektorze Północnego OKP w Gdańsku na lata 1987-1989. 31 stycznia 1995 roku przeszedł na emeryturę<sup>190</sup>.



**Witold Lubiński** – urodził się 1 stycznia 1931 roku w Chojnicach. Uzyskał wykształcenie zasadnicze zawodowe. W 1949 roku podjął pracę w lokomotywowni PKP w Chojnicach jako ślusarz. W latach 1950-1952 zajmował stanowisko pomocnika maszynisty, a następnie w latach 1953-1961 był maszynistą parowozu. W roku 1961 został maszynistą Spalinowych Pojazdów Trakcyjnych. Należał do Związku Walki Młodych, Związku Młodzieży Polskiej i Związku Młodzieży Socjalistycznej. W 1956 roku wstąpił do PZPR, gdzie zasiadał w egzekutywie Oddziałowej Organizacji Partyjnej i w Radzie Zakładowej. Był także przewodniczącym Rady Maszynistów w Lokomotywowni i prezydium Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu w Chojnicach. W 1972 roku uzyskał mandat posła na Sejm PRL w okręgu Tuchola. Zasiadał w Komisji Komunikacji i Łączności<sup>191</sup>.



**inż. Ryszard Łobodziński** – urodził się 19 sierpnia 1949 roku w Grudziądzu. Tytuł inżyniera mechanika uzyskał w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Bydgoszczy. Pracę na PKP rozpoczął 1 maja 1982 roku, na stanowisku kierownika Oddziału Zamiejscowego w Chojnicach. Następnie od 1 lipca 1991 roku pracował na stanowisku zastępcy naczelnika Zakładu Taboru w Chojnicach. Od 1 lipca 1997 roku do 30 listopada 1999 roku pełnił funkcję naczelnika Działu Napraw i Eksploatacji Taboru Wagonowego. Po reorganizacji od 1 grudnia 1999 był naczelnikiem Sekcji Napraw Wagonów Towarowych w Chojnicach, do czasu likwidacji wagonowni<sup>192</sup>.



**inż. Stanisław Malinowski** – urodził się 17 kwietnia 1917 roku w Konstancynie. Po ukończeniu szkół, został powołany w 1938 roku do odbycia służby wojskowej w 2. Batalionie Mostów Kolejowych w Legionowie. Ukończył szkołę podoficerską i wraz ze swoją jednostką wziął udział w działaniach Września 1939 roku. W 1941 roku pracował jako ślusarz. W styczniu 1945 roku został zatrudniony jako pomocnik maszynisty parowozu w Sochaczewie,

<sup>190</sup> Tamże, str. 219-220.

<sup>191</sup> Tamże, str. 238.

<sup>192</sup> Tamże, str. 238-239.

a w 1946 roku awansował na maszynistę parowozu. W 1957 roku ukończył Politechnikę Warszawską. W międzyczasie został dyspozytorem, a następnie naczelnikiem Parowozowni w Chojnicach, Iławie i Bydgoszczy. W 1954 roku rozpoczął pracę w Ministerstwie Kolei jako naczelnik wydziału. Wysokie umiejętności sprawiły, że został zastępcą dyrektora DOKP Poznań. Funkcję tę pełnił do 30 czerwca 1961 roku. Później został przeniesiony na równorzędne stanowisko do Gdańska. 1 stycznia 1969 roku został dyrektorem DOKP Gdańsk, a 23 października 1969 roku dyrektorem DOKP Katowice. W 1973 roku został dyrektorem generalnym w Ministerstwie Komunikacji. W 1977 roku odszedł na emeryturę i osiadł na stałe w Sopocie. Zmarł 16 marca 1999 roku<sup>193</sup>.



**Jerzy Megger** – urodził się 6 grudnia 1947 roku w Chojnicach. Pracę na PKP rozpoczął 17 listopada 1964 roku jako awizator. Od 1 czerwca 1966 roku pracował na stanowisku rzemieślnika, rzemieślnika specjalisty i starszego rzemieślnika specjalisty. Od 1 lipca 1984 był zatrudniony na stanowisku majstra, a od 1 sierpnia 1986 roku mistrza. W roku 1980 został przewodniczącym Związku Zawodowego Kolejarzy. 13 października 1982 roku, na posiedzeniu grupy inicjatywnej w sprawie utworzenia Niezależnego Związku Zawodowego Kolejarzy w Lokomotywni Chojnice, został przewodniczącym komitetu założycielskiego. Wniosek o rejestrację związku złożono 14 października 1982 roku w Sądzie Wojewódzkim w Bydgoszczy<sup>194</sup>.

**Edmund Neja** – urodził się 10 lipca 1921 roku. Przed wojną i w czasie okupacji pracował w gospodarstwie rolnym rodziców. W roku 1945 podjął pracę na PKP, gdzie m.in. piastował stanowisko naczelnika Magazynu Służby Zaopatrzenia Materiałowo-Technicznego. Był członkiem KZ PZPR węzła PKP Chojnice. W 1980 roku wpisany w poczet „Zasłużonych Obywateli miasta Chojnic”<sup>195</sup>.



**Piotr Olszewski** – urodził się 16 sierpnia 1914 roku w Julkowie (województwo dolnośląskie). Po ukończeniu szkoły powszechnej w Jasieniczu pracował w gospodarstwie rolnym swego ojca. W czasie okupacji zmuszony był do pracy na roli u gospodarzy niemieckich, gdzie podczas młócenia zboża stracił prawą rękę. W 1946 roku wstąpił do PPR. W 1947 roku przybył do Chojnic, gdzie podjął pracę na PKP, początkowo jako woźny, następnie jako pracownik umysłowy. Podczas pracy na kolei organizował wyjazdy kolejarzy na wieś w ramach pomocy miasta dla wsi. Od września 1952 roku był sekretarzem POP w lokomotywni, założył POP w wagonowni i pełnił funkcję jej sekretarza. Następnie został II sekretarzem KZ PZPR na węzle PKP w Chojnicach. Od 1 grudnia 1964 roku pełnił

<sup>193</sup> Tamże, str. 224-225.

<sup>194</sup> Tamże, str. 239.

<sup>195</sup> Z. Stromski, Pamięci godni ..., str. 171.



funkcję I sekretarza KZ PZPR węzła Chojnice. W sierpniu 1975 roku przeszedł na emeryturę i został wpisany do „Księgi zasłużonych dla miasta Chojnic”<sup>196</sup>.



**Tadeusz Patyński** – urodził się 29 sierpnia 1922 roku w Chojnicach. Ukończył Szkołę Powszechną i Gimnazjum w Chojnicach. W latach 1940-1945 pracował w Kaliszu jako ślusarz maszynowy w Fabryce Maszyn Rolniczych Ferchel. W kwietniu 1945 roku podjął pracę w Parowozowni Chojnice jako młodszy technik w biurze działu technicznego. W latach późniejszych pracował jako adiunkt. W 1960 roku ukończył Technikum Kolejowe w Bydgoszczy na wydziale trakcji parowej. W 1964 roku został kierownikiem oddziału urządzeń technicznych i pozostał na tym stanowisku do przejścia w 1982 roku na emeryturę. Zmarł 20 kwietnia 1993 roku w Chojnicach<sup>197</sup>.



**Leonard Pokrzywiński** – urodził się 8 kwietnia 1893 roku w Parszecenicy (powiat chojnicki). Po I Wojnie Światowej podjął pracę na kolei w Chojnicach. Po złożeniu egzaminu na zwrotniczego przeniesiony został na stację Rytel, a następnie na stację Swarozyn, gdzie piastował stanowisko dyżurnego ruchu. W 1923 roku ponownie podjął pracę w Rytle jako dyżurny ruchu. 1 września 1939 roku pełnił dyżur na stacji Rytel, kiedy to powiadomiony przez zaporowego Bruskiego, blokowego z Krojant Zandera i obchodowego Kosia-ka o zbliżającej się drezynie pancerniej, podjął decyzję o skierowaniu jej na boczny tor. Za ten czyn Pokrzywiński był ścigany i poszukiwany przez hitlerowskie władze okupacyjne. 1 lutego 1944 roku został aresztowany przez Gestapo w Lamku koło Brus. Umieszczono go w więzieniu w Gdańsku, gdzie był bity i maltretowany. Później trafił do obozu koncentracyjnego w Stutthofie. Po wyzwoleniu obozu wrócił w rodzinne strony, gdzie zmarł<sup>198</sup>.



**Jan Rubiszewski** – urodził się 18 lipca 1927 roku w Łęgu. W 1949 roku ukończył tam szkołę powszechną. Pracę na PKP rozpoczął 7 marca 1946 roku jako robotnik wykwalifikowany w Parowozowni Chojnice. Następnie był zatrudniony jako palacz parowozowy, a od 1 września 1958 roku jako pomocnik maszynisty II klasy. 17 października 1975 roku uzyskał tytuł mistrza w zawodzie maszynista parowozu i podjął pracę na parowozie Ty2-1291. Na emeryturę przeszedł z dniem 30 kwietnia 1990 roku<sup>199</sup>.

<sup>196</sup> Tamże, str. 172.

<sup>197</sup> R. Jaszczyszyn, *Historia Parowozowni ...*, str. 227.

<sup>198</sup> Z. Stromski, *Pamięci godni ...*, str. 106.

<sup>199</sup> R. Jaszczyszyn, *Historia Parowozowni ...*, str. 240.



**Edmund Rybakowski** – urodził się 15 listopada 1926 roku w Tczewie. W czasie okupacji został skierowany na przymusowe roboty do Rzeszy, na teren obecnego powiatu człuchowskiego. Po wkroczeniu w lutym 1945 roku Armii Czerwonej dostał się do niewoli radzieckiej. W sierpniu 1945 roku powrócił z niewoli radzieckiej. Pracę na PKP w Parowozowni Chojnice rozpoczął 21 listopada 1946 roku jako robotnik. W 1950 roku uzyskał stopień pomocnika maszynisty parowozu, pełniąc jednocześnie obowiązki palacza parowozu. 1 lipca 1956 roku został pomocnikiem maszynisty parowozu I kl. (pomocnika z prawem kierowania). 1 maja 1958 roku został maszynistą parowozu II klasy, a od 11 maja 1968 roku maszynistą spalinowych pojazdów trakcyjnych, 1 sierpnia 1971 roku – maszynistą spalinowych pojazdów trakcyjnych I klasy, a 1 sierpnia 1979 roku – starszym maszynistą. W trakcie służby jeździł na parowozach serii Tw1, Oi2, Tr203, Ty2, Ok1-179, Ty2-46 oraz na wagonach motorowych SN52, SN60, SN61 i lokomotywach spalinowych SM41, SM42 i SM30<sup>200</sup>.



**Leon Schoen** – urodził się 18 maja 1890 roku w Rożkowie, w województwie poznańskim. Pracę na PKP rozpoczął w Słupsku, zaś w roku 1913 przeprowadził się do Chojnic i podjął pracę w miejscowym węźle kolejowym jako maszynista. W roku 1939 był Prezesem Polskiego Związku Zachodniego przy węźle PKP w Chojnicach. Z tego powodu został aresztowany przez Selbstschutz, podczas rewizji domowej w dniu 11 września 1939 roku, zaś kilka dni później wywieziony do Lasku Miejskiego i rozstrzelany. Po wojnie zwłoki Schoena ekshumowano i w dniu 6 sierpnia 1945 roku pochowano na Cmentarzu Ofiar Zbrodni Hitlerowskich w Chojnicach<sup>201</sup>.



**Jan Siewko** – urodził się 22 września 1936 roku w Kowerkach (województwo nowogrodzkie, obecnie Białoruś). W 1953 roku ukończył Zawodową Szkołę Mechanizacji Rolnictwa w Murawce koło Grodna. Po repatriacji do Polski uszczęzczał do Technikum Kolejowego w Bydgoszczy, na kierunku naprawa i budowa taboru spalinowego. Pracę na PKP rozpoczął 2 czerwca 1961 roku jako robotnik kwalifikowany. Od 1 kwietnia 1964 był palaczem parowozu, zaś od 1 sierpnia 1964 pomocnikiem maszynisty parowozu. Od 1 września 1966 roku pełnił funkcję mistrza, a następnie 1 listopada 1968 roku objął stanowisko kierownika oddziału lokomotywowni<sup>202</sup>.

<sup>200</sup> Tamże, str. 228.

<sup>201</sup> Kronika Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.

<sup>202</sup> R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ..., str. 233.



szym maszynistą<sup>203</sup>.

**Stefan Szopiński** – urodził się 29 marca 1935 roku w Redzie. W 1949 roku ukończył Publiczną Szkołę Powszechną w Zalesiu, zaś w roku 1952 Państwową Zasadniczą Szkołę Metalową w Bytowie, na kierunku ślusarz narzędziowy. Od 4 września 1952 do 31 sierpnia 1958 roku był zatrudniony w POM Bytów. Pracę na PKP rozpoczął 4 września 1958 roku jako ślusarz, a następnie palacz parowozu. W 1959 roku został pomocnikiem maszynisty parowozu, a 15 września 1964 roku zdał egzamin na maszynistę parowozu. Od 1970 roku był maszynistą spalinowych pojazdów trakcyjnych, a następnie star-



31 sierpnia 1993 roku przeszedł na emeryturę<sup>204</sup>.

**Tadeusz Turzyński** – urodził się 31 sierpnia 1935 roku w Miechowicach (powiat kościerski). Pierwsze 6 klas Szkoły Podstawowej ukończył w Piechowicach, zaś klasę siódmą w Dziemianach. Do szkoły zawodowej uczęszczał w Kościerzynie. Pracę na PKP rozpoczął 30 lipca 1953 roku, jako ślusarz w Parowozowni Zajęczkowo Tczewskie. W 1953 roku złożył egzamin na palacza parowozu. Od listopada 1953 roku pracował jako pomocnik maszynisty. Służbę wojskową odbywał w okresie od 4 grudnia 1955 do 5 lutego 1958 roku. Po jej odbyciu został przeniesiony do Parowozowni Chojnice, gdzie pracował

jako rzemieślnik, palacz parowozu i pomocnik maszynisty. Prawo kierowania parowozem uzyskał 17 października 1960 roku, a w kolejnych latach uzyskał tytuł starszego maszynisty.



naczelnikiem działu do spraw pracowniczych<sup>205</sup>.

**mgr Barbara Wirkus** – urodziła się 22 sierpnia 1951 roku w Pile. W 1975 roku ukończyła studia na kierunku Ekonomia Produkcji na Uniwersytecie Gdańskim. 16 lipca 1970 roku rozpoczęła staż pracy w Państwowym Gospodarstwie Rybackim w Człuchowie. Pracę na PKP podjęła 15 września 1975 roku jako stażysta – referendarz. Po jego ukończeniu i zdaniu egzaminu na referendarza, zatrudniona została w referacie kadr. 1 stycznia 1980 roku objęła stanowisko kierownika referatu ds. pracowniczych, a w 1997 roku została

**Alojzy Wyrobek** – rewident wagonów na węźle PKP w Chojnicach. Przed wojną w czasie pełnienia obowiązków służbowych został obrzucony obelgami przez Niemca podróżującego pociągiem tranzytowym. Po interwencji kolejarza, Niemca aresztowano. Po wybuchu wojny Niemcy aresztowali Alojzego Wyrobka za ten incydent<sup>206</sup>.

<sup>203</sup> Tamże, str. 234-235.

<sup>204</sup> Tamże, str. 235.

<sup>205</sup> Tamże, str. 239-240.

<sup>206</sup> Kronika Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.





## Literatura

- Borzyszkowski J. (red.), 1994, Lipusz – Dziemiany. Monografia, Zrzeszenie Kaszubsko Pomorskie, Gdańsk.
- Borzyszkowski J., 2003, Trudne początki – rok 1920 i następne [w:] K. Ostrowski (red.) Dzieje Chojnic, Bernardinum, Chojnice, str. 363-385.
- Ciechanowski K., 1989, Armia Pomorze, MON, Warszawa.
- Czas Chojnic, 11.03.2004, nr 10/89.
- Czas Chojnic, 22.11.2007, nr 47/282.
- Danziger Neueste Nachrichten, 30.12.1913, nr 304/1913.
- Danziger Zeitung, 26.04.1914, nr 193/1914.
- Dylewski A., 2012, Historia kolei w Polsce, P.H.W. FENIX, Kluki.
- Dziennik Bydgoski, 26.06.1909.
- Dziennik Pomorski, 27.07.1932.
- Dziennik Ustaw, 1921, nr 41. poz. 249.
- Fuhrmann W., 1871, Statistische Darstellung des Kreises Konitz, Konitz.
- Gazeta Chojnicka, 29.11.1991, nr 12(16).
- Gazeta Toruńska, 8.07.1871.
- Gazeta Toruńska, 24.06.1883.
- Gierszewski Cz., 1996, Z kart historii żeglarstwa chojnicko-charzykowskiego (1912-1995), Wydawnictwo Gdańskie, Gdańsk.
- Gwarek R., 1996, 1921-1996 – 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Gdańsk.
- Ichnowska K., 2009, „Maksymilian Ichnowski”. Życie, działalność regionalna i genealogiczna, Oficyna Wydawnicza Mirosław Wrocławski, Chojnice.
- Jastrzębski W., 2013, Druga Rzeczpospolita (1920-1939), [w:] J. Knopek (red.), Dzieje ziemi i powiatu chojnickiego, Tom I, Przeszłość i teraźniejszość ziemi chojnickiej, Przedsiębiorstwo marketingowe LOGO na zlecenie Powiatu Chojnickiego, Chojnice, str. 329-416.
- Kamiński W., 2017, Zmierzch serii SA101 i SA102, Stalowe Szlaki, nr 3/2017 (131), Luxtorpeda Ekspres.pl, Warszawa, str. 46-50.
- Kampania promocyjna „Szynobusy dla gmin”, 2003, PKP Polskie Linie Kolejowe, Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, Bydgoszcz.

- Knieć W., Goszczyński W., Obracht-Prondzyński C., 2013, Kapitał społeczny wsi pomorskiej, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich; Europa inwestująca w obszary wiejskie, Wieżyca.
- Knopek J., Kuffel B., 2005, Przeszłość i teraźniejszość powiatu chojnickiego, Chojnickie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Chojnice.
- Kowalski A., Pierwszą pancerkę zdobyli kolejjarze, wycinek z nieznanej gazety.
- Kula A., 1981, Pociąg ewakuacyjny, [w:] Szczepański K. (red.), Chojnicki wrzesień: wspomnienia z 1939 roku, Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Chojnice, str. 127-130.
- Kurjer Koronowski \ Kolejowy, 15.08.2014, Rok 1, Nr 1.
- Labuda G., 2012, Dzieje kolei normalnotorowych na Pomorzu Gdańskim, [w:] D. Keller (red.), Dzieje Kolei w Polsce, Eurosprinter, Rybnik, str. 247-264.
- Lorbiecki A., 2017, Trzy cmentarze – trzy tablice, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice.
- Lorbiecki A., Wałdoch M., 2014, Historyczne bitwy Chojnice 1939, Bellona S.A. Warszawa. Nowe Sygnały, nr 2/1999 (2519).
- Orędownik, 3.10.1909.
- Orędownik, 9.11.1909.
- Ostrowski K., 2009, Bedeker chojnicki A-Ż, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice.
- Ostrowski K., Buława Z., 2010, Zabytkowe Chojnice, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice.
- Otta D., 2017a, Koniec serii SN81, Stalowe Szlaki, nr 2/2017 (130), Luxtorpeda Ekspres.pl, Warszawa, str. 46-48.
- Otta D., 2017b, Stacja Chojnice – węzeł z tradycją, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice.
- Pisarski M., 1974, Koleje Polskie 1842-1972, WKiŁ, Warszawa.
- Pokropiński B., 1987, Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej dla PKP i przemysłu, WKiŁ, Warszawa.
- Prochowski D., 2012, Kolej chojnicka w okresie pruskim i międzywojennym. W 140 rocznicę utworzenia kolei w Chojnicach, Słowo Młodych, nr 11 (16) 2011-4 (23).
- Rauter H., Scheingraber G., 1991, Preußen-Report. Band No. 2: Die Schnellzuglokomotiven der Gattungen S1-S11, Hermann Merke, Fürstenfeldbruck.
- Rauter H., Scheingraber G., 1992, Preußen-Report. Band No. 5: Naßdampf-Güterzuglokomotiven G 1 - G 5, G 7, G 9, Hermann Merke, Fürstenfeldbruck.
- Roszak T., 2010, Parowozy serii Tr201 i Tr203. Służba na PKP, Świat Kolei, nr 6/2010.
- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na pozostałych liniach kolejowych należących do ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto i liniach stycznych oraz chojnickim węzle kolejowym”, 2017, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa.
- Stoltmann L., 1997, Nord Express. Pociąg ekspresowy Paryż – Sankt Petersburg przez Chojnice 1896-1914, Zeszyty Chojnickie, nr 1 (15), str. 43-46.



- Stromski Z., 1986, Pamięci godni. Chojnicki słownik biograficzny 1275-1980, Pomorze, Bydgoszcz.
- Szczepański K., 1980, Walki pod Chojnicami 1 września 1939, Zeszyty Chojnickie, nr 10, str. 1-47.
- Szlachcikowski J., 1981, Buforami w pancerną drezynę, [w:] Szczepański K. (red.), Chojnicki wrzesień: wspomnienia z 1939 roku, Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Chojnice, str. 131.
- Szuca A., 2000, Czy obronią pociąg?, Powiatowe ABC, Kamień Krajeński, Sępólno Krajeńskie, Sośno, Więcbork – Miesięcznik informacyjny powiatu sępoleńskiego, nr 1 (14).
- Szwankowski J., 2013, Państwo prusko-niemieckie (1772-1920), [w:] J. Knopek (red.), Dzieje ziemi i powiatu chojnickiego, Tom I, Przeszłość i teraźniejszość ziemi chojnickiej, Przedsiębiorstwo Marketingowe LOGO na zlecenie Powiatu Chojnickiego, Chojnice, str. 193-328.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, Polska Akademia Nauk Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa.
- Terczyński P., 2002, Parowóz serii Ty5, Świat Kolei, 06/2002.
- Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku.
- Trammer K., 2009, Choroba likwidacyjna, Z biegiem szyn, nr 5 (43).
- Uchwała DRK z dnia 6.03.1925, Archiwum Miejskie w Bydgoszczy.
- Ustawa parlamentu pruskiego z dnia 9 lipca 1875 roku, o dokończeniu budowy kolei „Zachodniopomorskiej”.
- Ustawa z dnia 10 maja 1921 roku, o ukończeniu budowy kolei Czersk – Liniewo zaczętej przez b. rząd pruski na Pomorzu.
- Wajda K., 2003, Komunikacja i handel, [w:] K. Ostrowski (red.), Dzieje Chojnic, Bernardinum, Chojnice, str. 284-288.
- Wiśniewski K., 2010. Ostatnie polskie parowozownie 1987-1992, Eurosprinter, Rybnik.
- Wycech Cz., 1936, Powiat Chojnice. Ziemia – Ludzie – Przeszłość – Życie gospodarcze i społeczne, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze – Oddział Chojnice, Chojnice.

### **Materiały niepublikowane**

- Czyż J., Kronika Klubu Techniki i Racjonalizacji węzła PKP Chojnice.
- Czyż J., Kronika Rady Zakładowej Oddziału Zmechanizowanych Robót Drogowych.
- Czyż J., Kronika Rady Zakładowej Stacji Chojnice, Tom II.
- Czyż J., Jurczyk A., Buclaw S., Biesek J., Kronika Rady Zakładowej Stacji Chojnice.

- Czyż J., Kukliński Cz., Patyński T., Kronika Rady Zakładowej Lokomotywowni I klasy Chojnice.
- Czyż J., Ulatowski W., Kukliński Cz., Wojtalewicz L., Kronika węzła kolejowego PKP Chojnice.
- Górniewicz A., Zakładowa Zawodowa Straż Pożarna PKP.
- Jaszczyszyn R., 2001, Historia Parowozowni, Lokomotywowni i Zakładu Taboru w Chojnicach.
- Józef Słomiński – Znany i nieznany, 2016, Projekt edukacyjny zrealizowany w 2016 roku przez Katarzynę Depka Prądyńską, Paulinę Kamińską, Bernadetę Kopp-Ostrowską, Agatę Krzoska i Paulinę Skiba, uczennice klasy IIa Gimnazjum Zespołu Szkół w Lipnicy, pod kierunkiem mgr. Tomasza Drzazgi, Lipnica.
- Kampferlebnisse aus dem Feldzuge in Polen 1939, wersja w przekładzie na język polski – Pociąg pancerny w walce o Chojnice 1 września (według niemieckiego korespondenta wojennego), 1940, Berlin.
- Kronika Szkoły Podstawowej nr 3 w Chojnicach.
- Kronika Zakładowego Oddziału Obrony Cywilnej PKP Stacji Chojnice.
- Kukliński Cz., Lewiński Z., Historia Złotów Turystycznych „3xK” Kaszuby – Kociewie – Kolejarze.
- List dyrektora PKP Zakładu Przewozów Pasażerskich w Bydgoszczy do Marszałka Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego Waldemara Achramowicza, z dnia 24.12.1999 roku.
- List mieszkańców do Starosty Powiatu Sępoleńskiego mgr. inż. Henryka Pawlina, z dnia 9.12.1999 roku.
- List Posła na Sejm RP Jerzego Wenderlicha do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusza Syryjczyka, z dnia 28 grudnia 1999 roku.
- Otta D., 2016, Historia, stan i wizja rozwoju chojnickiego węzła kolejowego, Praca licencjacka napisana w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego pod kierunkiem dr. Macieja Tarkowskiego, Gdańsk.
- Pawłowski J., 2012, Karta ewidencji zabytków ruchomych techniki – linia kolejowa nr 241 Tuchola – Pruszcz Bagienica – Koronowo, Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie.
- Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych robotników przy budowie kolei Czernik – Liniewo, Archiwum Państwowe w Poznaniu.
- Wstęp do inwentarza zespołu akt Eisenbahndirektion Danzig z lat 1846-1944, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Gdańsk.

## Rozkłady jazdy pociągów

- Urzędowy Rozkład Jazdy 1922, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1923, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1924, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy ważny od 5 czerwca 1925 roku, 1925, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1927, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1928, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy, okres zimowy 1929/30, 1929, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1930, 1930, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1931, 1931, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1932, 1932, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1933, 1933, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, okres letni 1935, 1935, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, okres zimowy 1936/1937, 1936, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, okres zimowy 1937/1938, 1937, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, okres zimowy 1938/1939, 1938, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów Lato 1939, 1939, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Deutsches Kursbuch, Jahresfahrplan 1940/41, 1940, Deutsche Reichsbahn Kursbuch Büro, Berlin.
- Deutsches Kursbuch, Jahresfahrplan 1941/42, 1941, Deutsche Reichsbahn Kursbuch Büro, Berlin.
- Amtlicher Taschenfahrplan, Königsberg (Pr) und Danzig, Jahresfahrplan 1943, 1943, Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Danzig, Danzig.
- Deutsches Kursbuch, Jahresfahrplan 1943/44, 1943, Deutsche Reichsbahn Kursbuch Büro, Berlin.



- Deutsches Kursbuch, Jahresfahrplan 1944/45, 1944, Deutsche Reichsbahn Kursbuch Büro, Berlin.
- Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów ważny od 14 lipca 1946, 1946, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów ważny od 7 października 1946 do 14 maja 1947, 1946, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów Zima 1947-48, 1947, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy ważny od 3 X 1948 do 14 V 1949, 1948, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy ważny od 2 X 1949 do 13 V 1950, 1949, Wydawnictwo Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1950/51, 1950, Wydawnictwo Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, Warszawa.
- PKP Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1951/52, 1951, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- PKP Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1952/53, 1952, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1953/54, 1953, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1954/55, 1954, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1955/56, 1955, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy 1956/57, 1956, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1957/58, 1957, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Lato 1959, 1959, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1959/60, 1959, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Zima 1960-61, 1960, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Pociągów Zima 1961/1962, 1961, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Urządowy Rozkład Jazdy Pociągów Zima 1962/1963, 1962, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozkład Jazdy Pociągów PKP Zima 1963/1964, 1963, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozkład Jazdy Pociągów PKP Zima 1964/1965, 1964, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1965/1966, 1965, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1966/1967, 1966, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

- Rozkład Jazdy Pociągów PKP (Sieciowy) 1967/1968, 1967, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1968/69, 1968, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1969/70, 1969, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1970/71, 1970, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1971/72, 1971, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1970/71, 1970, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1972/73, 1972, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1973/74, 1973, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1974/75, 1974, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1977/78, 1977, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1978/79, 1978, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1979/80, 1979, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1980/81, 1980, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1981/82, 1981, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1982/83, 1982, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1983/84, 1983, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1984/85, 1984, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1985/86, 1985, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1986/87, 1986, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów PKP 1987/88, 1987, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.

- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1988/89, 1988, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1989/90, 1989, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1990/92, 1990, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1991/92, 1991, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1992/93, 1992, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów Lato 1993, 1993, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów Zima 93-94, 1993, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów Lato 94, 1994, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów Zima 94/95, 1994, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 28.05.95 – 01.06.96, 1995, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2.06.96 – 31.05.97, 1996, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1.06.97 – 23.05.98, 1997, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 24.05.98 – 29.05.99, 1998, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 30.05.1999 – 27.05.2000, 1999, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 28.05.2000 – 9.06.2001, 2000, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 10.06.2001 – 14.12.2002, 2001, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 06.01.2002 – 14.12.2002, 2001, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2003, 2002, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów ważny od 14.12.2003 do 11.12.2004, 2003, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2004/2005, 2004, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.



- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2005/2006, 2005, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 10.12.2006 – 08.12.2007, 2006, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 09.12.2007 – 13.12.2008, 2007, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 14.12.2008 – 12.12.2009, 2009, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2009/2010, 2009, Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2010/2011, 2010, Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2011/2012, 2011, Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2012/2013, 2012, PKP Polskie Linie Kolejowe (PDF).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2013/2014, 2013, PKP Polskie Linie Kolejowe (PDF).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2014/2015, 2014, PKP Polskie Linie Kolejowe (PDF).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2015/2016, 2015, PKP Polskie Linie Kolejowe (PDF).
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2016/2017, 2016, PKP Polskie Linie Kolejowe (PDF).



## Spis rycin

Ryc. 1. Powiat chojnicki w podziale administracyjnym Prus Zachodnich w latach 1773-1815.....	16
Ryc. 2. Warianty lokalizacji dworca kolejowego w Chojnicach. ....	19
Ryc. 3. Dworzec kolejowy w Chojnicach w 1905 roku. ....	20
Ryc. 4. Linie kolejowe Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy według stanu na rok 1873. ....	21
Ryc. 5. Ustawa o dokończeniu budowy kolei „Zachodniopomorskiej”. ....	22
Ryc. 6. Wytyczne konstrukcji nasypów kolejowych.....	23
Ryc. 7. Wytyczne konstrukcji torowiska na zbroczu. ....	23
Ryc. 8. Linie kolejowe Dyrekcji Kolei Państwowych w Bydgoszczy według stanu na rok 1902.....	24
Ryc. 9. Budowa mostu kolei chojnicko-bydgoskiej w Buszkowie.....	26
Ryc. 10. Stacja węzłowa Pruszcz Bagienica. ....	27
Ryc. 11. Plan przebiegu 3. korytarza transportowego pomiędzy Chojnicami a Oranami. .	28
Ryc. 12. Zdjęcie satelitarne okolic Rytle. W okolicy mostów widać pozostałości robót ziemnych 3. korytarza transportowego. ....	28
Ryc. 13. Nasyp kolejowy usypany pod cztery tory w okolicach Rytle. ....	29
Ryc. 14. Dokument Działu Budowlanego Kolei Królewskich z 1917 roku dotyczący zaawansowania prac budowlanych na odcinku Czersk – Lubichowo. ....	30
Ryc. 15. Mosty kolei chojnicko-orańskiej w Stańczykach. ....	30
Ryc. 16. Nastawnie mechaniczne i okręgi nastawcze na stacji Chojnice w latach 1918-1940.....	33
Ryc. 17. Likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ulicy Kasztanowej oraz budowa wiaduktu nad dzisiejszą ulicą Tucholską.....	34
Ryc. 18. Planowany przebieg nowego podejścia linii 208 z Działdowa do Chojnic. ....	35
Ryc. 19. Planowane zmiany przebiegu linii 203, 211 i 208 na wschodnim końcu stacji Chojnice.....	35
Ryc. 20. Perony 4, 5 i 6 po południowej stronie stacji Chojnice. ....	36
Ryc. 21. Zabudowania stacji Chojnice. ....	36
Ryc. 22. „Neu Amerika” i zabudowania Chojnic pod koniec XIX wieku.....	36
Ryc. 23. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic na początku XX wieku. ....	37
Ryc. 24. Nord Express na dworcu kolejowym w Noyon we Francji. ....	37
Ryc. 25. Tabela 201d rozkładu jazdy pociągów z maja 1914 roku. ....	38



Ryc. 26. Fragment tabeli 195 rozkładu jazdy pociągów na linii Berlin – St. Petersburg z maja 1914 roku. ....	38
Ryc. 27. Tabela 224 rozkładu jazdy pociągów z maja 1914 roku. ....	38
Ryc. 28. Pracownicy administracyjni Parowozowni Chojnice w dwudziestoleciu międzywojennym. ....	40
Ryc. 29. Tekst ustawy o budowie kolei Czersk – Liniewo. ....	44
Ryc. 30. Układ linii kolejowych w „polskim korytarzu” w dwudziestoleciu międzywojennym. ....	45
Ryc. 31. Hipotetyczny przebieg linii kolejowej Brusy – Owsne Ostrowy – Brzeźno Szlacheckie. ....	48
Ryc. 32. Linie kolejowe na terenie powiatu chojnickiego w XX-leciu międzywojennym. ...	49
Ryc. 33. Łącznica pomiędzy niemieckimi stacjami Firchau oraz Deutsch Briesen. ....	51
Ryc. 34. Pary pociągów na linii Tczew – Piła w latach 1922-1939. ....	52
Ryc. 35. Pary pociągów na linii Szczecinek – Tuchola w latach 1922-1939. ....	53
Ryc. 36. Pary pociągów na linii Kościerzyna – Nakło w latach 1922-1939. ....	54
Ryc. 37. Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1922-1939. ....	55
Ryc. 38. Brama powitalna wzniesiona z okazji przyjazdu biskupa. ....	56
Ryc. 39. Uczestnicy pożegnania biskupa Okoniewskiego w dniu 4 września 1927 roku. ...	56
Ryc. 40. Członkowie Kolejowego Przystosowania Wojskowego zgromadzenie przed chojnicką siedzibą organizacji. ....	57
Ryc. 41. Członkowie LOPP przy Parowozowni Chojnice. ....	57
Ryc. 42. Przemarsz kolejarzy działających w LOPP ulicą 31 Stycznia. ....	58
Ryc. 43. Orkiestra i kompania honorowa KPW węzła Chojnice na powitaniu prezydenta RP prof. Ignacego Mościckiego na stacji Runowo Krajeńskie w 1938 r. ....	58
Ryc. 44. Tabela 139 rozkładu jazdy z 1939 roku. ....	61
Ryc. 45. Drezyna pancerna na bocznym torze w Rytle. ....	65
Ryc. 46. Pociąg pancerny unieruchomiony na nasypie linii kolejowej do Piły. ....	68
Ryc. 47. Działania pociągu pancernego na stacji Chojnice. ....	69
Ryc. 48. Zestawienie pociągu pancernego PZ3 w dniu ataku na Chojnice. ....	69
Ryc. 49. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1939-1945. ....	70
Ryc. 50. Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1939-1945. ....	71
Ryc. 51. Nastawnia dysponująca „Ch”. ....	72
Ryc. 52. Nastawnica suwakowa czterorzędowa nastawni Ch. ....	72
Ryc. 53. Wnętrze zniszczonej w wyniku działań wojennych pompowni w Krojantach. ....	73
Ryc. 54. Zniszczona w wyniku działań wojennych w 1939 roku pompownia w Krojantach. ....	73

Ryc. 55. Brama Cmentarza Ofiar Terroru w Chojnicach, na którym spoczywa troje kolejarzy zamordowanych przez Niemców. ....	74
Ryc. 56. Uroczystości przy Pomniku Pomordowanych Kolejarzy z okazji objęcia honorowego patronatu nad pomnikiem przez młodzież szkolną w dniu 1 listopada 1968 roku. ....	75
Ryc. 57. Pracownicy administracyjni Parowozowni Chojnice w 1945 roku. ....	77
Ryc. 58. Oddział Drogowy Chojnice przed likwidacją w 1975 roku. ....	79
Ryc. 59. Sekcja Drogowa Chojnice po jej utworzenia w 1978 roku. ....	81
Ryc. 60. Schemat organizacyjny Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice w 1982 roku. .	84
Ryc. 61. Schemat organizacyjny Lokomotywowni Pozaklasowej Chojnice w 1988 roku. ....	85
Ryc. 62. Hala parowozowni zniszczona w wyniku wybuchu wagonów z amunicją. ....	88
Ryc. 63. Pierwszy powojenny pociąg do Tucholi po zakończonej w sierpniu 1945 roku odbudowie torowiska. ....	89
Ryc. 64. Wiadukt linii kolejowej Chojnice – Kościerzyna przebiegający nad linią 203. Na wiadukcie autobus szynowy SA102-001. ....	89
Ryc. 65. Otwarcie przystanku osobowego Krojanty, marzec 1958 roku. ....	90
Ryc. 66. Nastawnica suwakowa jednorzędowa nastawni „Ch1”. ....	92
Ryc. 67. Nastawnia wykonawcza „Ch1” po remoncie w 2017 roku. ....	92
Ryc. 68. Rozbiórka nastawni wykonawczej „Ch2” w 2010 roku. ....	93
Ryc. 69. Budynek dyspozytorni po rozbudowie w 1963 roku. ....	93
Ryc. 70. Budowa pawilonu szkolnego Szkoły Podstawowej nr 3. ....	94
Ryc. 71. Dźwig bramowy ustawiony przy kanale oczyszczkowym. ....	94
Ryc. 72. Stacja nawęglania oddana do użytku w 1969 roku. ....	94
Ryc. 73. Schronisko pracowników manewrowych przy nastawni Ch2. ....	95
Ryc. 74. Piec centralnego ogrzewania hali. ....	96
Ryc. 75. Budynek Magazynu Filialnego w Chojnicach w 2017 roku. ....	97
Ryc. 76. Budynek socjalno-warsztatowy przy peronie 3 w 2017 roku. ....	97
Ryc. 77. Dworzec PKP w Chojnicach z zainstalowanym zegarem elektronicznym. ....	98
Ryc. 78. Budynek dawnej pralni przed rozbiórką w 2015 roku. ....	99
Ryc. 79. Otwarcie stacji poboru paliwa w Chojnicach w dniu 2 czerwca 1976 roku. ....	100
Ryc. 80. Dawna remiza ZZSP PKP w 2017 roku. ....	100
Ryc. 81. Budynek socjalno-warsztatowy nieopodal wiaduktu nad ul. Tucholską. ....	101
Ryc. 82. Hala wagonowni w ostatnich latach działania. ....	102
Ryc. 83. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1946-1989. ....	103
Ryc. 84. Ruch pociągów na stacji Chojnice w latach 1946-1989. ....	105
Ryc. 85. Załadunek urobku na wagony samowyladowcze typu 904V, przy wykorzystaniu koparki "Waryński" K-606 na szlaku Wapno - Kcynia przy budowie drugiego toru. ....	106

Ryc. 86. Wjazd na stację PKP w Więcborku od strony Nakła.....	108
Ryc. 87. Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Tucholskiej. ....	110
Ryc. 88. Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Towarowej. ....	111
Ryc. 89. Uroczyste otwarcie i poświęcenie nowej hali napraw taboru w Chojnicach w dniu 23 listopada 1991 roku. ....	111
Ryc. 90. Pięciosegmentowa hala parowozowni przed rozbiórką w 1996 roku.....	112
Ryc. 91. Stara hala parowozowni po przebudowie.....	113
Ryc. 92. Akcja gaśnicza podczas ćwiczeń ZOS w 1977 roku. ....	114
Ryc. 93. Ściana remizy ZZSP przy ulicy Towarowej. ....	116
Ryc. 94. Wozy bojowe ZZSP PKP podczas przejazdu ulicą Swarżycza w 2001 roku. ....	116
Ryc. 95. Brygada pociągu ratunkowego pozująca do wspólnego zdjęcia we wnętrzu wagonu osobowego. ...	117
Ryc. 96. Przekazanie wozów bojowych zlikwidowanej ZZSP PKP do PSP w Chojnicach.	118
Ryc. 97. Członkowie klubu TiR w tartaku w Chocińskim Młynie.....	120
Ryc. 98. Miotacz ognia projektu Ignacego Werry, Józefa Czyża i Romana Opalińskiego. ....	123
Ryc. 99. Wiertarka uniwersalna z silnikiem spalinowym projekty Ignacego Werry. ....	124
Ryc. 100. Piła do cięcia szyn z silnikiem spalinowym i jej twórca – Ignacy Werra.....	124
Ryc. 101. Dyblarka prostopadła przystosowana do powierzchni podkładu autorstwa Ignacego Werry. ....	124
Ryc. 102. Urządzenie do mechanicznego ścinania ław torowiska autorstwa Ignacego Werry.....	125
Ryc. 103. Wytwarzanie tarcz do przegubów Hardiego. ....	128
Ryc. 104. Wspólne zdjęcie przed Domem Kolejarza po akcie pasowania w dniu 11 września 1982 roku. ....	129
Ryc. 105. Złożenie kwiatów pod pomnikiem pomordowanych kolejarzy w dniu 11 września 1982 roku. ....	130
Ryc. 106. Wspólne zdjęcie przed Domem Kolejarza w dniu pasowania uczniów – 8 września 1984 roku. ....	130
Ryc. 107. Drużyna piłki nożnej ogniska „Wanoga” w 1962 roku. ....	134
Ryc. 108. Linie kolejowe czynne w ruchu pasażerskim w roku 1989. ....	138
Ryc. 109. Linie kolejowe czynne w codziennym ruchu pasażerskim w roku 2017.....	138
Ryc. 110. Nieczynna stacja kolejowa w Przechlewie w 2015 roku. ....	139
Ryc. 111. Pociąg pasażerski SKPL na stacji Bytów w 2016 roku. ....	140
Ryc. 112. Pociąg specjalny wjeżdża na stację Pruszcz Bagienica. ....	141
Ryc. 113. Dawna stacja Dorotowo przy rozebranej linii nr 240.....	142
Ryc. 114. Dworzec na stacji Osieczna przy nieczynnej linii 218.....	143
Ryc. 115. SA101-001 jako pociąg do Nakła opuszcza Chojnice. ....	143



Ryc. 116. Pociąg specjalny na stacji Sępólno Krajeńskie. ....	146
Ryc. 117. Uczestnicy przejazdu pociągu specjalnego na tle lokomotywy SM42-349 w Więcborku. ....	146
Ryc. 118. Tablica przyjazdów i odjazdów, która wisiała w holu chojnickiego dworca PKP. ....	147
Ryc. 119. Ruch pociągów w węźle chojnickim w latach 1989-2017. ....	148
Ryc. 120. Pociąg TLK "Kociewie" do Gorzowa Wielkopolskiego Wschodniego prowadzony czeską lokomotywą 754 028-9 na stacji Chojnice. ....	148
Ryc. 121. Pary pociągów na linii Tczew – Chojnice – Piła Główna w latach 1989-2017. ..	149
Ryc. 122. Pary pociągów na linii Brusy – Chojnice – Więcbork w latach 1989-2017. ....	149
Ryc. 123. Pary pociągów na linii Człuchów – Chojnice – Tuchola w latach 1989-2017....	149
Ryc. 124. Tablica reklamująca bezpośredni pociąg do Bydgoszczy – „Chojniczanin” ....	150
Ryc. 125. Układ Zakładów Taboru obowiązujący od 1 lipca 1997 roku. ....	151
Ryc. 126. Tablica przy wjeździe do Zakładu Taboru Chojnice. ....	152
Ryc. 127. Burmistrz Chojnic podpisuje dokumenty związane z przejęciem dworca kolejowego w Chojnicach. ....	155
Ryc. 128. Wnętrze wagonu 120A przed naprawą. ....	156
Ryc. 129. Wnętrze wagonu 120A po naprawie w Chojnicach. ....	156
Ryc. 130. Koncepcja przebudowy dworca PKP autorstwa Andrzeja Ciemińskiego. ....	157
Ryc. 131. Koncepcje nr 1 i 2 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla. ....	158
Ryc. 132. Koncepcja nr 3 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla. ....	159
Ryc. 133. Koncepcja nr 4 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla. ....	159
Ryc. 134. Koncepcja nr 8 przebudowy dworca PKP autorstwa Zdzisława Kuffla. ....	160
Ryc. 135. Inwestycje planowane na liniach kolejowych w regionie chojnickim w latach 2020-2023. ....	161
Ryc. 136. Wystawa taboru kolejowego przy peronie 2 chojnickiego dworca. ....	163
Ryc. 137. Otwarcie Sali Tradycji Kolejowej na chojnickim dworcu. ....	164
Ryc. 138. Uczestnicy Pożegnania SA102 na wspólnym zdjęciu w Świeciu Przechowie. ...	165
Ryc. 139. Drezyny podczas postoju na wiadukcie nad chojnicką obwodnicą. ....	165
Ryc. 140. Parowóz Pd1 z pierwszym powojennym pociągiem z Chojnic do Tucholi. ....	169
Ryc. 141. Parowóz Pd5 ustawiony jako pomnik przed Technikum Kolejowym w Warszawie. ....	170
Ryc. 142. Niemiecki parowóz BR17 (Pk2) z pociągiem tranzytowym na stacji Wierzchowo Człuchowskie. ....	170
Ryc. 143. Parowóz Pu29-3 podczas pracy na węźle chojnickim. ....	171
Ryc. 144. Parowóz Pt31-1 podczas pracy na węźle chojnickim. ....	172
Ryc. 145. Parowóz Tp2 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej. ....	172
Ryc. 146. Parowóz Th4-3Dz obsługujący linie kolejowe Wolnego Miasta Gdańska. ....	173

Ryc. 147. Parowóz Tki3-119 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. ....	173
Ryc. 148. Parowóz Ty23-104 na terenie skansenu w Chabówce. ....	174
Ryc. 149. Parowóz Oi2-29 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie. ....	175
Ryc. 150. Parowóz Ok1-112 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.....	175
Ryc. 151. Parowóz Ty5-1. ....	177
Ryc. 152. Parowóz Pm2-34 na terenie Stacji Muzeum w Warszawie. ....	177
Ryc. 153. Parowóz Tw1-90 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie. ....	177
Ryc. 154. Parowóz Ty4-37 z lokomotywni Zajązkowo Tczewskie. ....	178
Ryc. 155. Parowóz Tr203 na terenie Stacji Muzeum w Warszawie. ....	178
Ryc. 156. Parowóz Ty2-1387 ustawiony na stacji Chojnice. ....	179
Ryc. 157. Parowóz Ty45-139 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.....	182
Ryc. 158. Parowóz Ol49-59 z pociągiem specjalnym wyjeżdża z Chojnic w stronę Złotowa.....	183
Ryc. 159. Lokomotywa SM30-953 transportowana do naprawy przez SU42-533, obok hali dawnej wagonowni w Chojnicach.....	184
Ryc. 160. Lokomotywa SM41-43 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.....	185
Ryc. 161. Lokomotywa SM42-768 manewruje na stacji Chojnice. ....	186
Ryc. 162. Lokomotywa SM42-329 w malaturze Polregio podczas jazdy próbnej po stacji Chojnice. ....	187
Ryc. 163. Lokomotywa SP42-075 przy peronie 3 stacji Chojnice.....	188
Ryc. 164. Lokomotywa Fablok 101D (SP42-200) stojąca na chojnickiej bocznicy. ....	189
Ryc. 165. Lokomotywa SU42-506 z pociągiem Regio relacji Krzyż – Chojnice wjeżdża do Niezychowic.....	190
Ryc. 166. Lokomotywa SU42-533 z jednostką elektryczną EN57-1280 podczas manewrów na stacji Chojnice. ....	191
Ryc. 167. Lokomotywa ST44-1103 na stacji Chojnice.....	192
Ryc. 168. Lokomotywa SP45-139 na terenie Muzeum Kolejnictwa w Kościerzynie.....	196
Ryc. 169. Lokomotywa SU45-161 odstawiona w Chojnicach.....	197
Ryc. 170. Lokomotywa SU45-079 z wagonem serii Bmnopux przy peronie 1 stacji Chojnice.....	198
Ryc. 171. Lokomotywa SP32-204 manewruje na stacji Chojnice. ....	199
Ryc. 172. Wagon motorowy SN52-12 na stacji Chojnice. ....	200
Ryc. 173. Wagon motorowy SN60.....	201
Ryc. 174. Wagon motorowy SN61-168 podczas Parady Parowozów w Wolsztynie.....	202
Ryc. 175. Wagon motorowy SN61-183 z pociągiem specjalnym na stacji Gryfice.....	205
Ryc. 176. Autobus szynowy SN81-002 jako pociąg do Kościerzyny. ....	205
Ryc. 177. Kasacja szynobusów SN81-002 oraz SN81-003 na stacji Chojnice. ....	205

Ryc. 178. SN83-001 jako pociąg regio do Tczewa.....	206
Ryc. 179. SN82-001 jako pociąg regio z Kościerzyny mija remontowany wiadukt nad drogą do Klawkowa.....	206
Ryc. 180. SA121-001 odstawiony na chojnickiej bocznicy.....	207
Ryc. 181. SA102-002 mija swój elektryczny odpowiednik EN57-056, odstawiony na chojnickiej bocznicy. ....	208
Ryc. 182. SA103-006 jako pociąg regio z Tczewa. ....	208
Ryc. 183. SA104-001 jako pociąg regio z Kościerzyny. ....	209
Ryc. 184. SA109-006 jako pociąg regio z Kościerzyny wjeżdża do Chojnic. ....	209
Ryc. 185. Autobus szynowy SA109-002 wykolejony w wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Łubianie 11 listopada 2015 roku. ....	210
Ryc. 186. Autobus szynowy SA109-009 ustawiany na tory przez specjalistyczny żuraw kolejowy, po wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Nowym Gronowie 23 października 2017 roku.....	210
Ryc. 187. SA132-006 jako pociąg regio do Tczewa. ....	211
Ryc. 188. SA133-004 manewruje na stacji Chojnice. ....	212
Ryc. 189. SA136-015 jako pociąg regio z Tczewa przy peronie 1 stacji Chojnice. Obok SA109-006.....	212
Ryc. 190. SA137-006 jako pociąg regio do Kościerzyny oczekuje na odjazd z Chojnic.....	213
Ryc. 191. SA138-004 jako pociąg regio TUR wjeżdża do Gutowca.....	214
Ryc. 192. SA139-023 podczas manewrów na stacji Chojnice. ....	214
Ryc. 193. Zestaw wagonów piętrowych Bhp na stacji w Chojnicach. ....	215
Ryc. 194. Wagon 120A o numerze 505121-18339-4.....	216
Ryc. 195. Wagon 120A o numerze 505121-18045-7 po naprawie głównej w Chojnicach. ....	217
Ryc. 196. Lokomotywa SU42-534 z wagonem serii Bmnopux jako pociąg relacji Kościerzyna – Chojnice.....	217

## Spis tabel

Tab. 1. Schemat organizacyjny Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu.....	42
Tab. 2. Zebrania założycielskie NSZZ „Solidarność” w jednostkach węzła PKP Chojnice.....	82
Tab. 3. Zmiany personalne w jednostkach węzła PKP Chojnice w 1981 roku.....	83
Tab. 4. Zmiany personalne w jednostkach węzła PKP Chojnice w latach 1982-1990.....	86
Tab. 5. Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w roku 1961.....	119
Tab. 6. Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w latach 1962-1970. ....	121
Tab. 7. Pomysły racjonalizatorskie przedstawione w latach 1971-1977.....	126



Tab. 8. Klasy i uczniowie przyzakładowej szkoły zawodowej węzła Chojnice w latach 1972-1986.. .....	128
Tab. 9. Wyjazdy zorganizowane przez szkołę zawodowej węzła Chojnice w latach 1973-1986. ....	131
Tab. 10. Zatrudnienie w Lokomotywowni Chojnice w latach 1982-2001.. .....	153
Tab. 11. Lokomotywy parowe serii Ok1 stacjonujące w Parowozowni Chojnice. ....	176
Tab. 12. Lokomotywy parowe serii Tr203 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.....	179
Tab. 13. Lokomotywy parowe serii Ty2 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.....	180
Tab. 14. Lokomotywy parowe serii Ty45 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.....	182
Tab. 15. Lokomotywy parowe serii Ol49 stacjonujące w Parowozowni Chojnice.....	183
Tab. 16. Lokomotywy spalinowe serii SM30 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	184
Tab. 17. Lokomotywy spalinowe serii SM41 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	185
Tab. 18. Lokomotywy spalinowe serii SM42 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	187
Tab. 19. Lokomotywy spalinowe serii SP42 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice... ..	188
Tab. 20. Lokomotywy spalinowe serii SU42 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	190
Tab. 21. Lokomotywy spalinowe serii ST44 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice... ..	192
Tab. 22. Lokomotywy spalinowe serii SP45 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	196
Tab. 23. Lokomotywy spalinowe serii SU45 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.. ..	197
Tab. 24. Lokomotywy spalinowe serii SP32 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	199
Tab. 25. Wagony motorowe serii SN52 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice. ....	200
Tab. 26. Wagony motorowe serii SN60 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.....	201
Tab. 27. Wagony motorowe serii SN61 stacjonujące w Lokomotywowni Chojnice.....	202
Tab. 28. Autobusy szynowe serii SN81 stacjonujące w PRSP Chojnice. ....	205
Tab. 29. Autobusy szynowe serii SN82/SN83 stacjonujące w PRSP Chojnice.....	206
Tab. 30. Autobusy szynowe serii 207M stacjonujące w PRSP Chojnice. ....	207
Tab. 31. Autobusy szynowe serii SA103 stacjonujące w PRSP Chojnice. ....	208
Tab. 32. Autobusy szynowe serii SA109 stacjonujące w PRSP Chojnice.....	211
Tab. 33. Autobusy szynowe serii 218M stacjonujące w PRSP Chojnice.....	211
Tab. 34. Autobusy szynowe serii SA136 stacjonujące w PRSP Chojnice.....	213
Tab. 35. Autobusy szynowe serii SA137 stacjonujące w PRSP Chojnice. ....	213
Tab. 36. Autobusy szynowe serii SA138 stacjonujące w PRSP Chojnice.....	214
Tab. 37. Autobusy szynowe serii SA139 stacjonujące w PRSP Chojnice.....	215
Tab. 38. Wagony typu Bhp stacjonujące w Chojnicach w październiku 2017 roku. ....	216
Tab. 39. Wagony typu 120A stacjonujące w Chojnicach w październiku 2017 roku. ....	216
Tab. 40. Wagony typu Bmnopux stacjonujące w Chojnicach w październiku 2017 roku. ....	218

## Spis załączników

Załącznik 1. Imienny wykaz załogi parowozowni I klasy Chojnice z przełomu lat 1931/1932. ..	255
Załącznik 2. Imienny wykaz załogi Lokomotywowni Chojnice z dnia 1 czerwca 1965 roku.....	257
Załącznik 3. Zwierzchnicy jednostek służbowych węzła PKP w Chojnicach w latach 1945-1975.....	263
Załącznik 4. Spis wyposażenia Wagonowni Chojnice. ....	266
Załącznik 5. Spis wyposażenia „starej hali” Lokomotywowni Chojnice. ....	268
Załącznik 6. Spis wyposażenia „nowej hali” Lokomotywowni Chojnice.....	271
Załącznik 7. Wypadki przy pracy i wykolejenia pociągów w Chojnicach i na stacjach podległych. ....	273
Załącznik 8. Zwierzchnicy jednostek służbowych Zakładu Taboru w Chojnicach.. ....	288
Załącznik 9. Wagony pasażerskie zełomowane w Chojnicach w latach 2007-2017.....	290
Załącznik 10. Odznaczeni pracownicy Lokomotywowni Chojnice.....	294





## Załączniki

**Załącz. 1.** Imienny wykaz załogi parowozowni I klasy Chojnice z przełomu lat 1931/1932.

L.p.	Nazwisko i imię	Stanowisko
1.	Adamek Wincenty	Maszynista II kl.
2.	Adryan Wacław	Maszynista II kl.
3.	Badziong Antoni	Rzemieślnik
4.	Banach Antoni	Starszy rewident wagonów
5.	Borrmann Antoni	Maszynista II kl.
6.	Borrmann Józef	Rewident wagonów I kl.
7.	Brieger Józef	Maszynista II kl.
8.	Butowski Stanisław	Maszynista II kl.
9.	Chelmowski Alojzy	Pomocnik maszynisty II kl.
10.	Chrzanowski Robert	Dyspozytor parowozowni
11.	Chrzanowski Teofil	Pomocnik maszynisty I kl.
12.	Czarnotta Jan	Palacz parowozowy I kl.
13.	Dąbrowski Wojciech	Palacz parowozowy I kl.
14.	Dolny Piotr	Maszynista II kl.
15.	Domachowski Bolesław	Rewident wagonów II kl.
16.	Fediow Mikołaj	Maszynista II kl.
17.	Fiedler Franciszek	Maszynista II kl.
18.	Filbrandt Albert Pom.	Maszynista II kl.
19.	Folcher Jozef	Starszy palacz parowozowy
20.	Frydrychowicz Brunon	Pomocnik maszynisty II kl.
21.	Galikowski Wilhelm	Kancelarzysta II kl.
22.	Gawin Władysław	Pomocnik maszynisty II kl.
23.	Gdanietz Wiktor	Maszynista I kl.
24.	Ginter Jan	Rzemieślnik
25.	Glaza Władysław	Rzemieślnik
26.	Górecki Alojzy	Maszynista II kl.
27.	Grefka Alojzy	Rzemieślnik
28.	Gronkiewicz Antoni	Maszynista II kl.
29.	Gula Józef	Rzemieślnik
30.	Heieck Brunon	Maszynista I kl.
31.	Hinz Józef	Maszynista II kl.
32.	Hoffmann Teodor	Pomocnik maszynisty II kl.
33.	Homma Franciszek	Rewident wagonów I kl.
34.	Iwicki Paweł	Pomocnik maszynisty II kl.
35.	Jakubowski Romuald	Maszynista I kl.
36.	Januszewski Jan	Pomocnik maszynisty I kl.
37.	Justka Adolf	Kancelarzysta II kl.
38.	Kaczmarek Józef	Maszynista II kl.
39.	Kaczmarek Tomasz	Pomocnik maszynisty II kl.
40.	Kalkowski Marjan	Naczelnik parowozowni I kl.

L.p.	Nazwisko i imię	Stanowisko
41.	Kempinski Michał	Rewident wagonów II kl.
42.	Klonowski Franciszek	Palacz parowozowy I kl.
43.	Kłosowski Józef	Maszynista II kl.
44.	Kontek Leon	Palacz parowozowy I kl.
45.	Kortas Franciszek	Maszynista I kl.
46.	Kotliński Stanisław	Zawiadowca parowozowni III kl.
47.	Kukliński Jan	Palacz parowozowy I kl.
48.	Kukliński Aleksander	Maszynista II kl.
49.	Laskowski Brunon	Pomocnik maszynisty II kl.
50.	Lepak Jan	Palacz parowozowy I kl.
51.	Lewandowski Alojzy	Maszynista II kl.
52.	Lewandowski August	Maszynista II kl.
53.	Liegman Feliks	Rewident wagonów II kl.
54.	Liegmann Władysław	Maszynowy II kl.
55.	Łangowski Antoni	Rewident wagonów II kl.
56.	Megger Franciszek	Palacz parowozowy I kl.
57.	Mischke Bronisław	Maszynowy II kl.
58.	Muller Leon	Pomocnik maszynisty II kl.
59.	Muzioł Jan	Starszy kancelarzysta
60.	Myer Józef	Rzemieślnik
61.	Nierzwicki Leon	Maszynista I kl.
62.	Niwa Stanisław	Rzemieślnik
63.	Odia Brunon	Pomocnik maszynisty I kl.
64.	Paradny Józef	Maszynista I kl.
65.	Paszek Franciszek	Maszynista II kl.
66.	Patyński Jan	Maszynista II kl.
67.	Pawelczyk Jan	Maszynista II kl.
68.	Pawłowski Franciszek	Pomocnik maszynisty II kl.
69.	Pepliński Herman	Palacz parowozowy I kl.
70.	Piernicki Jan	Maszynista II kl.
71.	Pietruch Marcin	Rzemieślnik
72.	Półczyński Franciszek	Palacz parowozowy I kl.
73.	Prondziński Józef	Maszynista II. kl.
74.	Prondziński Piotr	Maszynista II kl.
75.	Robakowski Oskar	Zawiadowca Parowozowni III kl.
76.	Rozenkranz Jan	Pomocnik maszynisty II kl.
77.	Rutkowski Franciszek	Maszynista I kl.
78.	Rybicki Leon	Rzemieślnik
79.	Schmidt Brunon	Pomocnik naczelnika Parowozowni I kl.
80.	Schon Leon	Maszynista I kl.
81.	Schwoch Albin	Maszynista II kl.
82.	Schwoch Franciszek	Pomocnik maszynisty I kl.
83.	Schwoch Jan	Maszynista II kl.
84.	Schwoch Marjan	Maszynista II kl.
85.	Siarkowski Roman	Maszynista I kl.
86.	Sobczak Stanisław	Maszynista I kl.
87.	Stachowiak Feliks	Rzemieślnik

L.p.	Nazwisko i imię	Stanowisko
88.	Stanisławski Jan St.	Kancelarzysta
89.	Szmagliński Leon	Maszynista II kl.
90.	Szprega Teofil	Rewident wagonów I kl.
91.	Szynwelski Franciszek	Pomocnik maszynisty I kl.
92.	Śliwka Karol	Maszynista II kl. p.o. dyspozytora Parowozowni
93.	Świtalski Czesław	Pomocnik maszynisty I kl.
94.	Treder Józef	Pomocnik maszynisty II kl.
95.	Tuminski Jan	Rewident wagonów I kl.
96.	Uske Bernard	Maszynista I kl.
97.	Uske Leon	Pomocnik maszynisty I kl.
98.	Uziębło Wincenty	Maszynista I kl. p.o. dyspozytora Parowozowni
99.	Wachowiak Józef	Maszynista II kl.
100.	Waldoch Józef	Pomocnik maszynisty I kl.
101.	Wojak Józef	Rzemieślnik
102.	Wyrobek Alojzy	Rewident wagonów II kl.
103.	Wyrzykowski Karol	Maszynista II kl.
104.	Zalewski Hieronim	Rzemieślnik

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

**Zał. 2.** Imienny wykaz załogi Lokomotywowni Chojnice z dnia 1 czerwca 1965 roku.

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
1.	Ałanowski Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
2.	Andrearczyk Stanisław	Maszynista parowozów i spalinowozów
3.	Babski Roman	Pomocnik maszynisty parowozów
4.	Bartkowiak Edmund	Maszynista parowozów
5.	Beeskow Konrad	Maszynista parowozów
6.	Beling Czesław	Maszynista parowozów
7.	Beling Henryk	Maszynista parowozów
8.	Bieliński Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
9.	Biesek Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
10.	Borzyszkowski Hubert	Szkoleniec na pomocnika
11.	Brumund Edmund	Maszynista parowozów
12.	Bruski Bogumił	Maszynista parowozów
13.	Bruski Konrad	Pomocnik maszynisty parowozów
14.	Brzeziński Paweł	Maszynista parowozów
15.	Butowski Eugeniusz	Maszynista parowozów
16.	Chełmowski Rajmund	Pomocnik maszynisty parowozów
17.	Chirek Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
18.	Chmara Bronisław	Maszynista parowozów i spalinowozów
19.	Chrabkowski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
20.	Cupa Ignacy	Maszynista parowozów i spalinowozów
21.	Cysewski Stefan	Maszynista spalinowozów
22.	Czapiewski Albin	Pomocnik maszynisty parowozów
23.	Czapiewski Eugeniusz	Maszynista parowozów



Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
24.	Czarnowski Brunon	Pomocnik maszynisty parowozów
25.	Czarnowski Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
26.	Ćwikliński Henryk	Pomocnik maszynisty parowozów
27.	Damps Alfons	Maszynista parowozów
28.	Danielewski Edmund	Pomocnik maszynisty parowozów
29.	Danielewski Jan	Maszynista parowozów i spalinowozów
30.	Daszek Kazimierz	Maszynista parowozów
31.	Data Franciszek	Szkoleniec na pomocnika
32.	Dąbrowski Jan	Maszynista parowozów
33.	Dobek Longin	Maszynista parowozów
34.	Dorawa Alojzy	Maszynista parowozów i spalinowozów
35.	Dornowski Feliks	Pomocnik maszynisty parowozów
36.	Drewek Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
37.	Drewek Tadeusz	Palacz parowozowy
38.	Drobiński Jan	Maszynista parowozów
39.	Drobiński Paweł	Maszynista parowozów i spalinowozów
40.	Dzięcielski Bernard	Pomocnik maszynisty parowozów
41.	Erdman Czesław	Pomocnik maszynisty parowozów
42.	Erward Stefan	Maszynista parowozów
43.	Falkowski Ryszard	Palacz parowozowy
44.	Fojuth Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
45.	Galikowski Kazimierz	Maszynista parowozów i spalinowozów
46.	Galikowski Stefan	Pomocnik maszynisty parowozów
47.	Gawryś Józef	Maszynista parowozów
48.	Gąsecki Jan	Szkoleniec na pomocnika
49.	Gąsiorowski Kazimierz	Szkoleniec na pomocnika
50.	Gierszewski Antoni	Maszynista parowozów
51.	Gierszewski Henryk	Szkoleniec na pomocnika
52.	Gierszewski Stefan	Pomocnik maszynisty parowozów
53.	Ginter Kazimierz	Maszynista parowozów
54.	Gliszczyński Roman	Pomocnik maszynisty parowozów
55.	Goliński Benedykt	Pomocnik maszynisty parowozów
56.	Golus Kazimierz	Szkoleniec na pomocnika
57.	Gołuński Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
58.	Guth Benedykt	Maszynista parowozów
59.	Hass Stanisław	Pomocnik maszynisty parowozów
60.	Hoffman Czesław	Maszynista parowozów
61.	Homa Brunon	Maszynista parowozów
62.	Horing Michał	Pomocnik maszynisty parowozów
63.	Izakiewicz Walerian	Pomocnik maszynisty parowozów
64.	Jachlewski Henryk	Maszynista parowozów
65.	Janczarek Eligiusz	Szkoleniec na pomocnika
66.	Janicki Roman	Pomocnik maszynisty parowozów
67.	Janta Franciszek	Maszynista spalinowozów

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
68.	Januszewski Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
69.	Januszewski Jan	Maszynista parowozów
70.	Januszewski Jerzy	Palacz parowozowy
71.	Januszewski Stefan	Pomocnik maszynisty parowozów i spalinowozów
72.	Jasik Kazimierz	Maszynista parowozów
73.	Jasik Michał	Maszynista parowozów
74.	Jasiński Bernard	Pomocnik maszynisty parowozów
75.	Jaworski Bolesław	Maszynista parowozów
76.	Jeliński Stanisław	Maszynista parowozów
77.	Jędrzejewski Franciszek	Palacz parowozowy
78.	Jutrzenka Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
79.	Kamiński Ryszard	Maszynista parowozów
80.	Kamowski Antoni	Maszynista parowozów i spalinowozów
81.	Kaszubowski Jerzy	Pomocnik maszynisty parowozów
82.	Kiedrowicz Franciszek	Maszynista parowozów
83.	Kiedrowicz Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
84.	Kiedrowicz Leon	Maszynista parowozów
85.	Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor
86.	Klemann Gerard	Pomocnik maszynisty parowozów
87.	Klinger Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
88.	Kloska Jan	Maszynista parowozów
89.	Kloskowski Edmund	Pomocnik maszynisty parowozów
90.	Kolasa Alojzy	Maszynista parowozów i spalinowozów
91.	Kołaczkowski Janusz	Pomocnik maszynisty parowozów
92.	Konarski Roman	Palacz parowozowy
93.	Kosecki Edmund	Maszynista parowozów
94.	Kosiedowski Kazimierz	Maszynista parowozów
95.	Krawczyk Stanisław	Maszynista parowozów
96.	Krencki Zbigniew	Pomocnik maszynisty parowozów
97.	Kroplewski Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
98.	Kruze Jan	Maszynista parowozów
99.	Kuczkowski Antoni	Pomocnik maszynisty parowozów
100.	Kühn Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
101.	Kupren Arkadiusz	Maszynista parowozów
102.	Kuriata Jerzy	Pomocnik maszynisty parowozów
103.	Lackowski Bronisław	Maszynista parowozów i spalinowozów
104.	Leciejewski Marian	Pomocnik maszynisty parowozów
105.	Lemańczyk Paweł	Maszynista parowozów
106.	Lepak Jan	Maszynista parowozów
107.	Lepak Jerzy	Palacz parowozowy
108.	Leszczyński Roman	Szkoleniec na pomocnika
109.	Leszczyński Stanisław	Maszynista parowozów i spalinowozów
110.	Lewandowski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
111.	Lewiński Józef	Maszynista parowozów i spalinowozów

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
112.	Libera Roman	Palacz parowozowy
113.	Lubiński Witold	Maszynista parowozów i spalinowozów
114.	Łangowski Albin	Maszynista parowozów
115.	Łangowski Waclaw	Maszynista parowozów
116.	Łazowski Jerzy	Maszynista parowozów
117.	Łobocki Franciszek	Maszynista parowozów
118.	Łobocki Jan	Maszynista parowozów i spalinowozów
119.	Łoński Edmund	Pomocnik maszynisty parowozów
120.	Łoński Kazimierz	Pomocnik maszynisty parowozów
121.	Majewski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
122.	Malczewski Piotr	Pomocnik maszynisty parowozów
123.	Malinowski Jan	Maszynista parowozów i spalinowozów
124.	Malinowski Roman	Maszynista parowozów i spalinowozów
125.	Manszewski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
126.	Masiak Leon	Maszynista parowozów
127.	Matuszak Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
128.	Michałka Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
129.	Mleczek Stanisław	Maszynista parowozów
130.	Modrzejewski Edmund	Maszynista parowozów i spalinowozów
131.	Mokwa Bronisław	Maszynista parowozów
132.	Morus Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
133.	Morzuch Stefan	Pomocnik maszynisty parowozów
134.	Mowiński Józef	Maszynista parowozów i spalinowozów
135.	Myszka Edmund	Szkoleniec na pomocnika
136.	Nadolski Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
137.	Nakielski Henryk	Palacz parowozowy
138.	Narloch Bolesław	Maszynista parowozów
139.	Narloch Jerzy	Maszynista spalinowozów
140.	Narloch Zdzisław	Pomocnik maszynisty parowozów
141.	Nowak Jan	Palacz parowozowy
142.	Ollik Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
143.	Ortman Leon	Maszynista parowozów i spalinowozów
144.	Ossowski Gerard	Maszynista parowozów i spalinowozów
145.	Ossowski Józef	Maszynista parowozów i spalinowozów
146.	Parszyk Zbigniew	Pomocnik maszynisty parowozów
147.	Pastwa Kazimierz	Maszynista parowozów
148.	Pellowski Gerard	Maszynista parowozów
149.	Pellowski Leonard	Maszynista parowozów
150.	Pestka Edmund	Palacz parowozowy
151.	Pestka Franciszek	Pomocnik maszynisty parowozów
152.	Piepiura Feliks	Pomocnik maszynisty parowozów
153.	Podemski Alojzy	Maszynista parowozów
154.	Potulski Eugeniusz	Maszynista spalinowozów
155.	Prądzyński Ignacy	Maszynista parowozów



Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
156.	Pruski Franciszek	Maszynista parowozów
157.	Przybyła Henryk	Pomocnik maszynisty parowozów
158.	Raszeja Józef	Pomocnik maszynisty parowozów i spalinowozów
159.	Rekowski Augustyn	Maszynista parowozów
160.	Reszczyński Alfons	Pomocnik maszynisty parowozów
161.	Reszczyński Henryk	Maszynista parowozów
162.	Reszczyński Zygmunt	Szkoleniec na pomocnika
163.	Rink Kazimierz	Szkoleniec na pomocnika
164.	Rocławski Bronisław	Maszynista parowozów
165.	Roschek Mieczysław	Maszynista parowozów
166.	Roszczyńska Zenon	Palacz parowozowy
167.	Rybakowski Edmund	Maszynista parowozów
168.	Rybakowski Stanisław	Maszynista parowozów
169.	Rychter Franciszek	Maszynista parowozów
170.	Rydygier Edmund	Maszynista parowozów
171.	Sarnowski Klemens	Pomocnik maszynisty parowozów
172.	Schultek Jan	Maszynista parowozów i spalinowozów
173.	Schwoch Albin	Maszynista instruktor
174.	Siewko Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
175.	Sikorski Bolesław	Maszynista parowozów
176.	Sikorski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
177.	Skawiński Stefan	Pomocnik maszynisty parowozów
178.	Ślapa Franciszek	Maszynista parowozów
179.	Sobiecki Paweł	Palacz parowozowy
180.	Sobott Gerard	Palacz parowozowy
181.	Stanisławski Florian	Maszynista parowozów
182.	Stanisławski Zbigniew	Szkoleniec na pomocnika
183.	Starzewski Stanisław	Maszynista parowozów i spalinowozów
184.	Szczęsny Jan	Szkoleniec na pomocnika
185.	Szmagliński Jerzy	Pomocnik maszynisty parowozów
186.	Szmagliński Witold	Pomocnik maszynisty parowozów
187.	Szmagliński Zenon	Pomocnik maszynisty parowozów
188.	Szmutulski Norbert	Pomocnik maszynisty parowozów
189.	Szmyt Jan	Maszynista parowozów
190.	Szmyt Józef	Maszynista parowozów i spalinowozów
191.	Szmyt Ludwik	Maszynista parowozów
192.	Szopiński Stefan	Maszynista parowozów
193.	Szopiński Zbigniew	Pomocnik maszynisty parowozów
194.	Szotunow Eugeniusz	Maszynista parowozów i spalinowozów
195.	Szpica Alojzy	Pomocnik maszynisty parowozów
196.	Szpiter Stefan	Maszynista parowozów
197.	Szreder Roman	Szkoleniec na pomocnika
198.	Szukalski Bolesław	Palacz parowozowy
199.	Szulc Alojzy	Pomocnik maszynisty parowozów

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko
200.	Szulc Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
201.	Szulc Zygmunt	Maszynista parowozów
202.	Szwoch Zygmunt	Maszynista parowozów i spalinowozów
203.	Szyrk Franciszek	Maszynista parowozów i spalinowozów
204.	Theil Piotr	Maszynista parowozów i spalinowozów
205.	Tomczuk Kazimierz	Maszynista parowozów
206.	Topoliński Józef	Maszynista parowozów
207.	Trzebiatowski Józef	Pomocnik maszynisty parowozów
208.	Turzyński Tadeusz	Maszynista parowozów
209.	Tyborczyk Kazimierz	Pomocnik maszynisty parowozów
210.	Urbański Roman	Maszynista parowozów
211.	Warmbier Mateusz	Pomocnik maszynisty parowozów
212.	Warnke Roman	Pomocnik maszynisty parowozów
213.	Weltrowski Czesław	Maszynista parowozów i spalinowozów
214.	Wesołowski Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
215.	Węsierski Zbigniew	Szkoleniec na pomocnika
216.	Wielewicz Jan	Maszynista parowozów i spalinowozów
217.	Wielewicz Józef	Maszynista parowozów
218.	Wielewicz Mieczysław	Maszynista parowozów
219.	Wirkus Franciszek	Palacz parowozowy
220.	Wiśniewski Stefan	Szkoleniec na pomocnika
221.	Wittstock Klemens	Maszynista parowozów
222.	Wołoszyk Edmund	Maszynista parowozów i spalinowozów
223.	Wróbel Jan	Pomocnik maszynisty parowozów
224.	Wyrzykowski Brunon	Maszynista parowozów
225.	Wyrzykowski Henryk	Pomocnik maszynisty parowozów
226.	Zabłocki Hieronim	Maszynista parowozów
227.	Zabrocki Jan	Maszynista parowozów
228.	Zabrocki Józef	Maszynista parowozów i spalinowozów
229.	Zabrocki Teofil	Pomocnik maszynisty parowozów
230.	Ziemann Czesław	Maszynista parowozów
231.	Zigowski Jan	Palacz parowozowy
232.	Zygmański Czesław	Maszynista parowozów

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

**Załącznik 3.** Zwierzchnicy jednostek służbowych węzła PKP w Chojnicach w latach 1945-1975.

<b>Służba ruchowo-handlowa</b>
Zawiadowcy stacji:
Bolesław Kozłowski, Marian Kilianowski, Walenty Nowakowski, Julian Rakowski, Paweł Kubat, Benedykt Litka, Zygfryd Słupikowski
Zastępcy zawiadowcy stacji:
Ignacy Grochowina, Józef Jonak, Józef Witt, Józef Krieger, Zygfryd Słupikowski, Józef Krieger, Kazimierz Drobiński, Czesław Mejer
Kierownicy ekspedycji towarowej:
Leonard Czapiewski, Ludwik Zakryś, Tadeusz Kozaczek, Józef Hutek, Teodor Rozmarynowski
Kontrolerzy ruchu i handlowi RO Bydgoszcz eksponowani w Chojnicach:
Wincenty Jarzembowski, Stefan Jarzębski, mgr inż. Jan Pankowski, Benedykt Litka, Teodor Rozmarynowski
<b>Służba mechaniczna</b>
Naczelnicy lokomotywowni:
Wacław Konarzewski, Jan Nielwodzki, Anastazy Gronkowski, Stanisław Pawliczek, Anastazy Gronkowski, inż. Henryk Morzuch, Franciszek Król, inż. Ryszard Kędzior
Zastępcy naczelnika lokomotywowni:
Jan Nielwodzki, Roman Siarkowski, Stanisław Malinowski, Jan Szczęsnowicz, Czesław Sypniewski, inż. Henryk Morzuch, inż. Ryszard Sawicz, Franciszek Kreft, mgr inż. Józef Kowalkowski, inż. Ryszard Kędzior, Alfons Waldoch
Zawiadowcy odcinka elektroenergetycznego:
Zygmunt Kwiak, Tomasz Krawczyk, Władysław Paczkowski
Zastępcy zawiadowcy odcinka elektroenergetycznego:
Władysław Paczkowski, Ryszard Przytarski
<b>Służba wagonowa</b>
Kierownicy wagonowni:
Józef Aleniak
<b>Służba drogowa</b>
Naczelnicy oddziału drogowego:
inż. Józef Kubiатовski, Wacław Sollich, Władysław Porada, inż. Michał Najda, Roman Opaliński, inż. Leonard Tuszyński
Zastępcy naczelnika oddziału drogowego:
Andrzej Łubiński, inż. Stanisław Cieślak
Kontrolerzy drogowi:
Stanisław Mech, Michał Najda, Feliks Niedbalski, Bronisław Naumczyk, Józef Czyż, Roman Opaliński, Andrzej Łubiński, inż. Formaga, Lipczyński, inż. Stanisław Cieślak, mgr inż. Jan Kintz, Stanisław Knocki, inż. Edward Łęczycki, inż. Weremko, Alojzy Siekierski, Adolf Szymański, Mieczysław Kremont, Piotr Ochwaciuk, mgr inż. Jerzy Kwiatkowski, mgr inż. Jan Bojek, mgr Kazimierz Dończyk, inż. Edmund Mleczek, Kazimierz Mleczek
Zawiadowcy odcinka drogowego:
Józef Czyż, Bolesław Cieślak, Stanisław Knocki, Konrad Bielawski, Józef Nody, Wilhelm Wasiukiewicz, Zygmunt Wozikowski
Zawiadowcy rejonu budynków:
Czesław Sujak, Zenon Szwiec, Bogumił Madziąg, Jan Kozłowski, Czesław Osowicki, Stanisław Szadach, Stanisław Lipski



<b>Służba zabezpieczenia ruchu i łączności</b>
Zawiadowcy odcinka zabezpieczenia:
Roman Szmelter, Bolesław Preja, Jan Wiski
Zawiadowcy odcinka telekomunikacyjnego:
Augustyn Malinowski, Paweł Smoliński, Franciszek Witt, Józef Baniewicz, Adam Knitter Zygfryd Świątkowski,
Kontrolerzy zabezpieczenia ruchu i łączności TO Bydgoszcz eksponowani w Chojnicach:
Stefan Matusiak, Waclaw Dmowski, Władysław Lipiński, Edmund Cieśliński
<b>Służba zaopatrzenia materialowego</b>
Zawiadowcy magazynu filialnego:
Stanisław Malicki, Edmund Neja
<b>Służba zdrowia</b>
Rejonowi lekarze medycyny:
Tadeusz Reczuski, Jan Maj, Alfred Litwiński, dr Marian Malinowski
Lekarze dentyści:
Józef Eckert, Krystyna Boszko
<b>Służba ochrony kolei</b>
Komendanci wartowni:
Jan Wencker, Jan Kasprzak, Piotr Chyliński, Kazimierz Wróbel, Henryk Bałciniak, Stanisław Kęciński
<b>Oddział Ruchu – zlikwidowany w grudniu 1946 roku</b>
Naczelnik Oddziału Ruchu:
Edward Huber
Kontrolerzy ruchu:
Aleksander Hobatowski, Mieczysław Wieczorek, Leon Belczewski, Józef Ostrowicki
Komendant oddziałowy SOK:
Kapitan Barcikowski
<b>Odcinek Drogowy nr 3 Chojnice – zlikwidowany 1 czerwca 1948 roku</b>
Zawiadowca odcinka:
Jan Paciorek
<b>Oddział Elektrotechniczny – zlikwidowany 1 lutego 1952 roku</b>
Naczelnicy Oddziału Elektrotechnicznego:
Stanisław Panak, Karol Kopyra
Kontrolerzy oddziałowi:
Zygmunt Kwiek, Stefan Matusiak
<b>Odcinek Drogowy nr 2 Chojnice – zlikwidowany 1 lipca 1958 roku</b>
Zawiadowcy odcinka:
Konrad Bielawski, Jan Paciorek, Alfons Rameczykowski, Stefan Bargoła, Józef Nody, Alfons Chmara, Stanisław Małecki
<b>Koło Związku Zawodowego Kolejarzy – rozwiązane 30 kwietnia 1951 roku</b>
Przewodniczący koła:
Jan Mączyński, Anastazy Gronkowski
<b>Rady Miejskowe Związku Zawodowego Kolejarzy – (1951-1956)</b>
Przewodniczący Rady służby ruchowo-handlowej:
Bronisław Wrzalik, Leon Orchowski, Andrzej Steinke, Antoni Jurczyk

Przewodniczący Rady służby mechanicznej:
Antoni Kamowski, Bolesław Szarf, Mieczysław Kiedrowski, Czesław Świtalski, Czesław Kukliński
Przewodniczący Rady służby drogowej:
Jan Glazer, Stanisław Buczkowski, Waclaw Ulatowski
Komitet Zakładowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej
Komitet Zakładowy PZPR
I sekretarze:
Konrad Megger, Teofil Gierszewski, Józef Aleniak, Piotr Olszewski
Oddziałowe Organizacje Partyjne
I sekretarze OOP Stacyjnej:
Michał Ilnicki, Sylwester Świtajski, Józef Krieger, Henryk Rink, Kazimierz Drobiński, Zygmunt Słupikowski, Henryk Rink, Jan Olszewski, Marceli Trzebiatowski
I sekretarze OOP Handlowej:
Kazimierz Drobiński
I sekretarze OOP Mechanicznej:
Bolesław Szarf, Piotr Olszewski, Mieczysław Kiedrowski
I sekretarze OOP Drogowej:
Teofil Gierszewski, Piotr Chyliński, Gerwazy Gronkowski, Paweł Orłowski, Ryszard Nowak
I sekretarze OOP Rejonu Budynków:
Alfons Domeracki, Tadeusz Tracichleb
I sekretarze OOP Elektrotechnicznej:
Józef Meger, Mieczysław Lewandowski, Paweł Megger, Mieczysław Lewandowski, Paweł Meger, Mieczysław Lewandowski
I sekretarze OOP SOK:
Piotr Chyliński, Zygmunt Cysewski, Zygmunt Sarnowski, Józef Klawa, Stefan Janikowski, Bronisław Pazda
I sekretarze OOP Wagonowej:
Kazimierz Ilnicki, Piotr Olszewski
Terenowa Organizacja Emerytów
Przewodniczący zarządu:
Roman Siarkowski, Andrzej Steinke
Świetlica Klubu Związku Zawodowego Kolejarzy
Kierownicy świetlicy:
Konrad Megger, Marian Westfal
Przedszkole Kolejowe
Kierownicy przedszkola:
Józefa Kiedrowicz, Eugenia Błondek, Helena Pawłowska, Bożena Orlikowska, Irena Czerwińska, Elżbieta Grela
Pomocnicze Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych
Kierownicy punktu:
Tomasz Bona, Stefan Jarzębski, Józef Jerchewicz, Augustyn Ortmann, Józef Ossowski
Zarząd węzłowy Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej
Przewodniczący zarządu ZSMP:
Józef Mowiński, Kazimierz Ilnicki, Zygmunt Wozikowski, Roman Gliszczyński, Eugeniusz Lewiński, Zygmunt Lemańczyk, Andrzej Czapiewski.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...

**Zał. 4.** Spis wyposażenia Wagonowni Chojnice.

DŹWIGI, PODNOŚNIKI	
Żuraw samojezdny ZK-161	Rok budowy 1984, „POLAN”, Q (udźwig) – 16 ton
Suwnica bramowa (odstawka)	Rok budowy 1984, Fabryka Maszyn i Urządzeń Kluczbork, Q – 5 ton
Suwnica bramowa (Wierzchowo)	Rok budowy 1980, Kolejowe Zakłady Konstrukcji Stalowych Białystok-Starosielce, Q – 10 ton
Suwnica bramowa (Wierzchowo)	Rok budowy 1981, Kolejowe Zakłady Konstrukcji Stalowych Białystok-Starosielce, Q – 10 ton
Podnośniki „Kutroffa” – 4 sztuki (tor 99)	Rok budowy 1965, ZNTK Ostróda, Q – 4x 15 ton, wysokość podnoszenia 2 metry
Podnośniki „Kutroffa” – 4 sztuki (tor 101)	Rok budowy 1971, ZNTK Ostróda, Q – 4x 15 ton, wysokość podnoszenia 2 metry
Podnośniki „Kutroffa” – 4 sztuki (tor 103)	Rok budowy 1981, ZNTK Ostróda, Q – 4x 25 ton, wysokość podnoszenia 2 metry
Podnośniki „Kutroffa” – 16 sztuk (odstawka)	Rok budowy 1982, ZNTK Ostróda, Q – 16x 15 ton, wysokość podnoszenia 2 metry
Żurawik ścienny	Q – 300 kg, wysokość podnoszenia 5 m
Przeciągarka elektryczna	Brak danych
Wciągnik ładunkowy – 2 sztuki	Rok budowy 1985, typ EZ 5/3 BLP 380
Podnośnik BUDA – 3 sztuki	Q – 20 ton, wysokość podnoszenia 2 m
Podnośnik hydrauliczny	Rok budowy 1973, Q – 30 ton, wysokość podnoszenia 2 m
Podnośnik korbowy ręczny – 2 sztuki	Q – 5 ton
Wózki do wymiany zderzaków – 3 sztuki	Brak danych
WYTWORNICE ACETYLENOWE	
Wytwornica acetylenowa	Rok budowy 1984, Cieszyńska Fabryka Urządzeń Spawalniczych, typ WA-20, pojemność 15 000 l, wydajność 20 m <sup>3</sup> /h
Wytwornica acetylenowa „BLACHOSPRZĘT” – 2 sztuki	Rok budowy 1970, Spółdzielnia Pracy Cieszyn, typ ROS-2, pojemność 15 000 l, wydajność 2000 m <sup>3</sup> /h
Wytwornica acetylenowa – 2 sztuki	Rok budowy 1983, Cieszyńska Fabryka Urządzeń Spawalniczych, typ WA-2, wydajność 2000 m <sup>3</sup> /h
Wytwornica acetylenowa „CESPA”	Rok budowy 1972, Cieszyńska Wytwórnia Sprzętu Spawalniczego „Cespa”, typ ROS-1, pojemność 1000 l, wydajność 1000 m <sup>3</sup> /h
Wytwornica acetylenowa „PERUN”	Rok budowy 1965, W.F.S.S PERUN Warszawa, typ ECHA-1, pojemność 15 000 l, wydajność 1000 m <sup>3</sup> /h
WIERTARKI	
Wiertarka słupowa	Rok budowy 1977, Warsztaty ZSZ Krasnystaw, typ WEK-30
Wiertarka	Rok budowy 1990, typ MP 2010
Wiertarka stołowa	Rok budowy 1973, Spółdzielnia Pracy „Metalowiec” Łódź, typ WSA-25



Wiertarka stołowa	Rok budowy 1985, Zakłady Doskonalenia Zawodowego Opole, typ WSD-16
Wiertarka stołowa	Rok budowy 1989, Zakłady Doskonalenia Zawodowego Białystok, typ WSE-16
Wiertarka stołowa	Rok budowy 1958, Zakłady Mechaniczne Strzelce Opolskie, typ WS-13
Wiertarko - frezarka	Rok budowy 1979, Malborskie Zakłady Przemysłu Maszyn Leśniczych, typ DWLA-25
SPAWARKI	
Prostownik spawalniczy wielostanowiskowy	Rok budowy 1984, typ SBa – 54/1500
Prostownik spawalniczy	Rok budowy 1980, typ SP – 315
SZLIFIERKI	
Szlifierka stołowa	Rok budowy 1947, typ SO-300
Szlifierka stołowa	Typ SZ OZ – 32A
Szlifierka stołowa	Rok budowy 1970, typ SZ750-32/200
Szlifierka oscylacyjna	Rok budowy 1990, typ 9035 DW
Szlifierka kątowa	Rok budowy 1990, typ 9697 B
Szlifierka dwutarczowa	Rok budowy 1978, Przedsiębiorstwo Maszyn i Urządzeń Pralniczych PRALFA WUJEN Tarnów, typ OND-350 D
Szlifierka dwutarczowa – 2 sztuki	Rok budowy 1982, Koronowska Fabryka Maszyn i Urządzeń, typ DND-350 D
OBRABIARKI STOLARSKIE	
Pilarka do drewna	Rok budowy 1988, Żnińska Fabryka Maszyn i Urządzeń, typ DRSB-63
Piła taśmowa	Rok budowy 1981, Żnińska Fabryka Maszyn i Urządzeń, typ DRSD-80
Frezarka	Rok budowy 1969, typ DVNA-3
Strugarko-wyrówniarka	Rok budowy 1970, typ DSWA-68
Pilarka tarczowa – 2 sztuki	Rok budowy 1975, typ SB-40
Frezarko-grubościówko-tarczówka uniwersalna	Rok budowy 1981, typ DYNA-8
Wyrzynarka	Rok budowy 1990, MAKITA, typ 4300 DW
Wyciąg trocin	Brak danych
KOMPRESORY	
Zbiornik powietrzny (odstawka)	Rok budowy 1971, Skierniewickie Zakłady Budowy Urządzeń, pojemność 4 m <sup>3</sup> , ciśnienie 10 atm.
Pojemnościowy wymiennik ciepła	Rok budowy 1972, Przedsiębiorstwo Robót Instalacyjno-Montażowych Budownictwa Rolniczego Białystok, typ WAB 6/6-8/2, pojemność 2,5 m <sup>3</sup> , ciśnienie 0,6 MPa
Zbiornik sprężonego powietrza	Rok budowy 1980, Skierniewickie Zakłady Urządzeń Odpylających i Wentylacyjnych „Rawenn”, pojemność 14 m <sup>3</sup> , ciśnienie 1,0 MPa
Sprężarka	Rok budowy 1981, typ WSPK – 7/300
Sprężarka	Rok budowy 1989
Sprężarka	Rok budowy 1986, typ ZDVK-280

POZOSTAŁE URZĄDZENIA	
Tokarnia kołowa uniwersalna	Rok budowy 1967, Wroclawska Fabryka Urządzeń Mechanicznych, typ TUB-37x1000
Tokarnia kołowa – gwinciarka	Rok budowy 1975, ZSRR, typ AJ-611 P
Tokarka kołowa – pociągowa	Rok budowy 1958, typ TIC-40x1500
Odkurzacz – agregat	Rok budowy 1979, typ WAP-TURBO
Odkurzacz – agregat	Rok budowy 1980, typ WAP-TURBO
Wysokociśnieniowy agregat do mycia	Rok budowy 1980, typ WAP-ALPINZ
Nożyce stołowe	Grubość 4 mm
Chwytnik elektromagnetyczny z szafą sterowniczą	Rok budowy 1975, typ AEM 4 x 780
Agregat grzewczy – 2 sztuki	Rok budowy 1990, typ AG-15
Prasa hydrauliczna	Rok budowy 1990, wykonana w Wagonowni Chojnice
Przecinarka	Rok budowy 1990, typ JS 1600
Przecinarka do metali – ścierna	Rok budowy 1983, Zakłady Doskonalenia Zawodowego Gdańsk, typ BSA-5
Wulkanizator elektryczny	Rok budowy 1987, typ WED-4000
Przyrząd do napraw wagonów – DONBAS (tor 103)	Rok budowy 1989, wykonany w Wagonowni Chojnice
Samojedne urządzenie do mycia zewnętrznego wagonów osobowych	Rok budowy 1986

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...

#### Zał. 5. Spis wyposażenia „starej hali” Lokomotywowni Chojnice.

DŹWIGI, ZAPADNIE, PODNOŚNIKI	
Zapadnia czterorzecionowa	Rok budowy 1969, Q (udźwig) – 20 ton, wysokość podnoszenia 2,5 m
Dźwignica bramowa z elektrowciągiem	Rok budowy 1975, Charkowskie Zakłady Urządzeń Podnośników Transportowych im. Lenina
Podnośniki „Kutroffa” – 4 sztuki	Rok budowy 1973, ZNTK Ostróda, Q – 15 ton, wysokość podnoszenia 3 metry
Suwnica bramowa SB – 8	Rok budowy 1981, ZREMB Gliwice – Zakład Produkcyjny w Gorzowie Wlkp. Q – 8 ton
Suwnica dwubelkowa hakowa z wciągnikiem „GZUT”	Rok budowy 1991, Gliwice, Q – 5 ton, długość 13,6 metrów bieżących
Suwnica jednodźwigowa natorowa elektryczna	Rok budowy 1965, Q – 5 ton
Przeciągarka elektryczna kolejowego taboru szynowego	Rok budowy 1981, ZNAK Piła
Brama suwnicowa	Q – 950 kg
Wyciągarka do pojazdów linowa	Q – 1000 kg
Podnośnik bramowy do wyciągania tulei z silników ST44	Q – 5000 kg, wysokość podnoszenia 7 m
Żuraw jezdny do drągów parowozowych	Q – 450 kg, wysokość podnoszenia 1 m

Żuraw jezdny do sprzężarek parowozowych	Q – 450 kg, wysokość podnoszenia 3,5 m
Żurawik do tulei ST44 – 5 sztuk	Q – 200 kg, wysokość podnoszenia 5 m
Belka suwnicowa – jezdna	Q – 1000 kg, wysokość podnoszenia 2,5 m
Szyna jezdna Clayton	Q – 1000 kg
Wciągnik ślimakowy łańcuchowy	Rok budowy 1975, ZWPT Zduńska Wola, Q – 1000 kg, wysokość podnoszenia 3 m
Wciągnik łańcuchowy – 2 sztuki	Q – 1000 kg
Wciągnik ślimakowy łańcuchowy – 6 sztuk	Q – 500 kg
Podnośnik śrubowy BUDA – 4 sztuki	Q – 5 ton, wysokość podnoszenia 1,1 m
Podnośnik Lehlere's'a – 2 sztuki	Q – 45 ton, wysokość podnoszenia 0,4 m
Podnośnik śrubowy przesuwany – 4 sztuki	Q – 40 ton, wysokość podnoszenia 0,5 m
Podnośnik zębaty dźwignicowy	Q – 5 ton, wysokość podnoszenia 0,8 m
Podnośnik śrubowy przesuwany – 2 sztuki	Q – 5 ton, wysokość podnoszenia 0,5 m
Podnośnik śrubowy	Q – 5 ton, wysokość podnoszenia 0,25 m
Podnośnik hydrauliczny	Rok budowy 1978, typ PHN-120, Q – 20 ton
Podnośnik hydrauliczny – 3 sztuki	Rok budowy 1978, typ PHN-130, Q – 30 ton
Podnośnik hydrauliczny	Rok budowy 1978, typ PHN-150, Q – 50 ton
Podnośnik hydrauliczny	Typ PH-2936, Q – 60 ton
Podnośnik hydrauliczny – 2 sztuki	Rok budowy 1982, typ PHN-100, Q – 100 ton
Podnośnik śrubowy ze ślimakiem korbowym	Rok budowy 1972, Bułgaria, Q – 15 ton, wysokość podnoszenia 0,42 m
Podnośnik śrubowy dźwignicowy – 4 sztuki	Rok budowy 1980, Kolejowe Zakłady Maszyn i Sprzętu Drogowego Racibórz, Q – 20 ton
Wciągarka hydrauliczna z osprzętem	Rok budowy 1980, RFN, Q – 25 ton
<b>OBROTNICA</b>	
Obrotnica parowozowa zrównoważona	MD Chojnice, Ø 20m, napęd elektryczny i ręczny
<b>WYTWORNICE ACETYLENOWE</b>	
Wytwornica acetylenowa „Perun” – 3 sztuki	Rok budowy 1962, Warszawska Fabryka Sprzętu Spawalniczego, typ ECHA-2, pojemność 15 000 l, wydajność 2000 m <sup>3</sup> /h
Wytwornica acetylenowa „BLACHOSPRZĘT”	Rok budowy 1960, Spółdzielnia Pracy Cieszyn, typ ROS-2, pojemność 15 000 l, wydajność 2000 m <sup>3</sup> /h, kasacja 1991 rok
Wytwornica acetylenowa „BLACHOSPRZĘT”	Rok budowy 1971, Spółdzielnia Pracy Cieszyn, typ ROS-4, pojemność 1500 l, wydajność 400 m <sup>3</sup> /h, kasacja 13.01.1983 roku
Wytwornica acetylenowa „CESPA”	Cieszyńska Wytwórnia Sprzętu Spawalniczego „Cespa”, typ ROS-1, pojemność 15 000 l, wydajność 1000 m <sup>3</sup> /h, kasacja 17.03.1989 roku
Wytwornica acetylenowa „CESPA”	Rok budowy 1973, Cieszyńska Wytwórnia Sprzętu Spawalniczego „Cespa”, typ ROS-1, pojemność 15 000 l, wydajność 1000 m <sup>3</sup> /h, kasacja 1990 rok

Wytwornica acetylenowa „CESPA”	Rok budowy 1989, Cieszyńska Fabryka Urządzeń Spawalniczych, pojemność 15 000 l, wydajność 2000 m <sup>3</sup> /h
<b>NAPIASZCZALNIE</b>	
Napiaszczalnia pojazdów trakcyjnych	Rok budowy 1990, Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Wdrożeniowe Gdańsk, typ ZP1, pojemność 0,3 m <sup>3</sup> , ciśnienie 0,8 MPa
Napiaszczalnia pojazdów trakcyjnych	Rok budowy 1990, Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Wdrożeniowe Gdańsk, typ ZP2, pojemność 0,3 m <sup>3</sup> , ciśnienie 0,8 MPa
<b>WIERTARKI</b>	
Wiertarka kolumnowa – 2 sztuki	Rok budowy 1960, Fabryka Urządzeń Mechanicznych Chocianów, typ WKA-25
Wiertarka stołowa	Rok budowy 1973, Spółdzielnia Pracy „Metalowiec” Łódź, typ WSA-25
Wiertarka stołowa	Warsztaty Szkolne Zespołu Szkół Mechanicznych w Toruniu, typ WS-15
Wiertarka stołowa – 2 sztuki	Rok budowy 1989, Zespół Warsztatów Szkolnych Międzyrzecz, typ WSD-16-A2
<b>SPAWARKI</b>	
Spawarka elektryczna łukowo-wirowa	Rok budowy 1960, typ EW-23u, silnik 5CD5-S4
Spawarka elektryczna łukowo-wirowa	Rok budowy 1961, Wrocław, typ EW-23u, silnik SBD5-S4
Spawalniczy zespół spalinowy	Rok budowy 1981, „DOLMEN” Miechowice, typ EWD-1/300, silnik S312-C
Prostownik spawalniczy	Rok budowy 1984, Opolskie Zakłady Aparatury Spawalniczej, typ PSP-630
Przetwornica spawalnicza – 2 sztuki	Rok budowy 1986, Zakłady Wytwórcze Maszyn Elektrycznych i Transformatorów im. Wilhelma Piecka w Żychlinie, typ EWP9-500
<b>SZLIFIERKI</b>	
Szlifierka stołowa	Rok budowy 1947, Chojnice, typ SO-300
Szlifierka stołowa ostrzarka	Rok budowy 1966, MOTORACH Kraków
Szlifierka stołowa ostrzarka – 3 sztuki	Rok budowy 1969, OPG, typ SZ750-32/200
Szlifierka stołowa ostrzarka	Polski Związek Głuchych, typ SZ-06
Szlifierka stołowa ostrzarka	Rok budowy 1963, Zakłady Metalowe Warszawa, typ BSD/2
Szlifierka ręczna	typ HS-1103
Szlifierka stołowa	Rok budowy 1978, typ SZ-750-1/200
<b>OBRABIARKI STOLARSKIE</b>	
Strugarko-wyrówniarka kombinowana	Rok budowy 1964, WAREMA Opole, typ D-03
Strugarko-wyrówniarka	Rok budowy 1978, Żnińska Fabryka Maszyn i Urządzeń, typ DSZA-40
Pilarka tarczowa	Rok budowy 1979, Reszelskie Zakłady Przemysłu Maszynowego Leśnictwa, typ DMMA-35
Pilarka tarczowa poprzeczno-wzdłużna	Rok budowy 1979, Reszelskie Zakłady Przemysłu Maszynowego Leśnictwa, typ DPTA-40



KOMPRESORY	
Kompresor – 2 sztuki	Rok budowy 1977, Skierniewickie Zakłady Urządzeń Odpylających i Wentylacyjnych „Rawen”, pojemność 8000 l, ciśnienie 10 atm
Sprężarka powietrzna stała	Rok budowy 1972, Huta Stalowa Wola, typ WS-50, ciśnienie 8 atm
Stacjonarny agregat sprężarkowy sterowany automatycznie	Rok budowy 1983, typ WSA-100, ciśnienie 0,8 MPa
Sprężarka	Rok budowy 1986, typ DVK-280, ciśnienie 1 MPa
POZOSTAŁE URZĄDZENIA	
Tokarnia kołowa uniwersalna	Rok budowy 1971, Wrocławska Fabryka Urządzeń Mechanicznych, typ TUD-40/50
Strugarka poprzeczna	Rok budowy 1988, typ PAB-40
Piła ramowa	Rok budowy 1977, Zasadnicza Szkoła Zawodowa w Kole, typ PM-1200
Nożyce stołowe	Rok budowy 1930
Piec zalewniczy stopów łożyskowych	Rok budowy 1973, ZNAK Piła
Prasa hydrauliczna ręczna	Rok budowy 1940, Auerbach Scheibe Saale, 30 ton
Prasa hydrauliczno-powietrzna	Rok budowy 1969, wykonana w Lokomotywowni Chojnice
Permutytowe urządzenie do zmiękczenia wody preparowanej	Typ KS-1140/MU-c/B
Odkurzacz przemysłowy	Rok budowy 1983, Gliwicka Fabryka Urządzeń Wentylacyjnych „GLIWENT”, typ C1-300
Prasa do resorów parowozowych	Wykonana w Lokomotywowni Chojnice
Wirówka oleju	Rok budowy 1984, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego Kraków, typ MAPX-207-S-24
Piec do topienia metali	Rok budowy 1986, ZNTK Piła
Agregat do mycia	Rok budowy 1990, typ 200 H-16
Smarownica elektropneumatyczna	Rok budowy 1988, OPWRL „PRONTECH” Szczecin, typ SBPM-5-85
Destylator elektryczny	Rok budowy 1999, typ DEM – 2p
Przekształtnik rozruchowy silników spalinowych – 4 sztuki	Rok budowy 1987, typ PRSK-4

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...

**Zał. 6.** Spis wyposażenia „nowej hali” Lokomotywowni Chojnice.

DŹWIGI, PODNOŚNIKI	
Suwnica pomostowa jednotorowa	Rok budowy 1990, Fabryka Urządzeń Dźwigowych Mińsk Mazowiecki, Q – 20 ton, długość 21,7 m
Suwnica pomostowa jednotorowa	Rok budowy 1990, Fabryka Urządzeń Dźwigowych Mińsk Mazowiecki, Q – 12,5 tony, długość 21,7 m
Suwnica pomostowa jednobelkowa z podwieszonym wyciągiem elektrycznym	Rok budowy 1991, GZUT Gliwice, typ JPE, Q – 1 tona, długość 6 m

Podnośniki „Kutroffa” – 8 sztuk	Rok budowy 1991, Q – 8x 25 ton, wysokość podnoszenia 3 m
Podest ruchomy na wózku akumulatorowym	BUMAR Koszalin, typ P-100, typ wózka WNA – 1320, Q – 200 kg
Przeciągarka elektryczna kolejowego taboru szynowego	Rok budowy 1981, ZNTK Piła
Belka suwnicowa	Q – 950 kg
<b>WYTWORNICE ACETYLENOWE</b>	
Sieć acetylenowa – 18 sztuk	Brak danych
<b>WIERTARKI</b>	
Wiertarka kadłubowa	Rok budowy 1991, Zakłady Doskonalenia Zawodowego w Kielcach, typ W II 25
Wiertarka stołowa – 3 sztuki	Rok budowy 1990, Warsztaty Szkolne ZSZ Mechanicznej nr 1 w Toruniu, typ WS-15
Wiertarka stołowa – 3 sztuki	Rok budowy 1989, Zakłady Szkół Mechanicznych Olsztyn, typ WS-15S
Wiertarka stołowa – 2 sztuki	Rok budowy 1989, Zespół Warsztatów Szkolnych Międzyrzecz, typ W5D-16-A2
Wiertarka promieniowa na kółkach	typ ZW 3725
<b>SPAWARKI</b>	
Prostownik spawalniczy „BESTER”	Rok budowy 1989, Zakłady Urządzeń Technologicznych Bielawa, typ SPD-630
<b>SZLIFIERKI</b>	
Szlifierka stołowa – 7 sztuk	Rok budowy 1989, typ SZ 750-1/200
Szlifierka do płaszczyzn ze stołem magnetycznym	Rok budowy 1970, Zakłady Metalowe Radom, typ SPC-20
Szlifierka stojąca	Rok budowy 1961, Żnińska Fabryka Maszyn, typ OND-350
Szlifierka uniwersalna narzędziowa	Rok budowy 1985, Fabryka Automatów Tokarskich „Ponar Wrocław”, Zakład nr 4 w Kowarach, typ NUA-25 MS
Szlifierka do wałków	Rok budowy 1989, Czechosłowacja, typ BHS-25 A/1000
Szlifierka dwutarczowa – 3 sztuki	Rok budowy 1990, typ OND-350 D
<b>ZBIORNIKI</b>	
Podgrzewacz pojemnościowy – 2 sztuki	Rok budowy 1990, „OMNIMER” Sp. z o.o. Gdynia, pojemność 1,5 m <sup>3</sup> , ciśnienie 0,6 MPa
Podgrzewacz pojemnościowy – 2 sztuki	Rok budowy 1990, „OMNIMER” Sp. z o.o. Gdynia, pojemność 2 m <sup>3</sup> , ciśnienie 0,6 MPa
Zbiornik – hydrofor	Rok budowy 1988, Spółdzielnia Pracy „METALOPORT” Szczecin, pojemność 2000 l, ciśnienie 0,6 MPa
Zbiornik – odzłaziacz z aeratorem	Rok budowy 1988, Spółdzielnia Pracy „METALOPORT” Szczecin, pojemność 50 l, ciśnienie 0,5 MPa
Zbiornik sprężonego powietrza – 2 sztuki	Rok budowy 1986, Skierniewickie Zakłady Urządzeń Odpylających i Wentylacyjnych „Rawenn”, pojemność 10 m <sup>3</sup> , ciśnienie 1 MPa

POZOSTAŁE URZĄDZENIA	
Tokarka uniwersalna	Rok budowy 1990, Zakłady Mechaniczne „TARNÓW”, typ TUJ 50M x 3000
Tokarka uniwersalna	Rok budowy 1991, Zakłady Mechaniczne „TARNÓW”, typ TUJ 50 M x 2000
Tokarka uniwersalna szybkobieźna	Rok budowy 1990, Pleszewska Fabryka Obrabiarek „PONAR-PLESZEW”, typ TUM 35 D1 x 1000
Frezarka konsolowa pionowa	Rok budowy 1990, Jarocińska Fabryka Obrabiarek „PONAR-JAFO”, typ SYF-32J
Frezarka konsolowa pionowo-pozioma	Rok budowy 1990, Jarocińska Fabryka Obrabiarek „PONAR-JAFO”, typ FWF-32J
Strugarka do metali pionowa (dłutownica)	Rok budowy 1989, Fabryka Obrabiarek FUSHAN – Chiny, typ B-5032
Strugarka do metali poprzeczna	Rok budowy 1988, Zespół Szkół Mechanicznych nr 1 Szczecin, typ PAB-40
Piła ramowa	Rok budowy 1986, Bułgaria, typ OH 253

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...

**Zał. 7.** Wypadki przy pracy i wykolejenia pociągów w Chojnicach i na stacjach podległych.

Data	Miejsce	Opis
Marzec 1952	Stacja Chojnice	Zmarł nagle na zawał serca w wieku 43 lat, przewodniczący Rady Miejscowej ZZK Wrzalik Bronisław. Zgon nastąpił w drodze do pracy na schodach nastawni dysponującej „Ch”, gdzie pełnił służbę jako nastawniczy.
28.04.1965	Stacja Kotomierz	Wykolejenie się wszystkimi osiami lokomotywy spalinowej SM30-25, na skutek najechania na zamkniętą wykolejnicę Wk2.
24.10.1966	Stacja Tuchola	Lokomotywa spalinowa SM41-103 uderzyła w odstawione na torze ładunkowym wagony.
30.12.1966	Stacja Inowrocław	Podczas pracy manewrowej, będąc na delegacji służbowej, Józef Kowalski (l. 56) poślizgnął się i upadł pod toczący się wagon, w wyniku czego stracił nogę.
18.03.1967	Tor trakcyjny nr 21 stacji Chojnice	Najechanie parowozu Tr203-481 na stojący tam parowóz Tw1-118, który doznał uszkodzenia czołownicy.
4.08.1967	Stacja Złotów	Podczas manewrów zginął maszynista parowozu Ty2-629 Henryk Reszczyński (l. 48). Parowóz najechał na kozioł oporowy toru wyciągowego, wskutek czego doszło do przesunięcia budki maszynisty i zerwania gwizdawki parowozu. Maszynista został zakleszczony pomiędzy nawrotnicą, a przesuniętą ścianką budki. Strumień gorącej pary wydobywający się z kotła parowozu przez zniszczoną gwizdawkę skierował się na uwięzionego maszynistę, powodując jego ugotowanie się na śmierć.

Data	Miejsce	Opis
5.09.1967	Stacja Chojnice	O godzinie 4:08 przy wjeździe pociągu towarowego nr 7596 od strony Pily, wykoleiły się 3 wagony ładowne. Przyczyną wykolejenia było stare pęknięcie widełek przy maźnicy wagonu. Zniszczeniu uległo 60 m.b. toru i 3 rozjazdy. Zamknięcie toru trwało 16 godzin.
30.01.1968	Posterunek Odgałęźny Tczew Suchostrzygi	W pociągu towarowym nr 797, podczas cofania, doszło do wykolejenia się 2 wagonów na końcu składu, w wyniku najechania na zamkniętą wykojeńnicę Wk1.
12.05.1968	Stacja Chojnice	Podczas zarzucania sprzęgła śrubowego, które spowodowało otwarcie się szczytu wagonu dołem, zginął przetokowy Alojzy Rafiński (l. 32).
19.01.1969	Stacja Maksymilianowo	W trakcie pracy manewrowej wypadkowi uległ pomocnik maszynisty Jan Tuszkowski (l. 19). Podczas wchodzenia między wagony a parowóz celem zaczepienia pociągu, pomocnik został zgnieciony przez zderzaki i doznał złamania kości miednicy.
23.09.1969	Szlak Czersk – Rytel	Na kilometrze 79,050 linii kolejowej 203, wypadkowi uległ palacz parowozu Feliks Pałubicki (l. 19). Poszkodowany nadmiernie wychylił się z otwartej budki parowozu, wskutek czego wypadł na międzytorze i doznał złamania kości czołowej głowy.
29.10.1969	Stacja Lubnia	Wykolejenie tendra parowozu Tr203-493 czterema osiami oraz brankardu dwiema osiami.
2.03.1970	Szlak Chojnice – Człuchów	W kilometrze 7,500 linii kolejowej 210, na torze nr 2 doszło do wykolejenia się 15 wagonów w pociągu towarowym nr 84382. Przyczyną wykolejenia było szarpanie pociągiem na zaspach śnieżnych. Przerwa w ruchu pociągów po tym torze trwała 15 godzin.
20.04.1970	Stacja Raclawki	Podczas manewrów doszło do wykolejenia się wszystkimi osiami 2 lokomotyw spalinowych SM42-251 i SM42-253 oraz brankardu od pociągu nr 11583, wskutek najechania na poduszkę piaskową i koziół oporowy.
25.06.1970	Stacja Chojnice	Przy pracy manewrowej wypadkowi uległ Kazimierz Molenda (l. 26). Podczas sprzęgania wagonów ręka poszkodowanego została zmiażdżona przez zderzaki.
15.07.1970	Stacja Terespol Pomorski	Podczas manewrów śmiertelnemu wypadkowi uległ maszynista Alfons Sakowski (l. 45). Maszynista zszedł z parowozu za własną potrzebą, a pomocnik sam rozpoczął przeprowadzanie manewrów. Gdy maszynista chciał wrócić na pokład, wpadł pod manewrujący parowóz.
18.07.1970	Stacja Zajączkowo Tczewskie	Parowóz Ty2-502 przejechał ustawioną przy torze nr 314 tarczę manewrową i cofając wpadł pod pociąg nr 10981 prowadzony lokomotywą ET21-557. W wypadku poszkodowanych zostało 3 pracowników pociągu nr 10981: maszynista Wiktor Malinowski, pomocnik Franciszek Kajetanowski oraz kierownik pociągu Jerzy Skarbek.



Data	Miejsce	Opis
26.11.1970	Szlak Rosochatka – Lipowa Tucholska	Na przejeździe kolejowo-drogowym, w kilometrze 93,310 linii kolejowej 201 samochód wywrotka „Star” z lokomotywowni w Chojnicach, wiozący materiały budowlane z magazynu w Laskowicach Pomorskich do Rejonu Budynków Czersk, wjechał pod pociąg nr 54288 relacji Gdynia – Bydgoszcz. W wypadku zginęli kierowca samochodu Władysław Lipski (l. 37) oraz konwojent Klemens Kiedrowski (l. 37).
7.01.1971	Stacja Chojnice	Parowóz Ok22-57 najechał na wagon motorowy SN61-86, który bez powiadomienia zatrzymał się na torze trakcyjnym nr 21.
18.01.1971	Stacja Laskowice Pomorskie	Na zwrotnicy rozjazdu nr 17, obok budynku dyspozytorni, doszło do wykolejenia się wszystkimi osiami lokomotywy spalinowej SM41-16. Przerwa w ruchu trwała 17 godzin i 25 minut.
26.01.1971	Stacja Chojnice	Wykoleił się wszystkimi osiami wagon Gags 51-196-0040-7.
19.02.1971	Szlak Chojnice – Brusy	Na przejeździe kolejowo-drogowym, w kilometrze 33,000 linii kolejowej 211 pociąg nr 9016 najechał na przyczepę samochodu ciężarowego. Na podmianę wysłano lokomotywę SM41-19.
2.03.1971	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 18, w torze nr 43 doszło do wykolejenia się 2 próżnych wagonów towarowych.
13.04.1971	Szlak Czersk – Bąk	W kilometrze 64,400 linii kolejowej 215 nastąpiło wykolejenie ładownego wagonu towarowego Wddo 502-5262-9.
22.04.1971	Stacja Wierzchowo Człuchowskie	Wykolejenie się 4-osioowego wagonu towarowego.
12.05.1971	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 116 nastąpiło wykolejenie się wagonu motorowego SN60-01.
4.06.1971	Stacja Chojnice	Wykolejenie się parowozu Ty4-92, w wyniku najechania na zamkniętą wykojeńnicę Wk3.
18.06.1971	Stacja Chojnice	Parowóz Tr203-169 z grupą manewrową wyjechał z toru nr 29 wprost na lokomotywę ST43-45 prowadzącą pociąg towarowy nr 84390, wjeżdżający na tor 27.
1.07.1971	Stacja Raclawki	Wykolejenie się jednym wózkiem wagonu do przewozu tłucznia.
10.07.1971	Szlak Sępólno Krajeńskie – Więcbork	W kilometrze 282,260 linii kolejowej nr 281 doszło do wykolejenia się wszystkimi osiami parowozu Ty2-787 prowadzącego pociąg roboczy nr Tg2. Wykolejenie spowodowane było najechaniem na hałdę wyladowanego tłucznia.
18.07.1971	Stacja Drzycim	Wykolejenie się wagonu platformy Pddk-41 nr 2251-3003370-0.
22.07.1971	Stacja Chojnice	O godzinie 1:20, na rozjeździe nr 16 nastąpiło wykolejenie się 3 wagonów. Przyczyną wykolejenia było przełożenie zwrotnicy pod przetaczanym taborem. Przerwa w ruchu pociągów trwała 4 godziny. Straty oszacowano na 28 tys. zł.

Data	Miejsce	Opis
4.08.1971	Stacja Brzuchowo	Wykolejenie się obiema osiami wagonu towarowego, w wyniku najechania na zamkniętą wykolejnicę Wk1.
5.08.1971	Stacja Czersk	Na zwrotnicy rozjazdu nr 47 nastąpiło wykolejenie się parowozu Ok1-332 trzema osiami tendra.
13.08.1971	Stacja Witosław	Podczas pracy manewrowej wypadkowi uległ konduktor hamulcowy Zbigniew Lipiński (l. 19). Przy sprzęganiu wagonów hak sprzęgłowy zmiażdżył poszkodowanemu 3 palce prawej ręki.
8.10.1971	Stacja Złotów	Na zwrotnicy rozjazdu nr 36 nastąpiło wykolejenie wagonu towarowego nr 2051-5998789-5.
10.10.1971	Stacja Sępólno Krajeńskie	Wykolejenie się dwóch wagonów.
12.10.1971	Stacja Lipka Krajeńska	Na torze wyjazdowym w kierunku Piły nastąpiło wykolejenie się krytego wagonu towarowego Gags 1151-1966690-0.
3.11.1971	Stacja Czersk	Na rozjazdach nr 50 i nr 51 nastąpiło wykolejenie się wagonu osobowego Bix 505121-27341-9.
18.11.1971	Stacja Silno	Na zwrotnicy rozjazdu nr 1 nastąpiło wykolejenie się trzech dwuosioowych wagonów towarowych.
16.01.1972	Stacja Chojnice	Podczas manewrów parowóz Tr203-32 przejechał tarczę zaporową toru wyciągowego nr 147, w wyniku czego wykoleił się najjeżdżając na poduszkę piaskową i kozioł oporowy. Straty oszacowano na 24 611 zł.
2.02.1972	Stacja Witosław	Wykolejenie się wagonu towarowego krytego Gklm 1132976-7.
7.04.1972	Stacja Więcbork	Podczas pracy wypadkowi uległ pomocnik maszynisty Franciszek Kiedrowski (l. 24). Po naborze wody z żurawia wodnego poszkodowany poślizgnął się i spadł na międzytorze, doznając złamania prawej kości udowej.
17.04.1972	Stacja Złotów	Podczas pełnienia czynności manewrowego, kierownik pociągu Jerzy Erdmann (l. 38) przewrócił się i pod kołami wagonów stracił lewą nogę.
24.04.1972	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 145 nastąpiło wykolejenie się dwiema osiami krytego wagonu towarowego.
19.05.1972	Stacja Czersk	Wykolejenie się wszystkimi osiami lokomotywy spalinowej ST43-10.
17.06.1972	Stacja Żalno	Wykolejenie się jedną osią wagonu towarowego, na skutek najechania na zamkniętą wykolejnicę Wk2.
19.06.1972	Stacja Zblewo	Wykolejenie się parowozu Ty2-1133.
23.06.1972	Stacja Chojnice	Na torze nr 7, przy rampie wyladowczej, doszło do wykolejenia się wszystkimi osiami dwóch ładownych wagonów towarowych. Akcja ratunkowa trwała 80 godzin.
20.07.1972	Stacja Chojnice	Wykolejenie się lokomotywy SM03 i wagonu platformy.
28.08.1972	Stacja Chojnice	Wykolejenie się tendra oraz parowozu Pm2-33 wskutek najechania na zamkniętą wykolejnicę Wk10.
5.10.1972	Stacja Sępólno Krajeńskie	Na torze przy rampie wyladowczej doszło do wykolejenia się dwóch wagonów towarowych.

Data	Miejsce	Opis
16.10.1972	Stacja Czersk	Wykolejenie się jedną osią wagonu towarowego.
22.11.1972	Stacja Chojnice	Na skutek wadliwej konstrukcji komina, zapalił się dach na budynku garażu samochodowego, w wyniku czego uszkodzona została karetka pogotowia ratunkowego typu Warszawa M-223. Straty oszacowano na 46 500 zł.
8.12.1972	Stacja Chojnice	Wykolejenie się lokomotywy SM03-143 i wagonów osobowych.
14.12.1972	Szlak Wielki Kack – Gdynia Główna Osobowa	Na linii kolejowej nr 201 doszło do czołowego zderzenia pociągów: towarowego nr 75998 z osobowym nr 914 relacji Gdynia – Bydgoszcz. Pociąg towarowy prowadzony przez załogę z Chojnic, przejechał stację Wielki Kack bez zatrzymania i wjechał na tor niewłaściwy. Przyczyną wypadku była błędna interpretacja rozkazu szczególnego przez maszynistę pociągu towarowego.
26.02.1973	Bocznica Mostostalu Chojnice	Wykolejenie się wszystkimi osiami parowozu Tr203-248.
5.03.1973	Stacja Więcbork	Na zwrotnicy rozjazdu nr 27 doszło do wykolejenia się wózkiem silnikowym wagonu motorowego SN61-160.
9.04.1973	Stacja Sępólno Krajeńskie	Na torze bocznym do starej wagi, doszło do wykolejenia się krytego wagonu towarowego Kdth 51-114-3006-0.
11.04.1973	Stacja Czersk Świecki	Wykolejenie się wszystkimi osiami lokomotywy spalinowej SM42-252.
14.04.1973	Stacja Czersk	Wykolejenie się dwóch wagonów towarowych.
29.04.1973	Stacja Miastko	Podczas pracy manewrowej doszło do zderzenia wagonu motorowego SN61-130 ze składem pociągu nr 11018. W wyniku wypadku uszkodzona została kabina sterownicza A wagonu motorowego.
3.05.1973	Stacja Tuchola	Wyskoczenie czopa skreću wózka tocznego w oczyszczarce tłucznia OT-400-02.
29.05.1973	Stacja Zajączkowo Tczewskie	Na zwrotnicy rozjazdu nr 233 doszło do wykolejenia się parowozu Ty2-921 oraz tendra.
4.06.1973	Stacja Chojnice	Pociąg towarowy nr 48387, wjeżdżający na tor 11, nie zatrzymał się przed semaforem wyjazdowym wskazującym sygnał „stój” i wjechał na tor 2 w kierunku Człuchowa.
28.07.1973	Szlak Nowy Młyn – Tuchola	O godzinie 21:03 w kilometrze 71,426 linii kolejowej nr 208, w pociągu nr 19380 przewożącym konstrukcje kratownicowe o przekroczonej skrajni doszło do wykolejenia się 7 wagonów. Przerwa w ruchu trwała 20 godzin i 27 minut.
24.10.1973	Stacja Rytel	Wykolejenie się dwiema osiami parowozu Ty2-1351.
25.11.1973	Stacja Chojnice	Na torze wyjazdowym z lokomotywni doszło do wykolejenia się tendra parowozu Ok22-27.
28.11.1973	Stacja Chojnice	Na końcu kanału oczystkowego przed lokomotywnią doszło do wykolejenia się tendra parowozu Ty2-59.
29.01.1974	Stacja Wierzchucin	Wykolejenie się trzema osiami parowozu Ty2-446.

Data	Miejsce	Opis
7.02.1974	Stacja Krajenka	Wykolejenie się na zwrotnicy rozjazdu nr 5 trzech wagonów towarowych.
22.02.1974	Stacja Złotów	Wykolejenie się trzech ładownych wagonów towarowych.
26.02.1974	Szlak Chojnice – Człuchów	W kilometrze 5,600 linii kolejowej 210 doszło do pożaru lokomotywy spalinowej SM42-248 prowadzącej pociąg nr 11012 relacji Miastko – Chojnice. Straty oszacowano na 50 tys. zł.
16.07.1974	Stacja Chojnice	Wykolejenie się dwóch wagonów towarowych.
1.08.1974	Stacja Chojnice	W okresie rozjazdu nr 68, w rejonie nastawni Ch1, nastąpiło starcie i wykolejenie się 4 wagonów.
9.08.1974	Stacja Czersk	Na zwrotnicy rozjazdu nr 35 nastąpiło wykolejenie się czterech ładownych wagonów towarowych.
4.09.1974	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 145 nastąpiło wykolejenie się trzema osiami lokomotywy SM42-104.
2.11.1974	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 42 nastąpiło wykolejenie się wózkiem napędowym wagonu motorowego SN61-28.
29.11.1974	Stacja Chojnice	Na torze nr 15 doszło do wykolejenia się jednym wózkiem wagonu towarowego.
31.12.1974	Stacja Tuchola	Wykolejenie się jednym wózkiem wagonu osobowego nr 505121-27306-2.
11.01.1975	Stacja Chojnice	Podczas pracy manewrowej przetokowy Zdzisław Iwoń (l. 26) doznał zmiążdżenia lewej ręki.
20.03.1975	Stacja Cekcyn	Pociąg towarowy nr 71382 relacji Chojnice – Działdowo, prowadzony podwójną trakcją lokomotyw spalinowych SM42-140 oraz SM42-330, o godzinie 8:00 przejechał semafor wyjazdowy wskazujący sygnał „stój”. W wyniku zdarzenia pociąg rozpruł zwrotnicę rozjazdu nr 1. Pociąg został zatrzymany przed przystankiem osobowym Wierzhucin Stary. Przyczyną przejechania semafora było zaśnięcie drużyn lokomotywowych i kierownika pociągu.
26.03.1975	Stacja Gutowiec	Samozapłon wagonu motorowego SN61-87, prowadzącego pociąg osobowy nr 714 relacji Piła – Tczew. Ze względu na doznane uszkodzenia wagon motorowy przeznaczono do kasacji.
14.06.1975	Stacja Złotów	Na torze łącznikowym w rozjeździe 41/42 nastąpiło wykolejenie się pięcioma osiami parowozu Ty2-559.
9.07.1975	Szlak Więcbork – Sępólno Krajeńskie	Na przejeździe kolejowo-drogowym, w kilometrze 281,516 linii kolejowej nr 281, doszło do zderzenia samochodu osobowego Fiat 125p z dwoma zczepionymi ciągnikami szynowymi o numerach 5333 oraz 5335. W wypadku zginęły 2 kobiety podróżujące fiatem.
15.07.1975	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się tendra parowozu Ty2-787 i wagonu towarowego.
22.08.1975	Stacja Złotów	Na zwrotnicy rozjazdu nr 33 nastąpiło wykolejenie się jednym wózkiem wagonu towarowego nr 195-6-875-2.
26.08.1975	Stacja Chojnice	Na torze przy kanale oczystkowym nastąpiło wykolejenie się jednym wózkiem tendra parowozu Ty2-502.



Data	Miejsce	Opis
14.09.1975	Stacja Raclawki	O godzinie 2:50 pociąg towarowy nr 38181 relacji Szczecin – Kraków, prowadzony lokomotywą spalinową ST43-43 przejechał semafor wyjazdowy E2 wskazujący sygnał „stój”, wjechał na tor żeberkowy ochronny nr 13 i rozbił się na koźle oporowym, doprowadzając do wykolejenia się lokomotywy i 4 wagonów. Przerwa w ruchu trwała 23 godziny i 17 minut, a straty oszacowano na 57 040 zł.
25.09.1975	Stacja Chojnice	O godzinie 16:10 w hali lokomotywowni na stacji Chojnice doszło do wypadku, w wyniku którego uszkodzony został rzemieślnik Janusz Murawski (l. 20). Manewrująca lokomotywa SM42-248, uderzyła w stojącą przy stacji naboru paliwa odhamowaną lokomotywę SM42-254, która potoczyła się w stronę hali lokomotywowni. Bezwładna lokomotywa SM42-254 uderzyła w uniesione na podnośnikach pudło wagonu motorowego SN60-01, pod którym pracował Janusz Murawski. W wyniku uderzenia pudło wagonu motorowego opadło na wózki przygniatając odkręcającego kolektor ssący rzemieślnika, który doznał ciężkich obrażeń ciała. Pudło wagonu motorowego opadając przewróciło jeden z podnośników, który z kolei przewrócił żelazny słup podtrzymujący konstrukcję dachową hali, w wyniku czego opadło około 50 metrów kwadratowych konstrukcji dachowej.
30.09.1975	Stacja Chojnice	Na trójkacie nastąpiło wykolejenie się wszystkimi osiami parowozu Pt47-140.
27.10.1975	Szlak Więcbork – Sępólno Krajeńskie	O godzinie 2:57 w kilometrze 283,176 linii kolejowej nr 281, pociąg zbiorowy nr 2273 wiozący ładunek o przekroczonej skrajni, zawadził o belki nośne drewnianego wiaduktu drogowego niszcząc 5 z nich.
8.11.1975	Stacja Czersk	Na torze nr 3 doszło do wykolejenia się wagonu nr 02-51-553-1065-6.
20.11.1975	Stacja Chojnice	Na trójkacie nastąpiło wykolejenie się dwiema osiami tendra parowozu Pt47-123.
25.12.1975	Stacja Chojnice	Obok punktu kontrolnego nastąpiło wykolejenie się jednym wózkiem wagonu motorowego SN61-85.
25.01.1976	Stacja Rytel	Zerwanie się osi tocznej z prowadnic i sztych resorowych przy parowozie Ty4-106.
22.03.1976	Stacja Chojnice	O godzinie 3:30, podczas wykonywania pracy manewrowej manewrowy Wincenty Nowakowski (l. 49) uległ śmiertelnemu wypadkowi. Po zaczepieniu grupy wagonów na torze nr 21, manewrowy wszedł na tor nr 23, gdzie wpadł pod przejeżdżający parowóz.
3.04.1976	Stacja Chojnice	Na torze nr 25 nastąpiło wykolejenie się krytego wagonu towarowego nr 148-3-282-0.

Data	Miejsce	Opis
15.05.1976	Nieżychowice, Wierzchowo Człuchowskie	W tym dniu zginęło dwoje pracowników chojnickiej lokomotywowni. Maszynista pojazdów trakcyjnych Kazimierz Kazimierczak (l. 31) w niewyjaśnionych okolicznościach poniósł śmierć na miejscu w wypadku na motocyklu, podczas powrotu z Chojnic do domu w Nieżychowicach. Uczeń warsztatowy Jan Ebertowski (l. 18) wraz z bratem Mirosławem Ebertowskim, pomocnikiem maszynisty w Wierzchowie Człuchowskim, jechali motocyklem z Wierzchowa do Zamartego. Z powodu nadmiernej szybkości na łuku motocykl wypadł z drogi, wskutek czego kierujący motocyklem Mirosław doznał ciężkich obrażeń ciała, natomiast Jan podróżujący jako pasażer, poniósł śmierć na miejscu.
4.06.1976	Stacja Kamień Krajeński	Wykolejenie się pięciu wagonów towarowych.
8.06.1976	Stacja Chojnice	Wykolejenie się parowozu Ty2-9.
12.06.1976	Stacja Gutowiec	Wykolejenie się dwóch wagonów towarowych.
21.08.1976	Stacja Chojnice	O godzinie 15:10, podczas pracy manewrowej, manewrowy Andrzej Głowczewski (l. 32) uległ nieszczęśliwemu wypadkowi. W czasie sprzęgania wagonów na torze nr 31 manewrowy nie zauważył, że zaczepiany wagon z ZSRR nie posiada zderzaków, wskutek czego został uderzony i doznał złamania dwóch żeber i lewego obojczyka.
30.11.1976	Stacja Więcbork	Wykolejenie się dwiema osiami wagonu towarowego.
29.12.1976	Stacja Witosław	Wykolejenie się dwóch wagonów.
30.12.1976	Stacja Raclawki	Wykolejenie się trzech wagonów.
19.01.1977	Stacja Bąk	Wykolejenie się pięcioma osiami parowozu Ty2-266.
20.02.1977	Stacja Chojnice	Wykolejenie się wózkiem napędowym wagonu motorowego SN61-510.
4.09.1977	Stacja Rytel	Podczas łączenia grupy wagonów konduktor pociągu towarowego nr 7771 Józef Krajecki potknął się na międzytorzu i doznał zwichnięcia nogi w stawie piętowo-skokowym oraz złamania dwóch kości piętowych prawej nogi.
17.09.1977	Stacja Chojnice	W pociągu towarowym nr 83182 relacji Szczecin – Huta Katowice, wjeżdżającym do Chojnic od strony Człuchowa, na rozjeździe krzyżowym podwójnym nr 132 doszło do wykolejenia się drugą osią drugiego wózka wagonu czteroosiowego Nr 20515323076-3 załadowanego rudą. Przyczyną wykolejenia się wagonu było odpadnięcie obręczy z prawego koła. Wagon był w okresie gwarancyjnym po naprawie w ZNTK Ostrów Wielkopolski.
27.10.1977	Szlak Rytel – Chojnice	O godzinie 8:01, w kilometrze 92,137 linii kolejowej 203, w pociągu osobowym nr 57711 doszło do wykolejenia się dwiema osiami wagonu pocztowego nr 515110-0184042-8.
20.11.1977	Stacja Witosław	Wykolejenie się jednego wagonu.

Data	Miejsce	Opis
7.01.1978	Szlak Chojnice – Wierzchowo Człuchowskie	O godzinie 9:50, na przejeździe kolejowo-drogowym z sygnalizacją świetlną, w kilometrze 100,407 linii kolejowej 203, doszło do zderzenia się samochodu osobowego Syrena 104 z jadącym luzem parowozem Ty2-1124.
28.03.1978	Stacja Chojnice	Na trójkącie nastąpiło wykolejenie się czterech ładownych wagonów towarowych.
11.06.1978	Szlak Cekcyn – Tuchola	W kilometrze 173,800 linii kolejowej 208 nastąpiło wykolejenie się wagonu nr 51-506-4-208-8.
14.06.1978	Szlak Mrocza – Witosław	O godzinie 19:00 w kilometrze 249,733 linii kolejowej nr 281, w pociągu nr Tg12 prowadzonym parowozem Ty2-684, doszło do wykolejenia się ośmiu ładownych żwirem wagonów samowyladowczych.
14.06.1978	Szlak Czersk – Gutowiec	O godzinie 21:45 w kilometrze 69,485 linii kolejowej 203, pod pociąg nr G-84 prowadzony lokomotywą SM42 rzucił się pracownik sekcji drogowej w Chojnicach Ryszard Krieger (l. 35), popełniając samobójstwo.
8.09.1978	Przystanek osobowy Żółtnica	O godzinie 8:07 pod pociąg nr 5865 prowadzony lokomotywą ST44-600 wjechał samochód wojskowy Armii Radzieckiej. W wypadku zginęło dwoje żołnierzy radzieckich.
1.11.1978	Szlak Cekcyn – Tuchola	Na linii kolejowej nr 208 nastąpiło wykolejenie się wszystkimi osiami wagonu cysterny nr 7464-74.
2.11.1978	Stacja Chojnice	Na rozjeździe podwójnym krzyżowym nr 16 doszło do wykolejenia się trzema osiami parowozu Pt47-154.
4.01.1979	Szlak Będźmierowice – Czersk	Na linii kolejowej nr 215 nastąpiło wykolejenie się wózkiem silnikowym wagonu motorowego SN52-32.
22.01.1979	Stacja Chojnice	Wykolejenie się trzema osiami tendra parowozu Ty2-265 w wyniku najechania na zamkniętą wykojnicę Wk11.
24.01.1979	Stacja Silno	Wykolejenie się dwiema osiami parowozu Ty2-921.
2.02.1979	Stacja Czersk	Wykolejenie się wszystkimi osiami 3 wagonów.
10.02.1979	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się tylnego wózka tendra parowozu Ty2-1124.
18.04.1979	Stacja Tuchola	Na zwrotnicy rozjazdu nr 25 nastąpiło wykolejenie się dwóch wagonów towarowych.
7.05.1979	Szlak Więcbork – Sypniewo	W kilometrze 86,000 linii kolejowej 240 nastąpiło wykolejenie się wagonu osobowego nr 505121-17306-2. W wyniku zdarzenia pudło wagonu przechyliło się w dół nasypu, a wózek wagonu spadł z nasypu.
19.09.1979	Stacja Czersk	Wykolejenie się wszystkimi osiami parowozu Ty2-1253 wraz z tendrem, w wyniku najechania na zamkniętą wykojnicę Wk1.
24.11.1979	Stacja Chojnice	Podczas pracy ustawiacz Franciszek Kozłowski (l. 59), przechodząc obok taboru odstawionego na torze nr 47, został przygnieciony drzwiami, które odpadły ze stojącego wagonu. W wyniku zdarzenia poszkodowany doznał złamania drugiego kręgu lędźwiowego.

Data	Miejsce	Opis
15.02.1980	Stacja Kamień Krajeński	O godzinie 23:55 dyżurny ruchu zauważył palący się wagon mieszkalny nr 855985, należący do DOM Chojnice, stojący w grupie na ładowni ogólnodostępnej. Wagon spłonął doszczętnie, a przyczyną pożaru było wypadnięcie rozżarzonego węgla z pieca ogrzewczego.
27.05.1980	Stacja Chojnice	Na zwrotnicach rozjazdów nr 1-2 nastąpiło wykolejenie się wszystkimi osiami wagonu towarowego Gags-t 196-4661-8.
31.05.1980	Stacja Chojnice	Podczas wykonywania obowiązków służbowych techniczny odprawiacz pociągów Józef Repiński (l. 38) idąc torem nr 3 wpadł pod przejeżdżającą lokomotywę. W wyniku doznanych obrażeń poszkodowany zmarł w szpitalu osierocając siedmioro dzieci.
19.08.1980	Szlak Otłoczyn – Brzoza Toruńska	O godzinie 4:30 w kilometrze 99,312 linii kolejowej nr 18, doszło do czołowego zderzenia pociągu osobowego nr 5130 relacji Toruń Główny – Łódź Kaliska, prowadzonego lokomotywą SP45-160 z pociągiem towarowym nr 11599 prowadzonym lokomotywą ST44-607 przez chojnicką załogę. Do wypadku doszło w wyniku samowolnego wyruszenia pociągu towarowego ze stacji Otłoczyn oraz zignorowania semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „stój”. Pociąg towarowy wyjechał ze stacji Otłoczyn na tor szlakowy lewy – niewłaściwy do kierunku jazdy i kontynuował jazdę tym torem bez otrzymania rozkazu pisemnego, ignorując podstawowe zasady ruchu pociągów na liniach dwutorowych. W wyniku zderzenia zginęło 63 pasażerów pociągu osobowego oraz 4 kolejarzy: kierownik pociągu osobowego Henryk Różański (l. 54), pomocnik maszynisty pociągu osobowego Józef Głowiński (l. 28), pomocnik maszynisty pociągu towarowego Andrzej Bogusz (l. 23), oraz maszynista pociągu towarowego Mieczysław Roschek (l. 43). Katastrofa kolejowa pod Otłoczynem była jedną z największych katastrof kolejowych na sieci PKP, a winnym jej spowodowania był chojnicki maszynista.
2.09.1980	Stacja Starogard Gdański	Podczas manewrów doszło do zderzenia złączonych wagonów motorowych SN61-90 oraz SN61-121 ze składem wagonów osobowych. Przyczyną wypadku było zasłabnięcie maszynisty wagonów motorowych.
17.10.1980	Stacja Człuchów	Na przejeździe kolejowo-drogowym, w ciągu drogi krajowej nr 25, nastąpiło wykolejenie się siedemnastu wagonów.
27.12.1980	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 10, w torze nr 65, nastąpiło wykolejenie się czterech wagonów towarowych.
9.02.1981	Stacja Chojnice	Obok składnicy opału nastąpiło wykolejenie się jednym wózkiem lokomotywy ST44-276.
28.04.1981	Stacja Mrocza	Wykolejenie się czterech ładownych wagonów towarowych.
5.05.1981	Stacja Czersk	Wykolejenie się jednym wózkiem wagonu osobowego.
28.09.1981	Szlak Lipusz – Łubiana	Na linii kolejowej nr 211 doszło do wykolejenia się dwiema osiami dźwigu EDK-206.



Data	Miejsce	Opis
26.12.1981	Stacja Tuchola	Wykolejenie się wszystkimi osiami lokomotywy SM41-16, w wyniku najechania na zamkniętą wykolejnicę Wk7.
13.01.1982	Stacja Silno	Wykolejenie się wagonu nr 155177.
17.03.1982	Stacja Czersk	Wykolejenie się wagonu towarowego.
15.05.1982	Szlak Człuchów – Miastko	Na linii kolejowej nr 413 doszło do wykolejenia się wagonu motorowego SN61-63.
22.07.1982	Stacja Chojnice	Wykolejenie się dwóch wagonów.
8.08.1982	Stacja Lubnia	Wykolejenie się trzech wagonów.
21.08.1982	Stacja Wierzchucin	O godzinie 3:42 w rejonie nastawni wykonawczej Wc1, pociąg towarowy nr 57390 relacji Bytów – Ostrów, prowadzony lokomotywą ST44-454 przez drużynę z lokomotywowni Zajązdkowo Tczewskie, zignorował semafor wjazdowy wskazujący sygnał „stój” i wjechał na tor nr 13, na którym pod semaforem wyjazdowym w kierunku Chojnic stał pociąg towarowy nr 53311 relacji Brodnica – Czarna Woda, prowadzony lokomotywą ST44-434 przez drużynę z lokomotywowni Chojnice. W wyniku zdarzenia pociąg wjeżdżający z Kościerzyny zderzył się czołowo z pociągiem oczekującym na odjazd do Chojnic. W wypadku zginęli śmiercią tragiczną chojniccy maszyniści Józef Gąsiorowski (l. 32) oraz Jan Knitter (l. 39), zniszczone zostało 16 wagonów węglarek, obie lokomotywy serii ST44 oraz 420 m.b. toru. Straty oszacowano na 40 milionów złotych.
21.09.1982	Stacja Żalno	Wykolejenie się dwóch cystern z ZSRR.
23.09.1982	Przystanek osobowy Krojanty	Wykolejenie się wagonu.
8.10.1982	Stacja Lipusz	Wykolejenie się wagonu cysterny.
29.11.1982	Stacja Brzuchowo	Zatarcie się czwartej osi lokomotywy spalinowej SM41-103.
30.11.1982	Stacja Przechlewo	Zatarcie się osi parowozu Ol49-103.
2.06.1983	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się jednym wózkiem wagonu towarowego nr 1964-519-6.
2.11.1983	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się trzech cystern.
15.11.1983	Stacja Chojnice	W czasie załadunku wagi wagonowej na wagon nr 2051390-4238-4 stojący na torze nr 75, nastąpiło zakleszczenie się wagi pomiędzy wspomnianym wagonem a wagonem stojącym na sąsiednim torze nr 81.
11.12.1983	Stacja Nowa Święta	Wykolejenie się wagonu platformy nr 513100092-31.
17.04.1984	Stacja Chojnice	Wykolejenie się parowozu Ty2-502 oraz wagonu chłodni Ibhs 2251814-4431-9.
24.08.1984	Stacja Człuchów	Podczas pracy manewrowej pomocnik maszynisty Bogdan Ginter zginął śmiercią tragiczną, w wyniku potrącenia przez parowóz serii Pt47.
14.09.1984	Stacja Złotów	Wykolejenie się wagonu towarowego nr 2251940-6642-5.

Data	Miejsce	Opis
17.09.1984	Stacja Sępólno Krajeńskie	Wykolejenie się jedną osią ładownego wagonu towarowego nr 5055-26472-36.
25.09.1984	Szlak Bruchniewo – Klonowo	Na linii kolejowej nr 240 nastąpiło wykolejenie się jedną osią wagonu nr 2151-210-543-6.
6.11.1984	Stacja Witosław	Na zwrotnicy rozjazdu nr 10 nastąpiło wykolejenie się jedną osią wagonu towarowego nr 513415652-4.
19.11.1984	Stacja Złotów	Wykolejenie się wagonu towarowego Gags 1153-1959233-9.
30.11.1984	Stacja Złotów	Wykolejenie się ładownego wagonu towarowego nr 1153-1954233-9.
7.12.1984	Stacja Koronowo	Wykolejenie się wagonu do przewozu zboża nr 510922135-3.
17.01.1985	Stacja Tczew	Podczas pracy zmarł maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych Franciszek Jutrzenka.
15.03.1985	Stacja Więcbork	Wykolejenie się wagonu osobowego Bix 505121-27323-7.
13.11.1985	Stacja Łubiana	Wykolejenie się wagonu towarowego nr 31665-577-0.
16.11.1985	Szlak Rytel – Chojnice	W kilometrze 92,2 linii kolejowej 203 miało miejsce czołowe zderzenie się parowozu Ty2-856 z Zajączkowa Tczewskiego z lokomotywą spalinową ST44-611 ze Szczecinka.
22.03.1986	Stacja Lubnia	Wykolejenie się dwiema osiami wagonu do przewozu zboża Ugpps 42-51-9136544-3.
13.04.1986	Szlak Więcbork – Sępólno Krajeńskie	W kilometrze 278,925 linii kolejowej 281 nastąpiło wykolejenie się lokomotywy spalinowej SP42-099.
3.11.1986	Stacja Złotów	Wykolejenie się wózkiem napędowym wagonu motorowego SN61-144.
26.10.1986	Stacja Złotów	Wykolejenie się krytego wagonu towarowego nr 1444865-5.
22.01.1987	Stacja Bąk	Zatarcie się łożyska piątej osi lokomotywy spalinowej SP45-114.
10.02.1987	Stacja Brusy	Zerwanie się zawieszenia wózka tocznego wagonu osobowego Bh 505129-22045-3.
15.02.1987	Stacja Złotów	Wykolejenie się wagonu motorowego SN61-121.
27.03.1987	Stacja Bąk	Wykolejenie się lokomotywy SM42-219.
15.06.1987	Stacja Męcikał	Wykolejenie się wagonu towarowego Euds 5336316-5.
20.07.1987	Stacja Koronowo	Wykolejenie się 2 wagonów towarowych.
8.12.1987	Stacja Kujan	Wykolejenie się wagonu motorowego SN61-134.
12.02.1988	Stacja Mrocza	Zatarcie się łożyska pierwszej osi tendra parowozu Ty2-475.
29.07.1988	Stacja Chojnice	Na zwrotnicy rozjazdu nr 129 doszło do czołowego zderzenia i wykolejenia się lokomotyw ST44-1107 oraz ST44-907.
10.09.1988	Szlak Witosław – Runowo Krajeńskie	W kilometrze 260,725 linii kolejowej 281 doszło do wykolejenia się drezyny WM15-334.
4.02.1989	Bocznica Lipka Krajeńska – Debrzno Lotnisko	Wykolejenie się lokomotywy ST44-609.
14.04.1989	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się dwóch wagonów.

Data	Miejsce	Opis
1.08.1989	Szlak Kujan – Złotów	W kilometrze 98,902 linii kolejowej 240 nastąpiło wykolejenie się wagonu motorowego SN61-81.
11.10.1989	Stacja Kujan	Wykolejenie się wagonu nr 31-5371458-1.
3.12.1989	Szlak Sypniewo – Złotów	Na linii kolejowej 240 nastąpiło wykolejenie się wagonu motorowego SN61-138 oraz dwóch wagonów osobowych.
27.12.1989	Szlak Żalno – Silno	Na linii kolejowej 208 nastąpiło oberwanie się skrzyni biegów wagonu motorowego SN61-545.
9.06.1990	Szlak Silno – Chojnice	W kilometrze 193,000 linii kolejowej nr 208 doszło do wykolejenia się dźwigu nr KEOGPG-505.
21.07.1990	Przystanek osobowy Krojanty	Wykolejenie się dwóch wagonów platform o numerach 31513904037-4 oraz 5179402033-7.
23.07.1990	Stacja Złotów	Wykolejenie się wagonu cysterny Kks-x 5179402033-7.
20.12.1990	Stacja Żalno	Zatarcie się łożyska drugiej osi lokomotywy spalinowej SM41-17.
7.06.1991	Stacja Lipusz	Wykolejenie się wózkiem napędowym wagonu motorowego SN61-179.
23.06.1991	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się lokomotywy spalinowej SP45-113.
25.08.1991	Stacja Lipka Krajeńska	Wykolejenie się trzech wagonów cystern.
5.06.1992	Stacja Brusy	Wykolejenie się wagonu motorowego SN61-133.
8.06.1992	Stacja Lipusz	Wykolejenie się lokomotywy SP45-053.
2.02.1995	Stacja Gutowiec	Zatarcie się łożyska czwartej osi lokomotywy spalinowej SP45-193.
26.04.1995	Stacja Chojnice	Na wiadukcie nad ulicą Dworcową doszło do wykolejenia się wagonu cysterny.
4.01.2005	Stacja Lipusz	Na niestrzeżonym przejeździe kolejowo-drogowym tuż przed stacją w pociąg pasażerski relacji Kościerzyna Chojnice prowadzony lokomotywą spalinową SP42-230 wjechał samochód ciężarowy z cysterną.
15.12.2006	Stacja Chojnice	O godzinie 13:10 na wiadukcie nad ulicą Dworcową doszło do wykolejenia się wszystkimi osiami lokomotywy spalinowej SU45-122 prowadzącej pociąg osobowy relacji Chojnice – Piła Główna. Przyczyną wykolejenia lokomotywy był niedoszlifowany spaw na torach. W tym samym dniu przed południem na torach, po których jechał pociąg do Piły trwały prace. Wstawienie lokomotywy na tory zajęło prawie 24 godziny.
17.08.2007	Szlak Ogorzeleny – Chojnice	Okolo godziny 16:20 na przejeździe kolejowym nieopodal miejscowości Cołdanki, na linii kolejowej nr 281, pod lokomotywę SM42 wracającą luzem z Kamienia Krajeńskiego wjechał ciągnik rolniczy. Traktorzysta nie zastosował się do znaku STOP ustawionego przed przejazdem. W wyniku zdarzenia uszkodzona została przyczepa ciągnika rolniczego, kierowca nie odniósł obrażeń.

Data	Miejsce	Opis
13.07.2010	Szlak Korzybie – Miastko	O godzinie 9:10 w kilometrze 152,000 linii kolejowej 405 doszło do czołowego zderzenia jadącego prawidłowo pociągu osobowego nr 89523 relacji Szczecinek – Słupsk, prowadzonego lokomotywą SU42-523, z pociągiem osobowym nr 98522 relacji Słupsk – Szczecinek, prowadzonego lokomotywą SU42-524. Przyczyną wypadku był wyjazd opóźnionego pociągu do Szczecinka ze stacji Korzybie bez otrzymania zgody na opuszczenie stacji od dyżurnego ruchu stacji Miastko. Do wypadku przyczynił się również wadliwy system komunikacji pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą, oparty na radiowym przekazywaniu sygnałów pozwolenia odjazdu potwierdzanych wiadomością SMS, wynikający z zamknięcia posterunku ruchu w Korzybiu. W wypadku poszkodowanych zostało 37 pasażerów obu pociągów. Zniszczone i przeznaczone do kasacji zostały lokomotywy SU42-523 oraz SU42-524 oraz dwa dwuczłonowe zestawy wagonów Bipa.
28.09.2010	Szlak Lipusz – Lubiana	Około godziny 10:00 na przejeździe kolejowo-drogowym na linii kolejowej 211, opóźniony pociąg osobowy nr 2234 relacji Kościerzyna – Chojnice, prowadzony autobusem szynowym SA101-002, uderzył w naczepę samochodu ciężarowego, który nie zatrzymał się przed znakiem STOP i wjechał na przejazd kolejowy. W wyniku zdarzenia zniszczony został człon sterowniczy SA121-002, a maszynista Krzysztof Czarnowski prowadzący pojazd poniósł śmierć na miejscu. W wypadku poszkodowanych zostało siedmiu pasażerów pociągu. Uszkodzony szynobus przeznaczono do kasacji.
30.09.2010	Szlak Brusy – Chojnice	Około godziny 7:10 na przejeździe kolejowo-drogowym przed przystankiem osobowym Żabno koło Chojnic, pod pociąg osobowy nr 2232 relacji Brusy – Chojnice, prowadzony autobusem szynowym SA101-001, wjechał samochód marki Peugeot Boxer. W wypadku poszkodowanych zostało czworo pasażerów busa.
28.11.2010	Szlak Lipusz – Brusy	Około godziny 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym przed przystankiem osobowym Lubnia, pod pociąg osobowy nr 2239 relacji Chojnice – Kościerzyna prowadzony autobusem szynowym SA101-003, wjechał samochód osobowy marki Ford Galaxy. W wypadku poszkodowane zostały dwie osoby dorosłe oraz piątka dzieci podróżujących samochodem osobowym.
6.01.2011	Szlak Brusy – Chojnice	Na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Powalki, w bok pociągu osobowego relacji Chojnice – Kościerzyna prowadzonego autobusem szynowym SA103, uderzył samochód osobowy marki BMW.



Data	Miejsce	Opis
7.07.2011	Szlak Chojnice – Brusy	Około godziny 14:00 na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Męcikał, pod pociąg osobowy nr 2237 relacji Chojnice – Kościerzyna prowadzony autobusem szynowym SA109-006, wjechał samochód osobowy marki Skoda. W wypadku poniósł śmierć na miejscu 71-letni kierowca samochodu osobowego.
21.02.2013	Szlak Chojnice – Brusy	Około godziny 10:30 na przejeździe kolejowo-drogowym na drodze wojewódzkiej nr 235, pociąg osobowy prowadzony autobusem szynowym SA109-006 uderzył w bok samochodu ciężarowego marki SCANIA, który nie zastosował się do znaku STOP ustawionego przed przejazdem.
16.08.2013	Szlak Chojnice – Rytel	Na przejeździe kolejowo-drogowym nieopodal miejscowości Klawkowo, pod pociąg osobowy relacji Chojnice – Tczew prowadzony lokomotywą SM42-204 wjechał ciągnik rolniczy. W wyniku wypadku ranny został kierowca traktora.
22.07.2015	Szlak Wierzchowo Człuchowskie – Lipka Krajeńska	Około godziny 8:00 na przejeździe kolejowo-drogowym w okolicy miejscowości Myślizoszcz, pod pociąg osobowy relacji Chojnice – Piła Główna prowadzony autobusem szynowym SA109-009, wjechał samochód osobowy marki Opel Corsa. W wypadku poniósł śmierć na miejscu 68-letni kierowca samochodu osobowego.
11.11.2015	Szlak Kościerzyna – Lipusz	Około godziny 17:48 na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Łubiana, pod pociąg osobowy relacji Kościerzyna – Chojnice prowadzony autobusem szynowym SA109-002, wjechał samochód osobowy marki Volkswagen. W wyniku zderzenia dachował samochód osobowy, natomiast szynobus wykoleił się i został poważnie uszkodzony. Poszkodowane zostały cztery osoby podróżujące samochodem osobowym oraz maszynista i jeden z pasażerów pociągu.
14.06.2017	Szlak Chojnice – Rytel	Około godziny 16:00 na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Klawkowo, pod pociąg osobowy relacji Chojnice – Tczew prowadzony autobusem szynowym SA132-006, wjechał samochód osobowy. W wyniku wypadku zmiądzony został tył samochodu osobowego, lecz nikt nie odniósł obrażeń.

Data	Miejsce	Opis
23.10.2017	Szlak Wierzchowo Człuchowskie – Lipka Krajeńska	Około godziny 13:30 na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Nowe Gronowo, pod pociąg osobowy relacji Chojnice – Piła Główna prowadzony autobusem szynowym SA109-009 wjechała śmieciarka. W wyniku wypadku zniszczona została kabina sterownicza szynobusu. Pojazd szynowy wykołował się wszystkimi osiami, a śmieciarka została rozerwana. Poszkodowane zostało trzynaście osób z pociągu i trzy ze śmieciarki. Maszynistę i kierowniczkę pociągu śmigłowcami przewieziono do szpitali w Gdańsku i w Bydgoszczy. Uszkodzony szynobus SA109-009 został przeznaczony do kasacji.

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...

**Załącznik 8.** Zwierzchnicy jednostek służbowych Zakładu Taboru w Chojnicach w latach 1997-1999.

Dyrektor Zakładu Taboru	mgr inż. Jan Połomski
Naczelnik Działu ds. Pracowniczych	mgr Barbara Wirkus
Kontrolerzy	inż. Anatol Kupryciuk, inż. Andrzej Sikora
Inspektorzy BHP	Romuald Redzimski, Zdzisław Sołtyk
Stanowisko ds. obronnych	Jan Grudziński
Radca Prawny	mgr Bogdan Kortas
Stanowisko ds. informatyki	inż. Benedykt Kulesza, inż. Marek Januszewski
Stanowisko ds. ochrony ppoż.	inż. Andrzej Górniewicz
Zastępca dyrektora ds. ekonomicznych	inż. Andrzej Wasielewski
Naczelnik Działu Ekonomicznego	mgr Elżbieta Smaglińska
Naczelnik Działu Rachunkowego i Finansów	mgr Barbara Berlik
Naczelnik Działu Zaopatrzenia i Gospodarki Materiałowej	mgr inż. Maria Murawska
Kierownik Magazynu Zakładowego	Wincenty Januszewski
Kierownik Zamiejscowej Grupy Magazynowej w Zajączkowie Tczewskim	Kazimierz Cymanowski
Kierownik Zamiejscowej Grupy Magazynowej w Malborku	Krzysztof Zdanowski
Zastępca dyrektora ds. eksploatacyjnych	mgr inż. Marek Smoter
Naczelnik Działu Eksploatacji Taboru Trakcyjnego	mgr inż. Andrzej Jarosz
Dyspozytura Zakładu Taboru (Chojnice, Zajączkowo, Malbork)	
Maszyniści instruktorzy w Chojnicach	Czesław Rolbiecki, Henryk Kastelik
Maszyniści instruktorzy w Zajączkowie Tczewskim	Kazimierz Kusa, Roman Ossowski, Andrzej Gajewski
Maszyniści instruktorzy w Malborku	Adam Krajewski
Naczelnik Sekcji Eksploatacji Taboru Spalinowego w Chojnicach	mgr inż. Maria Chrapkiewicz

Naczelnik Sekcji Eksploatacji Taboru w Zajązkowie Tczewskim	Jerzy Truchliński
Naczelnik Sekcji Eksploatacji Taboru w Zajązkowie Tczewskim, Gniazdo w Malborku	Tadeusz Fryca
Naczelnik Działu Napraw Taboru Trakcyjnego	inż. Roman Pestka
Naczelnik Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Spalinowego w Chojnicach	mgr inż. Tadeusz Miliwek
Naczelnik Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Spalinowego w Malborku	Witold Szłasa
Naczelnik Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Trakcyjnego w Zajązkowie Tczewskim	mgr inż. Józef Cichoń
Naczelnik Działu Napraw i Eksploatacji Wagonów	inż. Ryszard Łobodziński
Odbiorcy Techniczni Wagonów	Kazimierz Makowski, Jerzy Fryca, Mirosław Rudnicki
Naczelnik Sekcji Napraw i Utrzymania Wagonów w Chojnicach	inż. Ryszard Senetelli
Naczelnik Sekcji Napraw i Utrzymania Wagonów w Zajązkowie Tczewskim	Zenon Wansel
Dyspozytorzy Wagonowi	Zbigniew Rodziszewski, Zbigniew Bożek
Instruktor Wagonowy	Krzysztof Rafał
Naczelnik Sekcji Eksploatacji Wagonów	Wojciech Dąbrowski
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Chojnice	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Zajązkowo Tczewskie	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Tczew	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Malbork	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Elbląg	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Kwidzyn	
Posterunek Rewizji Technicznej Wagonów Braniewo	
Zastępca dyrektora ds. technicznych	mgr inż. Ryszard Jankowski
Naczelnik Sekcji Utrzymania i Eksploatacji Urządzeń i Infrastruktury w Chojnicach	Jan Wróblewski
Naczelnik Sekcji Utrzymania i Eksploatacji Urządzeń i Infrastruktury w Zajązkowie Tczewskim	Andrzej Olkowski
Grupa Robót Utrzymania i Eksploatacji Urządzeń i Infrastruktury w Malborku	Ryszard Wolny
Baza Cięcia Taboru w Wierzchowie Człuchowskim	Stanisław Wirkus
Stanowisko ds. obsługi transportu zakładowego	Irena Kamowska
Laboratorium Zakładowe	Maria Kulczyk
Zakładowa Straż Pożarna w Chojnicach	inż. Andrzej Górnowicz
Zakładowa Straż Pożarna w Tczewie	Marek Neubauer
Specjalny Pociąg Ratunkowy w Zajązkowie Tczewskim	mgr inż. Eugeniusz Dudziński

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie R. Jaszczyszyn, Historia Parowozowni ...

**Załącznik 9.** Wagony pasażerskie zełomowane w Chojnicach w latach 2007-2017.

Lp.	Numer ewidencyjny	Typ	Rok złomowania
1.	505126-19466-9	Bhp	2007
2.	505129-19966-8	Bhp	2007
3.	505126-19652-4	Bhp	2007
4.	505126-19752-2	Bhp	2007
5.	505125-18097-4	Bhp	2007
6.	505125-18198-0	Bhp	2007
7.	505126-19372-9	Bhp	2007
8.	505126-19373-7	Bhp	2007
9.	505126-19502-1	Bhp	2007
10.	505126-19503-9	Bhp	2007
11.	505126-19572-4	Bhp	2007
12.	505126-19573-2	Bhp	2007
13.	505126-19896-7	Bhp	2007
14.	505126-19897-5	Bhp	2007
15.	505126-19653-2	Bhp	2007
16.	505125-18074-3	Bhp	2007
17.	505125-18075-0	Bhp	2007
18.	505125-18139-4	Bhp	2007
19.	505125-18140-2	Bhp	2007
20.	505126-19522-9	Bhp	2007
21.	505126-19523-7	Bhp	2007
22.	505125-08012-5	Bhp	2008
23.	505125-08013-3	Bhp	2008
24.	505125-18249-1	Bhp	2008
25.	505126-19771-2	Bhp	2008
26.	505126-19773-8	Bhp	2008
27.	505126-19191-3	Bhp	2008
28.	505126-19192-1	Bhp	2008
29.	505126-19193-9	Bhp	2008
30.	505126-19194-7	Bhp	2008
31.	505125-18179-0	Bhp	2009
32.	505125-18180-8	Bhp	2009
33.	505125-18284-8	Bhp	2009
34.	505126-19753-0	Bhp	2009
35.	505126-19875-1	Bhp	2009
36.	505126-19371-1	Bhp	2009
37.	505126-19374-5	Bhp	2009
38.	505126-19381-0	Bhp	2009
39.	505126-19383-6	Bhp	2009
40.	505126-19384-4	Bhp	2009
41.	505125-18245-9	Bhp	2010
42.	505125-18246-4	Bhp	2010
43.	505125-18247-4	Bhp	2010
44.	505125-18248-3	Bhp	2010
45.	505126-19931-2	Bhp	2010
46.	505126-19933-8	Bhp	2010



Lp.	Numer ewidencyjny	Typ	Rok złomowania
47.	505126-19934-6	Bhp	2010
48.	505125-18197-2	Bhp	2010
49.	505125-18199-8	Bhp	2010
50.	505125-18200-4	Bhp	2010
51.	505126-19275-4	Bhp	2010
52.	505126-19278-8	Bhp	2010
53.	505126-19465-1	Bhp	2010
54.	505126-19467-7	Bhp	2010
55.	505126-19468-5	Bhp	2010
56.	505125-18169-1	Bhp	2010
57.	505125-18170-9	Bhp	2010
58.	505125-18172-5	Bhp	2010
59.	505126-19475-0	Bhp	2010
60.	505126-19476-8	Bhp	2010
61.	505126-19478-4	Bhp	2010
62.	505125-18099-0	Bhp	2010
63.	505125-18146-9	Bhp	2010
64.	505126-19715-8	Bhp	2010
65.	505126-19728-2	Bhp	2010
66.	505126-08030-6	Bdhpumn	2010
67.	505125-18069-3	Bhp	2010
68.	505125-18070-1	Bhp	2010
69.	505125-18171-9	Bhp	2010
70.	505125-18072-7	Bhp	2010
71.	505121-18078-8	120A	2010
72.	505125-18077-6	Bhp	2010
73.	505125-18080-0	Bhp	2010
74.	505126-19675-5	Bhp	2010
75.	505126-19678-9	Bhp	2010
76.	505126-19805-8	Bhp	2010
77.	505126-19807-4	Bhp	2010
78.	505126-19808-2	Bhp	2010
79.	505120-08050-0	111A	2011
80.	505121-18018-4	120A	2011
81.	505125-18061-0	Bhp	2011
82.	505125-18063-6	Bhp	2011
83.	505125-18064-4	Bhp	2011
84.	505125-18101-4	Bhp	2011
85.	505125-18102-2	Bhp	2011
86.	505125-18103-0	Bhp	2011
87.	505125-18104-8	Bhp	2011
88.	505120-08592-1	111A	2011
89.	505120-08684-6	111A	2011
90.	505120-00328-8	111A	2011
91.	605199-88009-3	Socjalny	2011
92.	505120-18817-0	111A	2011
93.	505121-18058-0	120A	2011

Lp.	Numer ewidencyjny	Typ	Rok złomowania
94.	505121-18245-3	120A	2012
95.	505120-00082-1	111A	2012
96.	505120-08685-3	111A	2012
97.	505121-08001-2	111A	2012
98.	505121-18022-6	120A	2012
99.	505121-18031-7	120A	2012
100.	505121-18140-6	120A	2012
101.	505121-18239-6	120A	2012
102.	505121-18242-0	120A	2012
103.	505121-18279-2	120A	2012
104.	505121-18342-8	120A	2012
105.	505119-00015-4	112A	2012
106.	505119-08116-2	112A	2012
107.	505119-08078-4	112A	2012
108.	505125-18073-5	Bhp	2012
109.	505125-18076-8	Bhp	2012
110.	505125-18148-5	Bhp	2012
111.	505125-18151-9	Bhp	2012
112.	505125-18186-5	Bhp	2012
113.	505125-18187-3	Bhp	2012
114.	505125-18033-9	Bhp	2012
115.	505125-18034-7	Bhp	2012
116.	505125-18035-4	Bhp	2012
117.	505125-18036-2	Bhp	2012
118.	505126-19531-0	Bhp	2012
119.	505126-19532-8	Bhp	2012
120.	505126-19533-6	Bhp	2012
121.	505126-19534-4	Bhp	2012
122.	505126-19521-1	Bhp	2012
123.	505126-19524-5	Bhp	2012
124.	505126-19165-0	Bhp	2012
125.	505126-19167-6	Bhp	2012
126.	505126-19168-4	Bhp	2012
127.	505119-00021-2	112A	2012
128.	505119-08117-0	112A	2012
129.	505121-18090-3	120A	2012
130.	505121-18139-8	120A	2012
131.	505121-18281-8	120A	2012
132.	505120-18825-3	111A	2012
133.	505126-19131-9	Bhp	2012
134.	505126-19134-3	Bhp	2012
135.	505126-19485-9	Bhp	2012
136.	505126-19488-3	Bhp	2012
137.	505192-08002-4	209C	2012
138.	505126-08098-3	Bdhpumn	2013
139.	505126-08119-7	Bdhpumn	2013
140.	505126-08129-6	Bdhpumn	2013

Lp.	Numer ewidencyjny	Typ	Rok złomowania
141.	505126-08147-8	Bdhpumn	2013
142.	505119-00183-0	112A	2013
143.	505119-08027-1	112A	2013
144.	505119-08062-8	112A	2013
145.	505119-08089-1	112A	2013
146.	505119-10106-9	112A	2013
147.	505119-10139-9	112A	2013
148.	505119-08169-1	112A	2013
149.	505119-00040-2	112A	2014
150.	505119-00211-9	112A	2014
151.	505120-08638-2	111A	2014
152.	505119-00109-5	112A	2014
153.	505119-10007-9	112Az	2014
154.	505120-08242-3	111A	2014
155.	505120-08637-4	111A	2014
156.	505120-08716-6	111A	2014
157.	505121-18017-6	120A	2014
158.	505121-18223-0	120A	2014
159.	505120-08458-5	111A	2015
160.	505120-08031-0	111A	2015
161.	505120-08457-7	111A	2015
162.	505120-08054-2	111A	2015
163.	505120-08109-4	111A	2015
164.	505119-00281-2	112A	2015
165.	505120-08256-3	111A	2015
166.	505126-19375-2	Bhp	2015
167.	505126-19378-6	Bhp	2015
168.	505126-08095-9	Bdhpumn	2015
169.	505120-08357-9	111A	2015
170.	505119-00253-1	112A	2015
171.	505121-18044-0	120A	2015
172.	505121-18087-9	120A	2015
173.	505121-18235-4	120A	2015
174.	505121-18001-4	120A	2015
175.	505121-18204-0	120A	2015
176.	505121-18094-5	120A	2015
177.	505121-18226-3	120A	2015
178.	505119-00179-8	112A	2017
179.	505119-00190-5	112A	2017
180.	505184-18003-0	120A	2017
181.	505121-18229-7	120A	2017
182.	505184-18002-2	120A	2017
183.	505121-18246-1	120A	2017
184.	505121-18196-8	120A	2017

**Źródło:** Opracowanie własne.

**Załącznik 10.** Pracownicy Lokomotywowni Chojnice odznaczeni w latach 1945-2001.

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
<b>BRAZOWY KRZYŻ ZASŁUGI</b>		
Kiedrowski Mieczysław	Rzemieślnik specjalista	10.10.1945
Dolny Piotr	Maszynista	1946
Chrzan Jan	Maszynista	22.07.1951
Danielewski Edmund	Pomocnik maszynisty	01.05.1953
Sypniewski Czesław	Dyspozytor	12.09.1954
Kukliński Czesław	Maszynista	01.05.1955
Wincencjusz Tadeusz	Rzemieślnik specjalista	25.06.1969
Siewko Jan	Kierownik oddziału	24.09.1975
Szreder Jerzy	Rzemieślnik specjalista	03.09.1976
Skolasiński Zdzisław	Rzemieślnik specjalista	01.07.1977
Wirkus Stanisław	Majster	28.08.1978
Januszewski Wincenty	Majster	28.08.1978
Wojciechowski Franciszek	Rzemieślnik specjalista	28.08.1978
Jaśtak Stanisław	Majster	28.08.1978
Wyrzykowski Roman	Maszynista	28.08.1978
Król Andrzej	Maszynista	28.08.1978
Megger Jerzy	Rzemieślnik specjalista	28.08.1978
Wróblewski Jan	Majster	28.08.1978
Piekarski Kazimierz	Maszynista	28.08.1978
Kaczmarek Teresa	Adiunkt	02.07.1979
Pierowicz Piotr	Rzemieślnik specjalista	11.04.1984
Kulczyk Henryk	Dyspozytor	09.07.1986
Piesik Jan	Starszy instruktor nauki zawodu	29.06.1988
Majewski Zbigniew	Elektryk	23.11.1988
Jankowski Ryszard	Naczelnik	17.05.1989
Werno Władysław		26.10.1993
Beger Andrzej		23.11.1993
Reszkowski Zbigniew		25.11.1994
<b>SREBRNY KRZYŻ ZASŁUGI</b>		
Lemańczyk Paweł	Maszynista	22.07.1951
Janta Jan	Rzemieślnik specjalista	26.05.1953
Kiedrowski Mieczysław	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1964
Jagoda Elżbieta	Kierownik składnicy opału kl. II	29.08.1968
Kukliński Czesław	Maszynista	25.06.1969
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	25.06.1969
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	08.05.1974
Michalski Tomasz	Dyspozytor	03.09.1976
Justka Alojzy	Adiunkt	07.07.1978
Michur Leon	Majster	30.09.1978
Wałdoch Alfons	Zastępca naczelnika	02.07.1979
Chabowski Hubert	Robotnik kwalifikowany	21.05.1980
Górniewicz Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	06.07.1983
Kędzior Ryszard	Naczelnik	29.06.1983
Potracki Andrzej	Mechanik spalinowozów	15.07.1987



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Lewiński Zbigniew	Kierownik referatu	25.05.1988
Grochalski Marian	Dyspozytor	29.06.1988
Chrapkiewicz Maria	Kierownik oddziału	18.09.1991
<b>ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI</b>		
Król Franciszek	Naczelnik	22.06.1964
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	22.07.1974
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	15.10.1975
Danielewski Jan	Maszynista	01.07.1977
Kukliński Czesław	Maszynista	02.07.1979
Kubiak Jan	Referendarz	02.07.1979
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	02.07.1979
Gliszczyński Władysław	Starszy rzemieślnik specjalista	09.12.1981
Drobiński Paweł	Maszynista instruktor	01.09.1982
Rydygier Edmund	Maszynista	01.09.1982
Czapiewski Eugeniusz	Starszy rzemieślnik specjalista	06.07.1983
Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor	11.07.1984
Kłosek Eryk	Majster	04.09.1985
Piowarski Zygmunt	Maszynista	01.10.1986
Rudnik Roman	Ślusarz	02.09.1987
Wałdoch Alfons	Zastępca naczelnika	15.07.1987
Karczyński Henryk	Robotnik kwalifikowany	28.09.1990
Leszczyński Jerzy	Mechanik spalinowozów	31.10.1990
Buszkiewicz Wiesław	Mechanik spalinowozów	31.10.1990
Rekowski Edmund	Dozorca	31.10.1990
Lissewski Jerzy	Mechanik spalinowozów	18.09.1991
Cupa Marian		26.10.1993
Kukliński Henryk		23.11.1993
<b>KRZYŻ KAWALERSKI ORDERU ODRODZENIA POLSKI</b>		
Król Franciszek	Naczelnik	25.06.1969
Kiedrowski Mieczysław	Starszy rzemieślnik specjalista	22.08.1972
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	02.07.1979
Siewko Jan	Kierownik oddziału	11.04.1984
Rydygier Edmund	Starszy maszynista	31.05.1989
Górniewicz Jan	Mechanik spalinowozów	16.10.1990
<b>KRZYŻ WALECZNYCH</b>		
Beskow Konrad	Maszynista	18.06.1945
<b>ODZNAKA GRUNWALDZKA</b>		
Kubiak Jan	Referendarz	09.05.1947
Wróbel Kazimierz	Maszynista	27.08.1947
<b>MEDAL ZA WARSZAWĘ</b>		
Wróbel Kazimierz	Maszynista	27.08.1947
<b>MEDAL ZWYCIĘSTWA I WOLNOŚCI</b>		
Wróbel Kazimierz	Maszynista	27.08.1947

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
PRZODOWNIK SOCJALISTYCZNEJ PRACY		
Król Franciszek	Naczelnik	21.08.1950
Janta Jan	Odlewacz	26.04.1951
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	10.09.1966
Kłosek Eryk	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1966
Chabowski Hubert	Starszy robotnik	10.09.1966
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1966
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	10.09.1966
Lewiński Zbigniew	Starszy asystent	10.09.1966
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1966
Weltrowski Czesław	Maszynista	01.09.1975
Dobek Longin	Maszynista	24.08.1976
Krawczyk Stanisław	Maszynista	24.08.1976
Wielewski Mieczysław	Dyspozytor	24.08.1976
Matuszak Józef	Młodszy maszynista	12.09.1976
Skolasiński Zdzisław	Rzemieślnik specjalista	12.09.1976
Megger Jerzy	Rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Szulec Franciszek	Maszynista	25.04.1977
Brzeziński Paweł	Maszynista	25.04.1977
Sarnowski Józef	Rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Jasik Michał	Maszynista	25.04.1977
Cysewski Stefan	Dyspozytor	25.04.1977
Januszewski Wincenty	Majster	25.04.1977
Drobiński Paweł	Maszynista instruktor	25.04.1977
Michur Leon	Majster	25.04.1977
Fojut Franciszek	Młodszy maszynista	25.04.1977
Zabrocki Józef	Starszy maszynista	25.04.1977
Kuehn Franciszek	Maszynista	25.04.1977
Wróbel Jerzy	Maszynista	25.04.1977
Szreder Jerzy	Rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Kukliński Roman	Starszy rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Śpica Alojzy	Rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Rybakowski Franciszek	Majster	25.04.1977
Rogala Zygmunt	Starszy rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Nadolski Franciszek	Maszynista	25.04.1977
Szopiński Zbigniew	Rzemieślnik specjalista	25.04.1977
Gleński Ryszard	Maszynista	25.04.1977
Daszek Kazimierz	Maszynista	25.04.1977
Malinowski Jan	Starszy maszynista	25.04.1977
Kamowski Antoni	Starszy maszynista	25.04.1977
Klemann Gerard	Maszynista	25.04.1977
Kukliński Kazimierz	Rzemieślnik specjalista	01.07.1978
Ginter Kazimierz	Maszynista	18.05.1979
Górniewicz Czesław	Dyspozytor	18.05.1979
Hamerski Bolesław	Starszy rzemieślnik specjalista	18.05.1979
Kłos Tadeusz	Starszy maszynista	18.05.1979

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Kobus Mirosław	Starszy rzemieślnik	18.05.1979
Langowski Albin	Maszynista	18.05.1979
Lęgowski Bernard	Rzemieślnik specjalista	18.05.1979
Ortman Leon	Maszynista	18.05.1979
Rudnik Franciszek	Kierowca samochodowy	18.05.1979
Rudnik Roman	Rzemieślnik specjalista	18.05.1979
Sobiecki Paweł	Maszynista	18.05.1979
Szulec Zygmunt	Maszynista	18.05.1979
Świątkowski Edmund	Majster	18.05.1979
Tomczuk Kazimierz	Maszynista	18.05.1979
Wielewski Józef	Maszynista	18.05.1979
Wróbel Edmund	Majster	18.05.1979
Jastak Stanisław	Majster	05.09.1908
Kiedrowski Józef	Robotnik kwalifikowany	05.09.1980
Przytarski Józef	Starszy palacz parowozowy	05.09.1980
Renk Grzegorz	Młodszy maszynista	05.09.1980
Rolbiecki Władysław	Starszy rzemieślnik specjalista	05.09.1980
Stanisławski Stanisław	Młodszy maszynista	05.09.1980
Thiede Cyryl	Rzemieślnik specjalista	05.09.1980
Pryba Czesław	Młodszy maszynista	05.09.1980
<b>ZASŁUŻONY PRZODOWNIK SOCJALISTYCZNEJ PRACY</b>		
Janta Jan	Ślusarz	27.04.1955
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1966
Chabowski Hubert	Robotnik kwalifikowany	27.04.1978
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	27.04.1978
<b>SREBRNA ODZNAKA PRZODUJĄCY KOLEJARZ</b>		
Lemańczyk Paweł	Maszynista	31.04.1951
Schultek Jan	Pomocnik maszynisty	31.04.1951
Rybakowski Franciszek	Ślusarz	31.04.1951
Janta Jan	Odlewacz	31.04.1951
Kiedrowski Mieczysław	Stolarz	12.09.1954
Jagoda Elżbieta	Starszy asystent	12.09.1954
Stanisławski Florian	Maszynista	12.09.1954
Kloskowski Alfons	Starszy rzemieślnik	13.09.1959
Wincencjusz Tadeusz	Rzemieślnik specjalista	01.09.1961
Jaworski Jan	Rzemieślnik specjalista	08.09.1962
Ślapa Franciszek	Maszynista	08.09.1962
Pruski Franciszek	Maszynista	08.09.1962
Patyński Tadeusz	Adiunkt	08.09.1962
Król Franciszek	Naczelnik	11.09.1966
Kukliński Czesław	Maszynista	11.09.1966
Kubiak Jan	Referendarz	11.09.1966
Michur Leon	Majster	10.09.1967
Grzeca Czesław	Starszy rzemieślnik	10.09.1967
Felski Rupert	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1967
Ratkowski Franciszek	Rzemieślnik specjalista	10.09.1967

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Lubiński Witold	Maszynista	08.09.1968
Kuklinski Henryk	Rzemieślnik specjalista	08.09.1968
Justka Alojzy	Starszy asystent	14.09.1969
Kolasa Alojzy	Maszynista	14.09.1969
Lackowski Bronisław	Maszynista	14.09.1969
Nowicki Zygfryd	Rzemieślnik specjalista	14.09.1969
Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor	13.09.1970
Kowalkowski Józef	Zastępca naczelnika	13.09.1970
Danielewski Jan	Maszynista	13.09.1970
Repiński Klemens	Starszy robotnik	13.09.1970
Siewko Jan	Kierownik oddziału	13.09.1970
Drobiński Paweł	Maszynista	12.09.1971
Jutrzenka Marta	Starszy asystent	12.09.1971
Król Andrzej	Maszynista	12.09.1971
Knopek Klemens	Rzemieślnik	12.09.1971
Michalski Tomasz	Dyspozytor	12.09.1971
Ryduchowski Henryk	Majster	12.09.1971
Thiede Cyryl	Robotnik wyspecjalizowany	12.09.1971
Grabowski Stefan	Starszy palacz parowozowy	10.09.1972
Daszek Kazimierz	Maszynista	10.09.1972
Rudnik Franciszek	Kierowca samochodowy	10.09.1972
Szreder Jerzy	Starszy rzemieślnik	10.09.1972
Wałdoch Alfons	Kierownik oddziału	10.09.1972
Kamowski Antoni	Maszynista	10.09.1972
Gliszczyński Władysław	Rzemieślnik specjalista	10.09.1972
Nowak Mieczysław	Pomocnik maszynisty	10.09.1972
Ćwikliński Alfons	Starszy rzemieślnik	20.03.1973
Dorawa Alojzy	Maszynista	20.03.1973
Gac Tomasz	Starszy rzemieślnik	20.03.1973
Gliszczyński Zygmunt	Starszy rzemieślnik	20.03.1973
Hamerski Bolesław	Rzemieślnik specjalista	20.03.1973
Karczyński Henryk	Robotnik wyspecjalizowany	20.03.1973
Kloskowski Konrad	Starszy maszynista	20.03.1973
Kapłon Witold	Starszy rzemieślnik	20.03.1973
Ratkowski Franciszek	Rzemieślnik specjalista	20.03.1973
Rybakowski Franciszek	Majster	20.03.1973
Wyrzykowski Brunon	Starszy rzemieślnik specjalista	20.03.1973
Brzeziński Paweł	Maszynista	20.03.1973
Matuszak Józef	Młodszy maszynista	09.09.1973
Rymer Franciszek	Referendarz	09.09.1973
Kryczyk Franciszek	Kierowca samochodowy	09.09.1973
Sobiecki Paweł	Maszynista	09.09.1973
Krenski Edmund	Starszy rzemieślnik	09.09.1973
Wyrzykowski Roman	Maszynista	09.09.1973
Landowski Henryk	Robotnik wyspecjalizowany	09.09.1973
Jędrzejczyk Stefan	Referendarz	09.09.1973
Klimczak Marian	Starszy rzemieślnik	09.09.1973



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Czapiewski Leon	Dźwignicowy	08.09.1974
Czapiewski Eugeniusz	Maszynista	08.09.1974
Cyrankiewicz Jan	Starszy robotnik	08.09.1974
Dobek Longin	Maszynista	08.09.1974
Lewiński Józef	Maszynista	08.09.1974
Fojut Franciszek	Maszynista	08.09.1974
Pankau Leon	Starszy adiunkt	08.09.1974
Rybakowski Stanisław	Maszynista	08.09.1974
Rocławski Norbert	Rzemieślnik specjalista	08.09.1974
Śpica Alojzy	Starszy rzemieślnik	08.09.1974
Sarnowski Józef	Rzemieślnik specjalista	08.09.1974
Staszewski Stanisław	Maszynista	08.09.1974
Weltrowski Jan	Palacz parowozowy	08.09.1974
Bielawski Henryk	Majster	08.09.1974
Skolasinski Zdzisław	Starszy rzemieślnik	08.09.1974
Szultka Jerzy	Konserwator sprzętu	08.09.1974
Lewiński Zbigniew	Starszy asystent	08.09.1974
Ślachciak Tadeusz	Starszy rzemieślnik	08.09.1974
Cysewski Stefan	Dyspozytor	08.09.1974
Weltrowski Czesław	Maszynista	14.09.1975
Megger Jerzy	Rzemieślnik specjalista	14.09.1975
Lipski Jan	Rzemieślnik specjalista	14.09.1975
Kwiatkowski Henryk	Robotnik kwalifikowany	14.09.1975
Wirkus Stanisław	Majster	14.09.1975
Ginter Kazimierz	Maszynista	14.09.1975
Kuehn Franciszek	Maszynista	14.09.1975
Rybakowski Edmund	Maszynista	14.09.1975
Januszewski Wincenty	Majster	14.09.1975
Kłosek Eryk	Majster	14.09.1975
Krzoska Alojzy	Robotnik kwalifikowany	14.09.1975
Lepak Teresa	Starszy asystent	14.09.1975
Galikowski Edmund	Dyspozytor samochodowy	14.09.1975
Gierszewski Czesław	Starszy asystent	14.09.1975
Bielawski Henryk	Kierownik praktycznej nauki zawodu	08.09.1976
Beling Czesław	Maszynista	12.09.1976
Damps Alfons	Maszynista	12.09.1976
Gruchala Franciszek	Starszy palacz parowozowy	12.09.1976
Kupren Arkadiusz	Maszynista	12.09.1976
Kukliński Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	12.09.1976
Leper Jan	Robotnik	12.09.1976
Miszewski Kazimierz	Adiunkt bhp	12.09.1976
Pastwa Kazimierz	Maszynista	12.09.1976
Rogala Zygmunt	Starszy rzemieślnik specjalista	12.09.1976
Szopiński Lech	Maszynista	12.09.1976
Sikorski Bolesław	Maszynista	12.09.1976
Świątkowski Edmund	Majster	12.09.1976
Szule Franciszek	Maszynista	12.09.1976

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Zabrocki Józef	Maszynista	12.09.1976
Zalewski Franciszek	Maszynista	12.09.1976
Dolny Bronisław	Maszynista	12.09.1976
Buczek Jan	Maszynista	01.09.1977
Chabowski Hubert	Robotnik kwalifikowany	01.09.1977
Dywel Ludwik	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Gemba Jan	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Górniewicz Jan	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Jaśtak Stanisław	Majster	01.09.1977
Kroplewski Franciszek	Maszynista	01.09.1977
Lewandowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Piekarski Kazimierz	Maszynista	01.09.1977
Rolbiecki Władysław	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Rolbiecki Kazimierz	Rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Spitzka Zenon	Kierowca samochodowy	01.09.1977
Wojewoda Edmund	Starszy rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Wojciechowski Franciszek	Starszy rzemieślnik specjalista	01.09.1977
Wróblewski Jan		01.09.1977
Warszewski Alojzy	Kierownik zzsp	01.09.1977
Cupa Ignacy	Maszynista	10.09.1978
Data Franciszek	Maszynista	10.09.1978
Dembek Ludwik	Robotnik kwalifikowany	10.09.1978
Drewek Józef	Młodszy maszynista	10.09.1978
Galikowski Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1978
Kędzior Ryszard	Naczelnik	10.09.1978
Kaczor Józef	Młodszy maszynista	10.09.1978
Kamiński Ryszard	Dyspozytor	10.09.1978
Kędzia Bronisław	Rzemieślnik specjalista	10.09.1978
Kukliński Roman	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1978
Manszewski Zenon	Starszy maszynista	10.09.1978
Ortman Leon	Maszynista	10.09.1978
Pęski Leszek	Kierownik oddziału	10.09.1978
Rydygier Edmund	Maszynista	10.09.1978
Sikorski Joachim	Rzemieślnik specjalista	10.09.1978
Szmyt Ludwik	Starszy maszynista	10.09.1978
Szopiński Zbigniew	Rzemieślnik specjalista	10.09.1978
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	10.09.1978
Wielewski Mieczysław	Dyspozytor	10.09.1978
Ałanowski Franciszek	Maszynista	03.09.1979
Bembenek Józef	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Czarnowski Brunon	Maszynista	03.09.1979
Dornowski Feliks	Maszynista	03.09.1979
Głomski Tadeusz	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Gradowski Jan	Maszynista	03.09.1979
Jasnoch Henryk	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Jażdżewski Józef	Kierowca samochodowy	03.09.1979
Kiedrowicz Józef	Maszynista	03.09.1979

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Klunder Leon	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Kulczyk Henryk	Dyspozytor	03.09.1979
Malinowski Roman	Maszynista	03.09.1979
Prabucki Andrzej	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Stanisławski Bogumił	Rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Turzyński Tadeusz	Maszynista	03.09.1979
Warmbier Mateusz	Młodszy maszynista	03.09.1979
Wielewicki Jan	Maszynista	03.09.1979
Żołądkiewicz Edward	Starszy rzemieślnik specjalista	03.09.1979
Malinowski Jan	Maszynista	03.09.1979
Rudnik Roman	Rzemieślnik specjalista	28.11.1979
Chodera Józef	Rzemieślnik specjalista	10.09.1980
Dąbrowski Jan	Starszy maszynista	10.09.1980
Homa Brunon	Maszynista	10.09.1980
Jasik Michał	Maszynista	10.09.1980
Jażdżewski Alfons	Robotnik kwalifikowany	10.09.1980
Kobus Konrad	Starszy maszynista	10.09.1980
Kosecki Edmund	Maszynista	10.09.1980
Łoński Kazimierz	Młodszy maszynista	10.09.1980
Nalewaj Józef	Maszynista	10.09.1980
Pelowski Edmund	Dźwignicowy	10.09.1980
Piesik Jan	Rzemieślnik specjalista	10.09.1980
Rogańska Anna	Starszy sytuator	10.09.1980
Szule Zygmunt	Rzemieślnik specjalista	10.09.1980
Theil Piotr	Maszynista	10.09.1980
Warsiński Ryszard	Starszy rzemieślnik	10.09.1980
Januszewski Henryk	Starszy rzemieślnik	10.09.1980
Kowalewski Jan	Kierowca mechanik	08.07.1980
Bonin Stefan	Dyspozytor	08.09.1981
Pietrzak Tadeusz	Dowódca roty	08.09.1981
Szewczyk Danuta	Starszy adiunkt	08.09.1981
Zygmański Kazimierz	Majster	08.09.1981
Erward Stefan	Dyspozytor	08.09.1981
Nowak Jan	Młodszy maszynista	08.09.1981
Michałka Józef	Młodszy maszynista	08.09.1981
Masiak Leon	Maszynista	08.09.1981
Łobocki Jan	Maszynista	08.09.1981
Łazowski Jerzy	Maszynista	08.09.1981
Leszczyński Stanisław	Maszynista	08.09.1981
Labe Konrad	Młodszy maszynista	08.09.1981
Jakusz Józef	Maszynista	08.09.1981
Dornowski Feliks	Maszynista	08.09.1981
Bieliński Franciszek	Maszynista	08.09.1981
Poblocki Mieczysław	Palacz parowozowy	08.09.1981
Pólczyński Jan	Robotnik kwalifikowany	08.09.1981
Pruszek Alojzy	Robotnik kwalifikowany	08.09.1981
Rubiszewski Jan	Maszynista	08.09.1981

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Tomczuk Kazimierz	Maszynista	08.09.1981
Sarnowski Klemens	Starszy rzemieślnik	08.09.1981
Wołoszyk Edmund	Starszy maszynista	08.09.1981
Zabłocki Hieronim	Maszynista	08.09.1981
Zygmański Czesław	Maszynista	08.09.1981
Przytarski Józef	Palacz parowozowy	08.09.1981
Pestka Edmund	Młodszy maszynista	08.09.1981
Ossowski Tadeusz	Młodszy maszynista	08.09.1981
Mleczek Stanisław	Maszynista	08.09.1981
Janta Franciszek	Maszynista	08.09.1981
Januszewski Stefan	Maszynista	08.09.1981
Krawczyk Stanisław	Maszynista	08.09.1981
Jachlewski Henryk	Maszynista	08.09.1981
Chrapkowski Jan	Maszynista	08.09.1981
Butowski Eugeniusz	Maszynista	08.09.1981
Bruski Bogumił	Maszynista	08.09.1981
Babski Roman	Młodszy maszynista	08.09.1981
Januszewski Franciszek	Maszynista	08.09.1981
Januszewski Franciszek	Starszy rzemieślnik	08.09.1981
Kłos Tadeusz	Starszy maszynista	08.09.1981
Węgliński Bogdan	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Zawadziński Tadeusz	Robotnik kwalifikowany	08.09.1981
Januszewski Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Kryczyk Henryk	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Łobocki Franciszek	Starszy rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Reszczyński Alfons	Starszy rzemieślnik	08.09.1981
Śledź Henryk	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Pierowicz Piotr	Starszy rzemieślnik	08.09.1981
Pastwa Stanisław	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Narloch Kazimierz	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Morus Józef	Rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Chabowski Marian	Starszy rzemieślnik specjalista	08.09.1981
Piwowarski Zygmunt	Maszynista	12.01.1982
Bątkowski Lech	Młodszy inspektor ppoż.	11.09.1982
Biniaszewski Edmund	Starszy maszynista	11.09.1982
Cysewski Zdzisław	Rzemieślnik specjalista	11.09.1982
Czapiewski Ryszard	Maszynista	11.09.1982
Danielek Kazimierz	Maszynista	11.09.1982
Finfajch Mieczysław	Starszy rzemieślnik	11.09.1982
Goliński Benedykt	Młodszy maszynista	11.09.1982
Górniewicz Czesław	Dyspozytor	11.09.1982
Jerchewicz Edmund	Maszynista	11.09.1982
Kobus Mirosław	Starszy rzemieślnik	11.09.1982
Lemańczyk Zygmunt	Maszynista	11.09.1982
Leszczyński Jerzy	Starszy rzemieślnik	11.09.1982
Lewiński Henryk	Maszynista	11.09.1982
Łangowski Mariusz	Starszy rzemieślnik	11.09.1982



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Machut Tadeusz	Starszy rzemieślnik	11.09.1982
Nadolski Franciszek	Maszynista	11.09.1982
Pankau Zbigniew	Rzemieślnik specjalista	11.09.1982
Pobłocki Antoni	Robotnik kwalifikowany	11.09.1982
Pokrzywiński Jerzy	Maszynista	11.09.1982
Świerk Henryk	Przodownik roty	11.09.1982
Welter Zofia	Kierownik referatu	11.09.1982
Wielewski Tadeusz	Maszynista	11.09.1982
Wróbel Edmund	Majster	11.09.1982
Wróbel Jerzy	Maszynista	11.09.1982
Wójcik Mieczysław	Rzemieślnik specjalista	20.11.1982
Beger Andrzej	Maszynista	05.09.1983
Ceranek Andrzej	Młodszy maszynista	05.09.1983
Gleński Ryszard	Maszynista	05.09.1983
Janiak Wiesław	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Narloch Ludwik	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Nenca Bolesław	Maszynista	05.09.1983
Olkowska Irena	Starszy referent	05.09.1983
Pałubicki Paweł	Robotnik kwalifikowany	05.09.1983
Piłat Józef	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Potracki Andrzej	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Pstrąg Kazimierz	Maszynista	05.09.1983
Prądziński Ignacy	Dźwignicowy	05.09.1983
Rekowski August	Maszynista	05.09.1983
Ściesiński Eugeniusz	Młodszy maszynista	05.09.1983
Tymorek Jerzy	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Wałdoch Krystyna	Wydawca materiałowy	05.09.1983
Wlazłowski Witold	Rzemieślnik	05.09.1983
Drobiński Ryszard	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Wielewski Józef	Maszynista	05.09.1983
Żywicki Józef	Rzemieślnik specjalista	05.09.1983
Szmagliński Józef	Rzemieślnik specjalista	28.06.1983
Stopa Jerzy	Maszynista	28.06.1983
Tuskowski Józef	Rzemieślnik specjalista	28.06.1983
Baszanowski Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Chelmowski Rajmund	Maszynista	09.09.1984
Cimiński Stanisław	Maszynista	09.09.1984
Gańcza Stanisław	Rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Jutrzenka Franciszek	Maszynista	09.09.1984
Kamowska Irena	Starszy referent	09.09.1984
Kastelik Henryk	Maszynista	09.09.1984
Klemann Gerard	Maszynista	09.09.1984
Markowski Jerzy	Maszynista	09.09.1984
Mikula Henryk	Rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Narloch Jerzy	Maszynista	09.09.1984
Pestka Roman	Rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Rejentowicz Zygmunt	Maszynista	09.09.1984

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Rutkowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Trzyński Henryk	Maszynista	09.09.1984
Wirkus Barbara	Kierownik referatu	09.09.1984
Czaplewski Tadeusz	Przodownik roty	07.09.1985
Backhaus Roman	Dyspozytor	07.09.1985
Behrendt Marcelli	Maszynista	07.09.1985
Brumund Edmund	Maszynista	07.09.1985
Czułkowski Wacław	Maszynista	07.09.1985
Dąbrowski Aleksander	Starszy rzemieślnik	07.09.1985
Domeracki Tadeusz	Maszynista	07.09.1985
Drywa Władysław	Maszynista	07.09.1985
Filipczak Mirosław	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Głomski Henryk	Kierowca samochodowy	07.09.1985
Jaster Antoni	Maszynista	07.09.1985
Kiedrowicz Zygfryd	Robotnik kwalifikowany	07.09.1985
Klaman Franciszek	Przodownik roty	07.09.1985
Kosiedowski Kazimierz	Dyspozytor	07.09.1985
Laska Henryk	Maszynista instruktor	07.09.1985
Libera Roman	Maszynista	07.09.1985
Lissewski Jerzy	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Masłoch Maria	Starszy referent	07.09.1985
Meger Edward	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Muchowski Bronisław	Robotnik kwalifikowany	07.09.1985
Piekarski Leon	Młodszy maszynista	07.09.1985
Pliszka Zbigniew	Starszy rzemieślnik	07.09.1985
Reszkowski Zbigniew	Maszynista	07.09.1985
Sagan Bogdan	Starszy rzemieślnik	07.09.1985
Stanisławski Zbigniew	Dyspozytor	07.09.1985
Suchacki Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Szamotołski Norbert	Maszynista	07.09.1985
Szamraj Leon	Młodszy maszynista	07.09.1985
Szczepański Marek	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Szlachcikowski Czesław	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Szopiński Stefan	Maszynista	07.09.1985
Śpiczka Jan	Robotnik kwalifikowany	07.09.1985
Trzeciński Franciszek	Kierowca samochodowy	07.09.1985
Twardokus Henryk	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Ulatowski Ludwik	Starszy rzemieślnik	07.09.1985
Urbański Leszek	Starszy rzemieślnik	07.09.1985
Wirkus Marian	Młodszy maszynista	07.09.1985
Wróbel Danuta	Referent	07.09.1985
Wrzeszcz Ryszard	Robotnik kwalifikowany	07.09.1985
Guzik Zdzisław	Kierowca samochodowy	02.12.1985
Czapiewski Wiesław	Starszy rzemieślnik	02.12.1985
Akerman Kazimierz	Robotnik kwalifikowany	02.12.1985
Kowalewska Wanda	Kierownik referatu	02.12.1985
Szymański Jan	Rzemieślnik specjalista	02.12.1985

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Żynda Eugeniusz	Starszy rzemieślnik	02.12.1985
Borzyszkowski Hubert	Maszynista	13.09.1986
Baczyński Józef		13.09.1986
Bruski Henryk	Robotnik kwalifikowany	13.09.1986
Cysewski Ryszard	Maszynista	13.09.1986
Ćwidak Roman	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Danielewski Edmund	Maszynista	13.09.1986
Data Jan	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Gierszewski Bernard	Maszynista	13.09.1986
Gradowski Zbigniew	Przodownik roty	13.09.1986
Grochalski Marian	Dyspozytor	13.09.1986
Grochała Halina	Referent	13.09.1986
Gronkowska Barbara	Referent	13.09.1986
Homa Andrzej	Maszynista	13.09.1986
Jankowski Ryszard	Główny inżynier	13.09.1986
Kulczyk Maria	Starszy referent	13.09.1986
Leciejewski Marian	Maszynista	13.09.1986
Lepak Jerzy	Maszynista	13.09.1986
Leszczyński Marian	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Lubojański Marian	Starszy maszynista	13.09.1986
Łangowski Leon	Maszynista	13.09.1986
Łukaszewicz Bernard	Starszy rzemieślnik	13.09.1986
Muchowski Zygfryd	Robotnik kwalifikowany	13.09.1986
Makowski Tomasz	Starszy rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Narloch Zdzisław	Młodszy maszynista	13.09.1986
Niemczyk Eryka	Robotnik kwalifikowany	13.09.1986
Orlikowski Janusz	Maszynista	13.09.1986
Ossowski Ryszard	Młodszy maszynista	13.09.1986
Pestka Henryk	Maszynista	13.09.1986
Radomski Ryszard	Maszynista	13.09.1986
Rekowski Andrzej	Maszynista	13.09.1986
Reszczyński Zygmunt	Maszynista	13.09.1986
Róžański Bogdan	Maszynista	13.09.1986
Rydygier Czesław	Młodszy maszynista	13.09.1986
Słomiński Józef	Maszynista	13.09.1986
Synak Stefan	Kierowca samochodowy	13.09.1986
Wenta Gerard	Starszy rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Witkowski Kazimierz	Starszy rzemieślnik	13.09.1986
Żywicki Marian	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Kukliński Stanisław	Mechanik spalinowozów	06.05.1987
Majewski Zbigniew	Elektryk	06.05.1987
Błaszowski Norbert	Przodownik roty	05.09.1987
Bonk Marian	Maszynista	05.09.1987
Gliszczyński Jan	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Karpiński Andrzej	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Kierski Roman	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Krenski Franciszek	Maszynista	05.09.1987

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Landowski Jan	Murarz	05.09.1987
Mąka Walerian	Maszynista	05.09.1987
Mierkiewicz Jerzy	Maszynista	05.09.1987
Orlikowski Roman	Maszynista	05.09.1987
Pestka Henryk	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Redzinski Romuald	Inspektor bhp	05.09.1987
Senger Andrzej	Maszynista	05.09.1987
Sikorski Ludwik	Maszynista	05.09.1987
Ślapa Franciszek	Maszynista	05.09.1987
Stencel Lech	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Szefler Mirosław	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Wardyn Jan	Mechanik spalinowozów	05.09.1987
Wierzbicki Ryszard	Maszynista	05.09.1987
Malinowski Marian	Mechanik spalinowozów	19.02.1988
Stanuch Mirosław	Mechanik spalinowozów	19.02.1988
Trzebiatowski Janusz	Mechanik spalinowozów	19.02.1988
Beling Henryk	Maszynista	10.09.1988
Chrapkiewicz Maria	Starszy referent	10.09.1988
Cysewski Józef	Magazynier	10.09.1988
Dorszyński Józef	Mechanik spalinowozów	10.09.1988
Górniewicz Andrzej	Komendant ZZSP	10.09.1988
Gronkowski Roman	Maszynista	10.09.1988
Kiedrowicz Leon	Maszynista	10.09.1988
Kierski Piotr	Elektryk	10.09.1988
Konderski Mirosław	Mechanik spalinowozów	10.09.1988
Laskowski Leon	Maszynista	10.09.1988
Milke Adam	Mechanik spalinowozów	10.09.1988
Muchowski Zygfryd	Palacz kotłowy	10.09.1988
Pałubicki Antoni	Robotnik kwalifikowany	10.09.1988
Pestka Lidia	Referendarz	10.09.1988
Pestka Mieczysław	Maszynista	10.09.1988
Pobłocki Roman	Pomocnik maszynisty	10.09.1988
Szopiński Roman	Starszy maszynista	10.09.1988
Świątczyński Bogdan	Maszynista	10.09.1988
Wirkus Stanisław	Kierowca samochodowy	10.09.1988
Kupeczyk Andrzej	Elektryk	17.05.1989
Pietraszczak Andrzej	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Słomiński Jan	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Witek Krzysztof	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Pelpliński Roman	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Włoch Artur	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Wlazłowski Stanisław	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Narloch Jerzy	Maszynista	17.05.1989
Januszewski Antoni	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Waskowski Zenon	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Cieślak Bogdan	Starszy maszynista	09.09.1989
Drewek Jerzy	Maszynista	09.09.1989



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Galikowski Stanisław	Suwnicowy	09.09.1989
Kamiński Marian	Starszy maszynista	09.09.1989
Kiedrowicz Stanisław	Pomocnik maszynisty	09.09.1989
Kreja Wojciech	Maszynista	09.09.1989
Lemańczyk Jan	Kierowca samochodowy	09.09.1989
Marcinkiewicz Zbigniew	Maszynista	09.09.1989
Murawska Maria	Kierownik referatu	09.09.1989
Oracz Jerzy	Kierowca mechanik	09.09.1989
Parszyk Zbigniew	Maszynista	09.09.1989
Podemski Alojzy	Starszy maszynista	09.09.1989
Posim Marek	Pomocnik maszynisty	09.09.1989
Ściesiński Mieczysław	Palacz kotłowy	09.09.1989
Szmagliński Leszek	Pomocnik maszynisty	09.09.1989
Warsiński Franciszek	Maszynista	09.09.1989
Węsierski Zbigniew	Maszynista	09.09.1989
Wincencjusz Marek	Ślusarz	09.09.1989
Szczęsny Dariusz	Pomocnik maszynisty	03.10.1989
Brunka Krzysztof	Maszynista	06.09.1990
Bruski Zenon	Malarz	06.09.1990
Kloskowski Edmund	Maszynista	06.09.1990
Deja Jan	Mechanik spalinowozów	06.09.1990
Meger Roman	Mechanik spalinowozów	06.09.1990
Pawłowski Eugeniusz	Maszynista	06.09.1990
Rolbiecki Czesław	Maszynista instruktor	06.09.1990
Senetelli Ryszard	Kierownik magazynu	06.09.1990
Stosik Feliks	Ślusarz	06.09.1990
Szort Zygfryd	Maszynista	06.09.1990
Klebs Wojciech	Mechanik spalinowozów	06.09.1990
Jarentowski Tadeusz	Ślusarz	08.09.1991
Januszewski Adam	Pomocnik maszynisty	08.09.1991
Kąkolewski Dariusz	Pomocnik maszynisty	08.09.1991
Malinowski Zbigniew	Ślusarz	08.09.1991
Manszewski Zbigniew	Ślusarz	08.09.1991
Ossowski Waldemar	Maszynista	08.09.1991
Półczyński Roman	Palacz kotłowy	08.09.1991
Pepliński Kazimierz	Elektryk	08.09.1991
Rekowski Andrzej	Mechanik spalinowozów	08.09.1991
Szupke Grzegorz	Ślusarz	08.09.1991
Kropidłowski Andrzej	Magazynier	25.11.1991
Mrugowski Piotr	Mechanik spalinowozów	25.11.1991
Noetzel Janusz	Rewident taboru	25.11.1991
Janikowski Andrzej		25.11.1991
Manszewski Zenon		25.11.1991
Piekarski Zenon		25.11.1991
Kanarski Roman		25.11.1991
Gąsiorowski Kazimierz		25.11.1991
Leszczyński Roman		25.11.1991

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Wielewski Władysław		25.11.1992
Lepak Zenon		25.11.1993
Gąsecki Jan		25.11.1993
Masiak Jerzy		25.11.1993
Kamowski Jan		25.11.1993
Milkowski Bogusław		25.11.1993
Myk Tadeusz		25.11.1993
Wirkus Józef		25.11.1993
Rudziński Zygmunt		25.11.1993
Pastwa Zbigniew		25.11.1993
Pestka Franciszek		25.11.1993
Erdman Zbigniew		25.11.1994
Cysewski Leon		25.11.1994
Każmierczak Konstanty		25.11.1994
Pastewski Wiktor		25.11.1994
Knopik Stanisław		25.11.1994
Pawlak Tadeusz		25.11.1994
Piechowski Eugeniusz		25.11.1994
Drewek Kazimierz		25.11.1994
Bieliński Jan		25.11.1994
Hinc Jan		25.11.1994
Garapuczyk Stefan		24.11.1995
Schoenhoff Kurt		24.11.1995
Gulka Zbigniew		24.11.1995
Warnke Roman		24.11.1995
Samborska Jolanta		24.11.1995
Jankowska Alicja		24.11.1995
Miliwek Tadeusz		24.11.1995
Januszewski Andrzej		24.11.1995
Kulesza Benedykt		24.11.1995
Miszewski Dariusz		24.11.1995
Cherek Witold		24.11.1995
Osowski Andrzej		24.11.1995
Tyloch Bogdan		24.11.1995
Warnke Roman		24.11.1995
Werno Władysław		24.11.1995
Wyrzykowska Danuta		24.11.1995
Jeszke Witold		24.11.1995
Sikora Leon		24.11.1995
Myszka Edmund		24.11.1995
Bławat Jan		22.11.1996
Dolny Kazimierz		22.11.1996
Kitowski Mariusz		22.11.1996
Data Mariola		22.11.1996
Erward Jan		22.11.1996
Kortas Ireneusz		22.11.1996
Loll Kazimierz		22.11.1996

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Gospodarek Marek		22.11.1996
Borowicki Zdzisław		22.11.1996
Niemczyk Zbigniew		22.11.1996
Janas Zdzisław		22.11.1996
Karcz Roman		22.11.1996
Łoński Andrzej		22.11.1996
Meyer Eugeniusz		22.11.1996
Wysiński Józef		22.11.1996
Myszkowski Piotr		22.11.1996
Berlik Barbara		22.11.1996
Tyborski Piotr		22.11.1996
Behrendt Marcelli		18.08.1997
Lipiński Adam		18.08.1997
Jazdzewski Kazimierz		18.08.1997
Jaszczyszyn Roman		18.08.1997
Szramka Edward		18.08.1997
Węsierski Henryk		18.08.1997
Borzyszkowski Franciszek		18.08.1997
Czapiewski Albin		18.08.1997
Czarnowski Jerzy		18.08.1997
Diwan Józef		18.08.1997
Kukliński Wojciech		18.08.1997
Korejwo Mieczysław		18.08.1997
Benc Roman		25.11.1997
Fryckowski Kazimierz		25.11.1997
Jędrzejczyk Marek		25.11.1997
Krzyżkowski Tadeusz		25.11.1997
Kujawski Ryszard		25.11.1997
Sawicki Jerzy		25.11.1997
Theil Jan		25.11.1997
Szmagliński Mirosław		25.11.1997
Wicikowski Zenon		25.11.1997
Arczyński Grzegorz		29.05.1998
Kiedrowicz Zbigniew		29.05.1998
Kulesza Kazimierz		29.05.1998
Smaglińska Elżbieta		29.05.1998
Rydygier Jan		29.05.1998
Buze Mariusz		25.11.1998
Czarnowski Krzysztof		25.11.1998
Lemańczyk Hubert		25.11.1998
Ossowski Eugeniusz		25.11.1998
Zabrocki Adam		25.11.1998
Kitowski Marek		25.11.1998

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
<b>ZŁOTA ODZNAKA PRZODUJĄCY KOLEJARZ</b>		
Jagoda Elżbieta	Starszy adiunkt	08.09.1972
Michur Leon	Majster	07.09.1973
Kukliński Czesław	Maszynista	07.09.1973
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	07.09.1973
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	07.09.1973
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1974
Grzeca Czesław	Starszy rzemieślnik	07.09.1974
Malinowski Jan	Maszynista	08.09.1974
Danielewski Jan	Maszynista	14.09.1975
Justka Alojzy	Starszy asystent	11.09.1976
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1977
Felski Rupert	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1977
Drobiński Paweł	Maszynista instruktor	27.04.1978
Knopek Klemens	Rzemieślnik specjalista	09.09.1978
Bielawski Henryk	Kierownik praktycznej nauki zawodu	07.09.1979
Czapiewski Eugeniusz	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1979
Daszek Kazimierz	Maszynista	07.09.1979
Buszkiewicz Wiesław		10.09.1980
Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor	11.09.1981
Czapiewski Leon	Maszynista	11.09.1981
Hamerski Bolesław	Starszy rzemieślnik specjalista	11.09.1981
Matuszak Józef	Młodszy maszynista	11.09.1981
Rybakowski Edmund	Maszynista	11.09.1981
Sobiecki Paweł	Maszynista	11.09.1981
Siewko Jan	Kierownik oddziału	11.09.1981
Sarnowski Józef	Rzemieślnik specjalista	11.09.1981
Sikorski Bolesław	Maszynista	10.09.1982
Szultka Jerzy	Przodownik roty	10.09.1982
Zabrocki Józef	Starszy maszynista	10.09.1982
Pastwa Kazimierz	Starszy maszynista	10.09.1982
Łęgowski Bernard	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1982
Lewiński Zbigniew	Referendarz	10.09.1982
Kłosek Eryk	Majster	10.09.1982
Fojut Franciszek	Młodszy maszynista	10.09.1982
Gierszewski Czesław	Kierownik składu opału	10.09.1982
Landowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	10.09.1982
Dywel Ludwik	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1982
Krenski Edmund	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1982
Wirkus Stanisław	Majster	12.07.1983
Januszewski Wincenty	Kierownik warsztatu uczniowskiego	12.07.1983
Kwiatkowski Henryk	Robotnik kwalifikowany	12.07.1983
Megger Jerzy	Starszy rzemieślnik specjalista	12.07.1983
Rogala Zygmunt	Starszy rzemieślnik specjalista	12.07.1983
Kubiak Jan	Referendarz	09.09.1983
Waldoch Alfons	Zastępca naczelnika	09.09.1983



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Szopiński Lech	Maszynista	09.09.1983
Jastak Stanisław	Majster	09.09.1983
Kapłon Witold	Rzemieślnik specjalista	09.09.1983
Data Franciszek	Maszynista	09.09.1984
Malinowski Roman	Starszy maszynista	09.09.1984
Wielewski Mieczysław	Dyspozytor	09.09.1984
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	09.09.1984
Rolbiecki Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1984
Ryduchowski Henryk	Majster	09.09.1984
Kowalewski Jan	Mechanik sprzętu ppoż.	07.09.1985
Kędzia Bronisław	Rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Buczek Jan	Maszynista instruktor	07.09.1985
Buszkiewicz Wiesław	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Chodera Józef	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Jasnoch Werner	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Kamiński Ryszard	Dyspozytor	07.09.1985
Kędzior Ryszard	Naczelnik	07.09.1985
Kroplewski Franciszek	Maszynista	07.09.1985
Lepak Teresa	Referendarz	07.09.1985
Napierała Henryk	Maszynista	07.09.1985
Rydygier Edmund	Starszy maszynista	07.09.1985
Prabucki Andrzej	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Stanisławski Bogumił	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Szopiński Zbigniew	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Szreder Jerzy	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Świątkowski Edmund	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Żołądkiewicz Edward	Starszy rzemieślnik specjalista	07.09.1985
Król Andrzej	Maszynista	07.09.1985
Jażdżewski Alfons	Robotnik kwalifikowany	02.12.1985
Głomski Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	02.12.1985
Wróblewski Jan	Starszy instruktor nauki zawodu	02.12.1985
Gemba Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Czarnowski Brunon	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Górniewicz Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Lipski Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Śledź Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Pastwa Stanisław	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Morus Józef	Starszy rzemieślnik specjalista	23.05.1986
Półczyński Jan	Robotnik kwalifikowany	23.05.1986
Pęski Leszek	Kierownik oddziału	13.09.1986
Rudnik Franciszek	Starszy rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Wyrzykowski Roman	Starszy maszynista	13.09.1986
Malinowski Jan	Starszy maszynista	13.09.1986
Bembenek Józef	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Galikowski Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Wojciechowski Franciszek	Rzemieślnik specjalista	13.09.1986
Krawczyk Stanisław	Starszy maszynista	13.09.1986

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Szewczyk Danuta	Referent	13.09.1986
Cysewski Zdzisław	Mechanik spalinowozów	15.04.1987
Kobus Mirosław	Mechanik spalinowozów	15.04.1987
Machut Tadeusz	Mechanik spalinowozów	15.04.1987
Warsiński Ryszard	Mechanik spalinowozów	15.04.1987
Wróbel Edmund	Mistrz	15.04.1987
Jazdzewski Józef	Kierowca samochodowy	05.09.1987
Jasik Michał	Starszy maszynista	05.09.1987
Pokrzywiński Jerzy	Maszynista	05.09.1987
Rudnik Roman	Maszynista	05.09.1987
Zygmański Kazimierz	Kierownik oddziału	05.09.1987
Janiak Wiesław	Mistrz	19.02.1988
Tuskowski Józef	Mechanik spalinowozów	19.02.1988
Beling Czesław	Starszy maszynista	10.09.1988
Lewiński Henryk	Starszy maszynista	10.09.1988
Szmagliński Jacek	Mechanik spalinowozów	10.09.1988
Weltrowski Jan	Ślusarz	10.09.1988
Żak Urszula	Radca	10.09.1988
Januszewski Franciszek	Ślusarz	09.09.1989
Kulczyk Henryk	Dyspozytor	09.09.1989
Nenca Bolesław	Maszynista	09.09.1989
Turzyński Tadeusz	Starszy maszynista	09.09.1989
Lica Władysław	Pomocnik maszynisty	03.10.1989
Świątczyński Bogdan	Maszynista	03.10.1989
Gańcza Stanisław	Spawacz	17.05.1989
Rutkowski Henryk	Elektryk	17.05.1989
Narloch Ludwik	Elektryk	17.05.1989
Baszanowski Kazimierz	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Potraci Andrzej	Mechanik spalinowozów	17.05.1989
Galikowski Edmund	Mistrz	17.05.1989
Wróbel Jerzy	Maszynista	17.05.1989
Kamowska Irena	Referendarz	17.05.1989
Kastelik Henryk	Maszynista	06.09.1990
Bruski Bogumił	Maszynista	06.09.1990
Dembek Ludwik	Ładowacz	06.09.1990
Olkowska Irena	Referendarz	06.09.1990
Szmyt Ludwik	Starszy maszynista	06.09.1990
Chełmowski Rajmund	Maszynista	18.09.1991
Reszkowski Zbigniew	Maszynista	18.09.1991
Pestka Roman	Kierownik oddziału	25.11.1991
Pstrąg Kazimierz	Magazynier	25.11.1991
Jankowski Ryszard	Naczelnik	25.11.1991
Piesik Jan	Mistrz	25.11.1991
Wirkus Barbara		25.11.1992
Synak Stefan		25.11.1992
Grochala Halina		25.11.1992
Danielewski Edmund		25.11.1992

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Muchowski Zygfryd		25.11.1993
Klemann Gerard		25.11.1993
Łangowski Leon		25.11.1993
Pałubicki Paweł		25.11.1993
Makowski Kazimierz		25.11.1993
Jarentowski Jan		25.11.1993
Twardokus Henryk		25.11.1993
Kupczyk Andrzej		25.11.1994
Łobodziński Ryszard		25.11.1994
Pliszka Zbigniew		25.11.1994
Żynda Eugeniusz		25.11.1994
Stanisławski Zbigniew		25.11.1994
Wardyn Edmund		25.11.1994
Wróbel Danuta		25.11.1994
Data Jan		25.11.1994
Waśkowski Zenon		25.11.1994
Chrapkiewicz Maria		24.11.1995
Gronkowska Barbara		24.11.1995
Kosiedowski Kazimierz		24.11.1995
Kreja Wojciech		24.11.1995
Zarebski Wiesław		24.11.1995
Reszczyński Bogdan		24.11.1995
Rolbiecki Czesław		24.11.1995
Kapłon Witold		23.11.1995
Michalak Jerzy		24.11.1995
Czaplewski Tadeusz		24.11.1995
Erdman Czesław		24.11.1995
Galikowski Stanisław		22.11.1996
Milkowski Bogusław		25.11.1997
Sikorski Mirosław		25.11.1997
Sitarek Eugeniusz		25.11.1997
Szczęsny Dariusz		25.11.1997
Werno Władysław		25.11.1997
Klunder Leon		25.11.1997
Bonin Zenon		25.11.1997
Makowski Tomasz		18.08.1997
Kamiński Marian		29.05.1998
Lipiński Stanisław		29.05.1998
Januszewski Henryk		25.11.1998
<b>ZASŁUŻONY KOLEJARZ PRL</b>		
Król Franciszek	Naczelnik	22.08.1972
Kiedrowski Mieczysław	Starszy rzemieślnik specjalista	22.08.1975
Siewko Jan	Kierownik oddziału	31.10.1990

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
<b>BRAZOWA ODZNAKA WZOROWY KIEROWCA</b>		
Porożyński Kazimierz	Kierowca mechanik	31.03.1970
Brzeziński Tadeusz	Kierowca ZZSP	20.04.1971
Spitzka Zenon	Kierowca samochodowy	27.10.1972
Oracz Jerzy	Kierowca ZZSP	10.04.1976
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	08.07.1976
Mischka Jan	Kierowca samochodowy	08.07.1976
Synak Stefan	Kierowca samochodowy	15.04.1980
Trzeciński Franciszek	Kierowca samochodowy	15.04.1980
Rudnik Franciszek	Kierowca samochodowy	25.04.1982
Czerwiński Józef	Kierowca samochodowy	25.04.1982
Głomski Henryk	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Jażdżewski Józef	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Lemańczyk Jan	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Lewandowski Adam	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Pobłocki Antoni	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Stanisławski Jan	Kierowca mechanik	10.04.1986
Wirkus Stanisław	Kierowca samochodowy	10.04.1986
Ulatowski Ludwik	Kierowca mechanik	10.04.1986
<b>SREBRNA ODZNAKA WZOROWY KIEROWCA</b>		
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	21.04.1981
Oracz Jerzy	Kierowca mechanik	25.04.1983
Porożyński Kazimierz	Kierowca mechanik	27.04.1983
Spitzka Zenon	Kierowca mechanik	27.04.1983
Synak Stefan	Kierowca samochodowy	16.04.1986
Trzeciński Franciszek	Kierowca samochodowy	16.04.1986
<b>ZŁOTA ODZNAKA WZOROWY KIEROWCA</b>		
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	16.04.1986
<b>RACJONALIZATOR PRODUKCJI</b>		
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	23.08.1976
Bielawski Henryk	Kierownik praktycznej nauki zawodu	23.08.1976
Michur Leon	Majster	23.08.1976
Nowicki Zygfryd	Rzemieślnik specjalista	23.08.1976
Patyński Tadeusz	Kierownik oddziału	23.08.1976
Siewko Jan	Kierownik oddziału	23.08.1976
Warszewski Alojzy	Kierowca mechanik	23.08.1976
Felski Rupert	Starszy rzemieślnik specjalista	23.08.1977
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	23.08.1977
Kędzior Ryszard	Naczelnik	10.09.1979
Kukliński Roman	Starszy rzemieślnik specjalista	10.09.1979
Megger Jerzy	Rzemieślnik specjalista	10.09.1979
Ryduchowski Henryk	Majster	10.09.1979
Wirkus Stanisław	Majster	31.08.1979
Wirkus Stanisław	Majster	27.08.1980



Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
<b>ZASŁUŻONY RACJONALIZATOR PRODUKCJI</b>		
Tomczuk Franciszek	Rzemieślnik specjalista	01.05.1954
Wincencjusz Tadeusz	Rzemieślnik specjalista	28.06.1967
Kukliński Henryk	Mechanik spalinowozów	25.08.1989
<b>BRĄZOWA ODZNAKA ZA ZASŁUGI DLA TRANSPORTU PRL</b>		
Rybakowski Franciszek	Majster	09.09.1977
Michur Leon	Majster	09.09.1978
Kamowski Antoni	Maszynista	09.09.1979
Grzeca Czesław	Starszy rzemieślnik	11.09.1981
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	11.09.1981
Knopek Klemens	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1983
Sobiecki Paweł	Maszynista	09.09.1986
Lewiński Zbigniew	Kierownik referatu	09.09.1987
Jaśtak Stanisław	Mistrz	06.09.1989
<b>SREBRNA ODZNAKA ZA ZASŁUGI DLA TRANSPORTU PRL</b>		
Dorawa Alojzy	Maszynista	12.09.1980
Danielewski Jan	Starszy maszynista	11.09.1981
Justka Alojzy	Starszy adiunkt	11.09.1981
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	10.09.1982
Drobiński Paweł	Maszynista instruktor	09.09.1986
Grzeca Czesław	Rzemieślnik specjalista	09.09.1986
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	09.09.1986
Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor	09.09.1987
Landowski Henryk	Ślusarz	09.09.1987
Rekowski Edmund	Dozorca	21.11.1988
Januszewski Henryk	Mechanik spalinowozów	21.11.1988
Drewek Krzysztof	Pomocnik maszynisty	21.11.1988
Buszkiewicz Wiesław	Mechanik spalinowozów	21.11.1988
Leszczyński Jerzy	Mechanik spalinowozów	21.11.1988
Lissewski Jerzy	Ślusarz	21.11.1988
Kapłon Witold	Ślusarz	06.09.1989
Wielewski Mieczysław	Dyspozytor	06.09.1989
Gemba Jan	Ślusarz	21.11.1989
Domeracki Tadeusz	Maszynista	21.11.1989
<b>ZŁOTA ODZNAKA ZA ZASŁUGI DLA TRANSPORTU PRL</b>		
Piowarski Zygmunt	Maszynista	12.11.1988
Buszkiewicz Wiesław	Mechanik spalinowozów	21.11.1989
Lissewski Jerzy	Kotlarz	21.11.1989
<b>BRĄZOWA ODZNAKA ZA ZASŁUGI DLA TRANSPORTU RP</b>		
Szewczyk Danuta		25.11.1992
Mazurkiewicz Ryszard		23.11.1995
Data Franciszek		23.11.1995
Machut Tadeusz		10.06.1966

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
<b>SREBRNA ODZNAKA ZA ZASŁUGI DLA TRANSPORTU RP</b>		
Świątkowski Edmund	Mechanik spalinowozów	06.09.1990
Dywel Ludwik	Mechanik spalinowozów	06.09.1991
Beling Czesław		25.11.1993
Jażdżewski Józef		25.11.1994
Żak Urszula		25.11.1994
Rolbiecki Kazimierz		23.11.1995
Falkowski Edmund		23.11.1995
Kamiński Ryszard		23.11.1995
Kastelik Henryk		10.05.1996
Morus Józef		10.05.1996
<b>ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP</b>		
Jaśtak Stanisław		10.11.1999
Reszkowski Zbigniew		10.11.1999
Wróbel Jerzy		10.11.1999
Rolbiecki Czesław		10.11.1999
Wirkus Barbara		26.06.2000
Biesek Edmund		01.10.2001
Filipczak Mirosław		01.10.2001
Krzyżkowski Tadeusz		01.10.2001
Lemańczyk Hubert		01.10.2001
Lissewski Jerzy		01.10.2001
Milkowski Bogusław		01.10.2001
Szefler Mirosław		01.10.2001
Werno Władysław		01.10.2001
<b>MEDAL 10 – LECIA PRL</b>		
Jagoda Elżbieta	Starszy asystent	19.02.1955
Kiedrowski Mieczysław	Rzemieślnik specjalista	19.02.1955
Łangowski Waclaw	Maszynista	19.02.1955
Lackowski Bronisław	Dyspozytor	19.02.1955
Sypniewski Czesław	Dyspozytor	19.02.1955
Rocławski Norbert	Pomocnik maszynisty	19.02.1955
Kubiak Jan	Referendarz	19.02.1955
<b>MEDAL 30 – LECIA PRL</b>		
Wincencjusz Tadeusz	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1974
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	22.07.1974
Kłosek Eryk	Majster	22.07.1974
Kamowski Antoni	Maszynista	22.07.1974
Michur Leon	Majster	22.07.1974
Wojewoda Edmund	Rzemieślnik specjalista	22.07.1974
Kukliński Roman		22.07.1974
Kubiak Jan	Referendarz	22.07.1974

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
MEDAL 40 – LECIA PRL		
Szopiński Lech	Maszynista	22.07.1984
Wałdoch Krystyna	Wydawca materiałowy	22.07.1984
Rydygier Edmund	Starszy maszynista	22.07.1984
Kubiak Jan	Starszy referendarz	22.07.1984
Knopek Klemens	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Drobiński Paweł	Maszynista instruktor	22.07.1984
Czapiewski Eugeniusz	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Czarnowski Brunon	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Data Franciszek	Maszynista	22.07.1984
Dywel Ludwik	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Grzeca Czesław	Rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Grochalski Marian	Dyspozytor	22.07.1984
Galikowski Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Jasik Michał	Starszy maszynista	22.07.1984
Kukliński Henryk	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Kiziewicz Jan	Maszynista instruktor	22.07.1984
Krawczyk Stanisław	Maszynista	22.07.1984
Karczyński Henryk	Robotnik kwalifikowany	22.07.1984
Ludka Jerzy	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	22.07.1984
Lewiński Zbigniew	Kierownik referatu	22.07.1984
Lepak Jerzy	Maszynista	22.07.1984
Landowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Łazowski Jerzy	Maszynista	22.07.1984
Malinowski Roman	Starszy maszynista	22.07.1984
Morus Józef	Rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Nalewaj Józef	Maszynista	22.07.1984
Półczyński Jan	Robotnik kwalifikowany	22.07.1984
Pelowski Edmund	Robotnik kwalifikowany	22.07.1984
Rolbiecki Władysław	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Ściesiński Mieczysław	Starszy rzemieślnik	22.07.1984
Szultka Jerzy	Przodownik roty	22.07.1984
Szopiński Zbigniew	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Stanisławski Jan	Kierowca mechanik	22.07.1984
Sobiecki Paweł	Maszynista	22.07.1984
Skolasiński Zdzisław	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Sikorski Bolesław	Maszynista	22.07.1984
Światkowski Edmund	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Turzyński Tadeusz	Maszynista	22.07.1984
Wielewski Mieczysław	Dyspozytor	22.07.1984
Wałdoch Alfons	Zastępca naczelnika	22.07.1984
Wyrzykowski Roman	Starszy maszynista	22.07.1984
Wałdoch Jan	Kierowca samochodowy	22.07.1984
Klemann Gerard	Maszynista	22.07.1984
Beling Czesław	Maszynista	22.07.1984

Nazwisko i imię	Stanowisko	Data
Ceranek Andrzej	Maszynista	22.07.1984
Cimiński Stanisław	Maszynista	22.07.1984
Górnowicz Jan	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Górnowicz Czesław		22.07.1984
Gierszewski Czesław	Kierownik składu opału	22.07.1984
Januszewski Franciszek	Starszy rzemieślnik	22.07.1984
Januszewski Wincenty	Kierownik warsztatu uczniowskiego	22.07.1984
Jaśtak Stanisław	Majster	22.07.1984
Kowalewska Wanda	Kierownik referatu	22.07.1984
Kiedrowski Józef	Robotnik kwalifikowany	22.07.1984
Kwiatkowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Krenski Edmund	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Laska Henryk	Maszynista instruktor	22.07.1984
Markowski Jerzy	Maszynista	22.07.1984
Malinowski Jan	Starszy maszynista	22.07.1984
Megger Jerzy	Majster	22.07.1984
Ossowski Jan	Przodownik roty	22.07.1984
Olkowska Irena	Referendarz	22.07.1984
Pokrzywiński Jerzy	Maszynista	22.07.1984
Rolbiecki Kazimierz	Starszy rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Stanisławski Zbigniew	Dyspozytor	22.07.1984
Wyrzykowski Henryk	Rzemieślnik specjalista	22.07.1984
Sobiecki Paweł	Maszynista	22.07.1984
Siewko Jan	Kierownik oddziału	22.07.1984
ODZNAKA HONOROWA ZA SZCZEGÓLNE ZASŁUGI DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA BYDGOSKIEGO		
Kiedrowski Mieczysław	Starszy rzemieślnik specjalista	16.03.1970
Danielewski Jan	Maszynista	14.07.1976
Lubiński Witold	Maszynista instruktor	23.04.1979

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie J. Czyż, Kronika Rady Zakładowej Stacji ...