

POWSTANIE I ROZWÓJ WĘZŁA KOLEJOWEGO W CHOJNICACH

Damian Otta
Renata Anisiewicz
Tadeusz Palmowski

Komitet naukowy:

Nikolay Bagrov (Symferopol), Gerhard Bahrenberg (Brema),
Roger Bivand (Bergen), Marek Dutkowski (Szczecin),
Gennadij M. Fiedorow (Kaliningrad),
Walenty S. Korniejewiec (Kaliningrad), Thomas Lundén (Sztokholm),
Tomasz Michalski (Gdańsk), Tadeusz Palmowski (Gdynia),
Jerzy J. Parysek (przewodniczący, Poznań),
Eugeniusz Rydz (Słupsk), Jan A. Wendt (Gdańsk)

Adres redakcji:

Marcin Połom (sekretarz)
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl
<http://www.kgrr.ug.edu.pl/>

Korekta Redakcji: Renata Anisiewicz

Recenzent: Marcin Połom

© by Authors

Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o.
ul. Biskupa Dominika 11, 83-130 Pelplin
telefon +48 58 5361757, fax +48 58 5361726
bernardinum@bernardinum.com.pl
Zamawianie książek: www.bernardinum.com.pl;
katalog: Księgarnia; podkatalog: Geografia i gospodarka przestrzenna.

Druk: Drukarnia Wydawnictwa „Bernardinum” Sp. z o.o., Pelplin

ISBN 978-83-8127-190-5

Spis treści:

Wstęp	5
Cel i zakres pracy	6
Przedmiot badań i podstawowe definicje	6
Przegląd literatury i źródeł	7
Zarys historii kolei na ziemiach polskich	9
1. Początki kolei w Chojnicach (1842-1920)	12
1.1. Chojnice pod administracją pruską	12
1.2. Budowa Królewskiej Kolei Wschodniej „Ostbahn”	12
1.3. Budowa linii kolejowych do Runowa Pomorskiego i Działdowa ...	18
1.4. Nowe linie kolejowe do Oleśnicy, Kościerzyny i Bytowa	20
1.5. Koncept kolei chojnicko-bydgoskiej	22
1.6. Projekt magistrali Chojnice – Orany	25
1.7. Rozbudowa węzła Chojnice do roku 1918	29
1.8. „Nord Express” i inne połączenia kolejowe	35
2. Dwudziestolecie międzywojenne (1920-1939)	37
2.1. Administracja kolejowa w Chojnicach	37
2.2. Plany i rozbudowa sieci kolejowej w powiecie chojnickim	39
2.3. Stan sieci kolejowej w powiecie chojnickim w latach trzydziestych	44
2.4. Łącznica Wierzchowo Czluchowskie – Brzeźno Czluchowskie	45
2.5. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego	47
3. II wojna światowa (1939-1945)	52
3.1. Wybuch wojny	52
3.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego	54
3.3. Rozbudowa stacji Chojnice	55
4. Polska Rzeczpospolita Ludowa (1945-1989)	58
4.1. Administracja kolejowa	58

4.2. Rozbudowa stacji	60
4.3. Połączenia kolejowe węzła Chojnice	70
4.4. Magistrala Węglowa „BIS” Śląsk – Porty	72
4.5. Budowa nowego zaplecza technicznego na stacji Chojnice	75
5. III Rzeczpospolita (1989-2015)	79
5.1. Zamknięcia i likwidacje linii kolejowych w regionie	80
5.1.1. Linia kolejowa Człuchów – Słosinko	81
5.1.2. Linia kolejowa Lipusz – Bytów	82
5.1.3. Linia kolejowa Tuchola – Koronowo	84
5.1.4. Linia kolejowa Złotów – Terespol Pomorski	84
5.1.5. Linia kolejowa Szlachta – Skórcz	86
5.1.6. Linia kolejowa Chojnice – Nakło nad Notecią	87
5.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego w latach 1989-2017	90
5.3. Przekształcenia w Polskich Kolejach Państwowych	94
6. Perspektywy węzła kolejowego w Chojnicach po roku 2015	97
6.1. Sekcja utrzymania i napraw spalinowych pojazdów trakcyjnych i wagonów pasażerskich Polregio	97
6.2. Modernizacja dworca kolejowego i stworzenie węzła integracyjnego	99
6.3. Plany modernizacyjne PKP Polskich Linii Kolejowych na liniach kolejowych w regionie	103
Zakończenie	107
Spis literatury	109
Spis materiałów niepublikowanych	112
Spis rozkładów jazdy pociągów	113
Spis tabel	117
Spis rycin	118

Wstęp

Powstanie i rozpowszechnienie transportu kolejowego w XIX wieku w istotny sposób zdynamizowało rozwój miejscowości położonych przy liniach kolejowych. Dla wielu z nich kolej stała się czynnikiem miastotwórczym. Rangę miejsca w sieci osadniczej podnosiła zwłaszcza lokalizacja w nim węzła kolejowego. Na styku co najmniej trzech linii kolejowych powstawały nie tylko dworce kolejowe, ale także parowozownie, warsztaty naprawcze, inne obiekty związane z obsługą kolei. W pobliżu budowano też osiedla mieszkaniowe dla kolejarzy. Przy kolei lokował się przemysł korzystający z dostępu do tego rodzaju transportu, jak również służący jego obsłudze (np. nasycalnie podkładów kolejowych). Wśród miejscowości, które na ziemiach polskich uzyskały dzięki kolei prawa miejskie wymienić można np. Krzyż, Korsze, Koluszki, Zbąszynek. Do tych, które będąc już miastami zyskały czynnik dynamizujący rozwój społeczno-gospodarczy należą m.in. Iława, Dęblin, Kluczbork, Zduńska Wola, Tczew. W grupie tej znajdują się również Chojnice w województwie pomorskim.

Fakt istotnego wpływu funkcjonowania kolei na sytuację społeczno-gospodarczą regionów zadecydował o zainteresowaniu tematyką kolejową badaczy z różnych dyscyplin nauki. Poza przedstawicielami nauk inżynierskich, zajmującymi się technicznymi aspektami działania tego środka transportu, kolej stanowi przedmiot badań m.in. ekonomistów, geografów, planistów przestrzennych, historyków. Ich pokłosiem są liczne publikacje na ten temat.

W grupie prac geograficznych dotyczących Polski uwagę zwracają monografie poświęcone całej sieci kolejowej kraju lub poszczególnym regionom. Dotychczas brak jest jednak kompleksowej publikacji omawiającej zagadnienia związane z powstaniem, rozwojem i funkcjonowaniem jednego z ważniejszych węzłów kolejowych zlokalizowanych na Pomorzu – w Chojnicach. Przesłanką powstania niniejszej publikacji jest próba zapelnienia tej luki.

Cel i zakres pracy

Celem pracy jest zbadanie procesu kształtowania się i funkcjonowania węzła kolejowego w Chojnicach. Uwzględniono w nim genezę i powstawanie poszczególnych linii kolejowych wychodzących z Chojnic, a następnie proces likwidacji niektórych z nich. Omówiono rozbudowę stacji kolejowej w tym mieście wraz z wynikającymi z tego zmianami zagospodarowania terenu wokół obiektu. Analizie poddano także zasięg połączeń kolejowych wychodzących z Chojnic oraz ich intensywność na poszczególnych etapach rozwoju węzła.

Zakres przestrzenny pracy dotyczy węzła kolejowego w Chojnicach. Obejmuje on samo miasto, ale także obszar oddziaływania zlokalizowanej w nim stacji węzłowej. Teren ten wyznacza zasięg połączeń pasażerskich wychodzących z chojnickiego węzła. Zasadniczą jego część stanowią powiaty chojnicki oraz jednostki z nim sąsiadujące. Uwzględniając najdalsze połączenia kolejowe rozszerza się on do: Bydgoszczy, Runowa Pomorskiego, Gdańska, Oleśnicy, Berlina, Królewca, Sankt Petersburga, Paryża oraz Oran.

Ramy czasowe pracy sięgają 1842 roku, kiedy powstała koncepcja dotycząca budowy kolei przebiegającej przez Chojnice. Kończą się na roku 2018. Omówiono także plany rozwoju sieci kolejowej w otoczenia węzła do roku 2030.

Przedmiot badań i podstawowe definicje

Przedmiotem badań pracy jest węzeł kolejowy w Chojnicach. Miejsce takie definiuje się jako punkt, w którym zbiegają się więcej niż dwie linie kolejowe¹, przyjmując jako odrębną linię każdy kierunek². Węzły stanowią kluczowe punkty na sieci kolejowej. Rozróżnia się różne ich rodzaje i wielkości. Najmniejszymi węzłami są posterunki odgałęźne, w obrębie których rozwidlają się linie kolejowe. Zdecydowaną większość węzłów stanowią stacje kolejowe, na których łączą się szlaki z przynajmniej trzech kierunków. Największe węzły kolejowe swym zasięgiem obejmują kilka mniejszych stacji. W węzłach zlokalizowane są stacje rozrządowe i przesiadkowe, obiekty zaplecza technicznego, np. lokomotywnie, tory postojowe, magazyny paliwa, a także jednostki administracyjne kolei, np. służby zabezpieczenia ruchu i łączności oraz obiekty usługowe dla pasażerów³.

¹ Kolej, według definicji J. Gnoińskiego (1972), to drogi szynowe wraz z budynkami, budowlami i urządzeniami przeznaczonymi do ich eksploatacji i utrzymania, a także z taborom umożliwiającym transport towarów i osób.

² Z. Taylor, 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa, s. 12.

³ T. Lijewski, 1986, *Geografia transportu Polski*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, s. 47.

Stacja kolejowa jest posterunkiem zapowiadawczym⁴, w obrębie którego oprócz toru głównego zasadniczego zlokalizowany jest przynajmniej jeden tor główny dodatkowy. Na stacji pociągi mogą zaczynać i kończyć bieg, krzyżować się i wyprzedzać, a także zmieniać zestawienie lub kierunek jazdy. Szczególnym przypadkiem stacji, na którym możliwe jest jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów są mijanki. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje krańcowe (początkowe i końcowe) oraz stacje pośrednie. Stacje kolejowe mogą spełniać różne funkcje w zależności od wykonywanych czynności techniczno-ruchowych i specyfiki przewozów. Wyróżnia się wśród nich stacje: osobowe, towarowe, osobowo-towarowe, manewrowe, ładunkowe, postojowe, przeładunkowe⁵.

W węzłach spotyka się kilka linii kolejowych. Ich mianem określa się drogi kolejowe mające początek i koniec, wraz z przyległym pasem gruntu oraz budynkami, budowlami i urządzeniami przeznaczonymi do prowadzenia ruchu kolejowego, a także z zajęтыми przez nie gruntami⁶. Daną linię kolejową cechują wspólne zadania przewozowe i zbliżona charakterystyka techniczna. Części linii kolejowej ograniczone są posterunkami: zapowiadawczymi, odstępowymi lub odgałęźnymi. Linie kolejowe wraz z węzłami tworzą sieć kolejową⁷.

Przegląd literatury i źródeł

Badania na temat transportu kolejowego rozpoczęto w Polsce w latach trzydziestych XX wieku. Pierwsza polskojęzyczna monografia kolejnictwa, autorstwa T. Bissagi⁸, obejmująca tereny ówczesnej Polski, powstała dopiero u schyłku dwudziestolecia międzywojennego. Wcześniej, w 1935 roku tematyką polskiej sieci kolejowej zajął się R. Rühling⁹. W tym samym roku pojawiła się także monografia A. Wrzoska¹⁰, opisująca kształtowanie się sieci kolejowej na ziemiach Polski.

Rozwój badań nad transportem kolejowym nastąpił po II wojnie światowej. Powstały liczne opracowania na ten temat, spośród których warto wymienić najbardziej obszerne monografie, wykorzystane także w niniejszej

⁴ Zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (2017), jest to posterunek, na którym istnieje możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na szlak przyległy do tego posterunku

⁵ R. Szajer, 1956, Stacje, Kolejowa Służba Drogowa, nr 32, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa, s. 5-6.

⁶ Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, 2017, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa, s. 10.

⁷ Z. Taylor, 2007, op.cit., s. 12.

⁸ T. Bissaga, 1938, Geografia kolejowa Polski, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.

⁹ R. Rühling, 1935, Eisenbahngeographie Polens, M. Dittert & Co, Dresden.

¹⁰ A. Wrzosek, 1935, Z geografii komunikacyjnej Pomorza, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Toruń.

pracy. Wielkie zasługi dla badań nad polską siecią kolejową położył T. Lijewski. Pierwsza jego publikacja, zatytułowana „Rozwój sieci kolejowej Polski”, ukazała się w 1959 roku¹¹. Wśród wielu dzieł T. Lijewskiego należy wymienić również prace: „Geografia transportu Polski”¹², „Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia”¹³ oraz „Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych”¹⁴.

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku bardzo szczegółową, dwutomową monografię sieci kolejowej Polski opracował S. Koziarski^{15, 16}. Autor ten wraz z T. Lijewskim przygotował również książkę pt. „Rozwój sieci kolejowej w Polsce”¹⁷. W XXI wieku tematyką rozwoju i późniejszego regresu polskiej sieci kolejowej zajął się w równie obszerny sposób Z. Taylor¹⁸.

Poza ogólnopolskimi pracami monograficznymi, w niniejszej publikacji wykorzystano również opracowania o tematyce kolejowej traktujące szczegółowo o badanym regionie. Wśród nich wymienić trzeba publikacje R. Gwarka¹⁹, G. Labudy²⁰, D. Prochowskiego²¹.

Kolejną grupę materiałów źródłowych stanowiły opracowania na temat Chojnic i powiatu chojnickiego, omawiające sytuację społeczno-gospodarczą regionu w różnych okresach jego historii. Należą do nich m.in. prace Cz. Wycecha²², J. Szwankowskiego²³, J. Borzyszkowskiego²⁴, A. Lorbieckiego

¹¹ T. Lijewski, 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 5.

¹² T. Lijewski, 1986, *op.cit.*

¹³ T. Lijewski, 1995, *Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia*, *Problemy Ekonomiki Transportu*, 2(90), s. 37-45.

¹⁴ T. Lijewski, 2006, *Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych*, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 109-112.

¹⁵ S. Koziarski, 1993a, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*, Instytut Śląski, Opole.

¹⁶ S. Koziarski, 1993b, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Instytut Śląski, Opole.

¹⁷ T. Lijewski, S. Koziarski, 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.

¹⁸ Z. Taylor, 2007, *op.cit.*

¹⁹ R. Gwarek, 1996, *1921-1996 – 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Gdańsk.

²⁰ G. Labuda, 2012, *Dzieje kolei normalnotorowych na Pomorzu Gdańskim* [w:] D. Keller (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik, s. 247-264.

²¹ D. Prochowski, 2012, *Kolej chojnicka w okresie pruskim i międzywojennym*. W 140 rocznicę utworzenia kolei w Chojnicach, *Słowo Młodych*, nr 11 (16) 2011-4 (23).

²² Cz. Wycech, 1936, *Powiat Chojnice. Ziemia – Ludzie – Przeszłość – Życie gospodarcze i społeczne*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze – Oddział Chojnice, Chojnice.

²³ J. Szwankowski, 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, s. 193-328.

²⁴ J. Borzyszkowski, 2003, *Trudne początki – rok 1920 i następne* [w:] K. Ostrowski (red.), *Dzieje Chojnic*, Bernardinum, Chojnice, s. 363-385.

i M. Wałdocha²⁵. Cennym uzupełnieniem były ponadto notatki prasowe, które ukazały się w pismach archiwalnych, np. „Orędownik” (z 1909 r.), „Gazeta Toruńska” (z XIX wieku) oraz współczesnych, jak „Czas Chojnic”.

Nieocenionym źródłem wiedzy stały się materiały dotychczas niepublikowane, a zawierające liczne informacje na temat funkcjonowania chojnickiego węzła kolejowego w okresie powojennym. Stanowią je kroniki zakładowe węzła PKP w Chojnicach autorstwa Józefa Czyża i Romana Jaszczyszyna. Materiałami niepublikowanymi uzupełniającymi wiedzę o czasach przed II wojną światową były natomiast wybrane dokumenty dostępne w archiwach państwowych w Bydgoszczy i Gdańsku.

Cennego materiału do opracowania liczby połączeń kolejowych i ich zasięgu w różnych okresach funkcjonowania węzła Chojnice dostarczyła wnikliwa lektura rozkładów jazdy pociągów publikowanych od 1922 do 2016 roku.

Zarys historii kolei na ziemiach polskich

W okresie, gdy powstawały pierwsze linie kolejowe, terytorium obecnej Polski podzielone było pomiędzy trzech zaborców: Prusy, Austrię i Rosję. Pierwszą linię kolejową na ziemiach polskich, łączącą Wrocław i Oławę, oddano do użytku w zaborze pruskim 22 maja 1842 roku. Linia ta była fragmentem planowanego połączenia stolicy Dolnego Śląska z Mysłowicami. W 1843 roku linię tę wydłużono z Wrocławia do Świebodzic, a w 1844 roku oddano linię Wrocław – Legnica. Tym samym Wrocław stał się pierwszym węzłem kolejowym na terenie dzisiejszej Polski²⁶.

Równolegle z pracami prowadzonymi na Śląsku kolej zaczęła pojawiać się na Pomorzu. W 1843 roku połączenie kolejowe z Berlinem uzyskał Szczecin. W latach 1846-1848 wydłużono ją przez Stargard i Krzyż Wielkopolski do Poznania²⁷.

15 czerwca 1845 roku ukończono pierwszy odcinek kolei na terenie zaboru rosyjskiego. Łączył on Warszawę z Grodziskiem Mazowieckim w ramach Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W tym samym roku linię wydłużono do Skierniewic oraz zbudowano odnogę do Łowicza. W roku 1846 kolej ta dotarła do Częstochowy, a rok później do Żąbkowic (Dąbrowa Górnicza). Całą linię pomiędzy Warszawą a Wiedniem ukończono w roku 1848.

Austriacy budowę kolei na ziemiach polskich rozpoczęli od połączenia w 1847 roku Krakowa z Zagłębiem Górnośląskim. Linia ta w Mysłowicach łączyła się z koleją do Wrocławia. W 1848 roku uzyskała ona połączenie z Koleją Warszawsko-Wiedeńską.

²⁵ A. Lorbiecki, M. Wałdoch, 2014, Historyczne bitwy Chojnice 1939, Bellona S.A., Warszawa.

²⁶ T. Lijewski, 1986, op.cit., s. 21-22.

²⁷ Tamże.

Największą inwestycją kolejową lat pięćdziesiątych XIX wieku była pruska Kolej Wschodnia (Berlin – Królewiec). W 1851 roku jako pierwszy jej element otwarto linię łączącą Krzyż Wielkopolski z Bydgoszczą przez Piłę. W roku 1852 linię wydłużono z Bydgoszczy do Tczewa i Gdańska, zaś po drugiej stronie Wisły ukończono odcinek Malbork – Braniewo. Pięć lat później zakończono budowę przeprawy przez Wisłę, oddając zarazem odcinek pomiędzy Tczewem i Malborkiem. W tym samym czasie ukończono również budowę odcinka Kostrzyn nad Odrą – Krzyż Wielkopolski. W latach 1871-1873 linię Kolei Wschodniej wyprostowano, oddając do użytku odcinek Piła – Chojnice – Tczew²⁸.

Pierwsze linie kolejowe w zaborze pruskim orientowane były w układzie równoleżnikowym, przebiegając z zachodu na wschód. Pierwszą linię kolejową zorientowaną południkowo stanowiło ukończone w 1856 roku połączenie Poznania i Wrocławia. Linia ta stworzyła pierwsze połączenie kolejowe Śląska z portami morskimi w Gdańsku i Szczecinie. W 1860 roku sieć kolejowa na terenie obecnej Polski liczyła ok. 3000 km²⁹.

W kolejnych latach nastąpiła dalsza rozbudowa sieci kolejowej. Przed rokiem 1880 ukształtowały się połączenia wszystkich największych miast Polski. Największą gęstością siatki kolejowej cechował się zabór pruski. Po roku 1880 nastąpiło dalsze zagęszczanie sieci na obecnym terytorium kraju. Do roku 1914 obejmowała ona wszystkie ośrodki miejskie, a na terenie Prus również większość mniejszych miejscowości.

Wybuch I wojny światowej nieco przyhamował dalszy rozwój sieci kolejowej, a nowy układ powojennych granic spowodował potrzebę budowy nowych linii kolejowych. W okresie międzywojennym wybudowano linię kolejową łączącą Gdynię i Chorzów. Budowa linii, określonej mianem „Magistrali Węglowej”, była jedną z największych inwestycji II RP.

II wojna światowa przyniosła ogromne straty na kolei. W wyniku działań wojennych oraz tzw. „trofiejnych batalionów” zniszczono, bądź zdemontowano 38% długości linii kolejowych, 46% mostów, 37% budynków kolejowych i 72% urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów, nie wspominając o stratach w taborze kolejowym³⁰.

Pierwsze lata po wojnie upłynęły na odbudowie zniszczeń wojennych. Chociaż nie odbudowano wszystkich linii kolejowych istniejących przed wojną, w kolejnych latach łączna ich długość wzrosła ponad poziom przedwojenny. Głównymi inwestycjami wykonanymi w czasach PRL były linie obsługujące przemysł na Górnym Śląsku oraz Centralna Magistrala Kolejowa łącząca Grodzisk Mazowiecki i Zawiercie.

Przemiany polityczno-gospodarcze rozpoczęte u schyłku lat osiemdziesiątych XX wieku sprawiły, że popyt na usługi kolei zaczął maleć. Popu-

²⁸ Tamże.

²⁹ T. Lijewski, 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 5.

³⁰ T. Lijewski, 1986, *op.cit.*, s. 34-35.

laryzacja środków komunikacji indywidualnej oraz zmiany w przemyśle spowodowały, że PKP zaczęło się zadłużać. Nierentowność linii lokalnych przyczyniła się do masowego wyłączania ich z obsługi. W latach 1980-2016 długość polskiej sieci kolejowej zmniejszyła się o prawie 5,5 tys. km.

Sieć kolejowa Polski, po okresie intensywnego rozwoju w latach 1850-1985, zaczęła się stopniowo kurczyć. Część decyzji o zawieszeniu ruchu pociągów została wydana w sposób chaotyczny i nieprzemyślany. Decyzje te bardzo często negatywnie wpłynęły na rozwój obszarów pozbawionych dostępu do kolei. W ostatnich latach zachodzi potrzeba reaktywacji połączeń kolejowych na liniach, które zostały zamknięte, bądź nawet rozebrane. Dobrym przykładem mogą tu być linie kolejowe: Piła – Wałcz – Stargard, reaktywowana po 12 latach w 2012 roku, linia PKM Gdańsk Wrzeszcz – Rębiechowo odbudowana po 70 latach w 2015 roku, czy też linia Glinisz – Kartuzy, która po przywróceniu połączeń pasażerskich bije kolejne rekordy frekwencji.

1. Początki kolei w Chojnicach (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. Tę część Prus Królewskich nazywano Prusami Zachodnimi (Westpreussen). Najwyższą władzę w Prusach Zachodnich sprawował organ o nazwie Kamera Wojny i Domen z siedzibą w Kwidzynie. W ówczesnym podziale administracyjnym Chojnice, dzięki dużemu nasyceniu ludnością niemiecką, stały się stolicą pruskiego powiatu obejmującego ziemie staropolskich powiatów: człuchowskiego, chojnickiego, tucholskiego i świeckiego¹. Zwierzchność Chojnic nad tak dużym rejonem wpłynęła na rangę miasta w regionie (ryc. 1.1.).

Chociaż pruski podział ziem nie obowiązuje już od setek lat, nadal można doszukać się powiązań pomiędzy miejscowościami położonymi na ziemiach dawnego powiatu a Chojnicami. Dlatego też tematyka pracy, często wykracza poza obecne granice 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 często mniejsze miasta bezwzględnie rywalizowały o dostęp do kolei.

Pierwsza wzmianka o wytyczeniu linii kolejowej wiodącej przez Chojnice pojawiła się wraz z 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 żyłą złota. Z uwagi na ogromne koszty takiej inwestycji, żadna z firm nie

¹ J. Szwanowski, 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, s. 196-198.



Ryc. 1.1. Powiat chojnicki w podziale administracyjnym Prus Zachodnich w latach 1773-1815.

Źródło: J. Knopek, B. Kuffel, 2005.

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, Brandenburgii, 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. Pierwszy z nich zakładał wykorzystanie powstającej linii kolejowej łączącej Berlin i Stargard, dalszy odcinek miał zostać wytrasowany przez Drawsko Pomorskie, Szczecinek, Chojnice i Starogard Gdański do Tczewa. Drugi przewidywał budowę nowej linii kolejowej zaczynającej się w Berlinie i biegnącej dalej przez Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski, Piłę, Chojnice i Starogard Gdański do Tczewa, zaś trzeci – prowadzenie nowej kolei przez Frankfurt, Rzepin, Międzyrzecz,

Poznań, Wągrowiec, Szubin i Bydgoszcz do Tczewa². Za najkorzystniejszy uznano wariant drugi, który wytypowano do prac projektowych. Decyzja ta wywołała jednak protest mieszkańców Bydgoszczy, którzy nie mogli pogodzić się z pominięciem ich miasta na rzecz mniejszych Chojnic. Protest ten stał się zarzewiem sporu, w którym każde z miast precyzowało swoje uzasadnienia. Ostatecznie władze pruskie przychyliły się do argumentów bydgoszczan, mówiących o konieczności zaopatrzenia fortec nadwiślanych oraz szybszego transportu wojska, w razie wojny z Rosją³.

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 budowlanych⁴. 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 Kostrzynem⁵. Decyzja o budowie kolei berlińsko-królewieckiej, trasowanej przez Bydgoszcz, na kilka kolejnych lat pozbawiła Chojnice 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 ciążyć do stacji kolejowej w Terespolu Pomorskim, natomiast część zachodnia ku stacji w Nakle nad Notecią⁶. 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 – Gdańsk⁷.

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 informował o negatywnym stosunku

² G. Labuda, 2012, *Dzieje kolei normalnotorowych na Pomorzu Gdańskim* [w:] D. Keller (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik, s. 248.

³ Wstęp do inwentarza zespołu akt Eisenbahndirektion Danzig z lat 1846-1944, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Gdańsk.

⁴ G. Labuda, 2012, op.cit., s. 248.

⁵ Z. Taylor, 2007, op.cit., s. 26.

⁶ J. Szwanowski, 2013, op.cit., s. 244.

⁷ Tamże, za W. Fuhrmann, 1871.

ziemian zamieszkujących powiat chojnicki i człuchowski do planowanej inwestycji kolejowej w powiecie. Dziennik donosił, że obszarnicy z regionu twierdzili, iż budowa kolei stanowi rządowy podstęp, którego celem jest wyłudzenie tanim kosztem ziem pod budowę obiektów kolejowych⁸. Inne gazety lokalne wypowiadały się o kolei w sposób krytyczny. Conitzer Mitteilungen z dnia 17 lipca 1848 roku stwierdzał, 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 donosiła, że 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 temu przeciwna. Gazeta stwierdzała ponadto, że transport kolejowy nie dorówna niskim cenom transportu wodnego ani nawet drogowego, a ponadto, że w interesie małych miast leży, by linie kolejowe je omijały⁹.

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 – Tczew¹⁰. Plan budowy został oparty na założeniach opracowanych dla Królewskiej Kolei Wschodniej (niem. Königlich 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 godziny¹¹.

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. Jednak propozycja urzędników nie przypadła do gustu mieszkańcom Chojnic, ponieważ dworzec miał być zbudowany na folwarku Ackerhof (dzisiejsze Chojnaty), odległym aż o 3/8 mili (2,8 km) od centrum¹². 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

⁸ K. Ichnowska, 2009, „Maksymilian Ichnowski”. Życie, działalność regionalna i genealogiczna, Oficyna Wydawnicza Mirosław Wrocławski, Chojnice, s. 274-277.

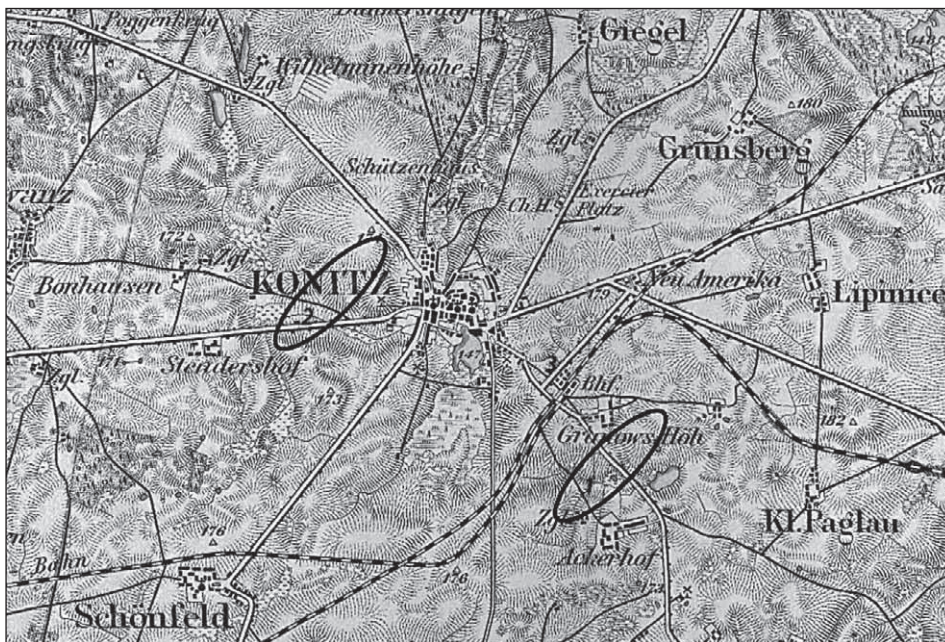
⁹ Tamże.

¹⁰ K. Wajda, 2003, Komunikacja i handel [w:] K. Ostrowski (red.), Dzieje Chojnic, Bernardinum, Chojnice, s. 284.

¹¹ L. Stoltmann, 1997, Nord Express. Pociąg ekspresowy Paryż – Sankt Petersburg przez Chojnice 1896-1914, Zeszyty Chojnickie, nr 1 (15), s. 43-46.

¹² K. Wajda, 2003, op.cit., s. 284-286.

północno-zachodniej stronie miasta. Władze pruskie nie zgodziły się na przeniesienie dworca na drugą stronę miasta. Jednakże wychodząc na przeciw oczekiwaniom mieszkańców zawarto kompromis i przesunięto stację tak, by znalazła się w odległości $\frac{1}{4}$ mili (2 km) od centrum, czyli w miejscu, w którym znajduje się do dzisiaj (ryc. 1.2).¹³



1. Pierwotna lokalizacja wskazana przez władze pruskie. 2. Lokalizacja oczekiwana przez mieszkańców. 3. Ostateczna lokalizacja będąca wynikiem konsensusu pomiędzy stronami.

Ryc. 1.2. Warianty lokalizacji dworca kolejowego w Chojnicach.

Źródło: D. Otta, 2016, s. 7.

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 roku¹⁴. 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, prowadzący wagony ze stacji Piła. Pociąg ten przywitały tłumy zebranych na peronie mieszkańców

¹³ K. Ichnowska, 2009, op.cit., s. 274-277.

¹⁴ K. Wajda, 2003, op.cit., s. 284-286.

Chojnic, ponieważ był to wyczekiwany od lat pierwszy pociąg pasażerski, który wjechał do miasta¹⁵.

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 minut¹⁶. 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 przekazano do użytku budynek chojnickiego dworca (ryc. 1.3.).



Ryc. 1.3. Dworzec kolejowy w Chojnicach w 1905 roku.

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

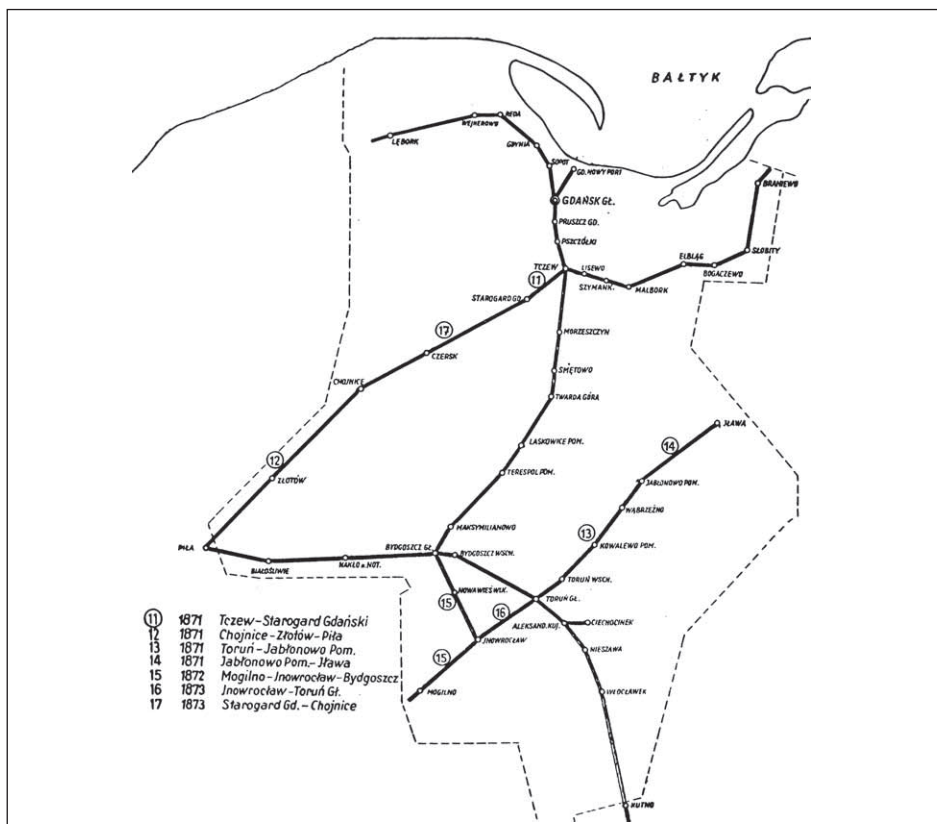
Pierwotnie linia została zbudowana jako jednotorowa, jednak wszystkie nasypy i obiekty inżynieryjne przygotowano pod przyszłą zabudowę drugiego toru. Na rozbudowę linii nie trzeba było długo czekać. Już w latach 1875-1876 na całej długości linii oddano do użytku drugi tor. Linia z Bydgoszczy do Tczewa otrzymała drugi tor dopiero w 1911 roku. Po otwarciu

¹⁵ K. Ostrowski, Z. Buława, 2010, Zabytkowe Chojnice, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice, s. 114-115.

¹⁶ Gazeta Chojnicka, 29.11.1991.

linii chojnickiej nazwa Ostbahn zaczęła być z nią utożsamiana, a pozycja węzła bydgoskiego znacznie się osłabiła¹⁷.

Ukończenie budowy Królewskiej Kolei Wschodniej stanowiło ostatni etap tworzenia najważniejszych linii kolejowych na Pomorzu Gdańskim. Sieć magistrali kolejowych w roku 1873 obejmowała wszystkie największe miasta w tej części królestwa (ryc. 1.4.).



Ryc. 1.4. Linie kolejowe Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy według stanu na rok 1873.

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

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

1.3. Budowa linii kolejowych do Runowa Pomorskiego i Działdowa

W czasie, gdy trwała budowa linii kolejowej Piła – Chojnice – Tczew, spełniającej drugi z trzech przygotowanych w 1842 roku scenariuszy połączenia

¹⁷ K. Wajda, 2003, op.cit., s. 284-286.

Berlina z Królewcem, zaczęto myśleć o budowie linii kolejowej według ostatniego pierwowysu. Zakładał on prowadzenie linii kolejowej ze Stargardu do Chojnic, celem stworzenia alternatywnego ciągu transportowego Berlin – Królewiec.

5 lipca 1870 roku prywatne konsorcjum Centralnej Kolei Pomorskiej otrzymało koncesję na budowę linii kolejowej łączącej Runowo Pomorskie z Chojnicami. Trasa „Zachodniopomorska” miała zaczynać się w Runowie Pomorskim i łączyć się z istniejącą już linią do Stargardu i Szczecina. Dalej planowano poprowadzić ją poprzez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek, Szczecinek, Czarne i Człuchów do Chojnic, gdzie 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 przysły po zaledwie kilku miesiącach od rozpoczęcia prac. Miało to związek z bankructwem konsorcjum. Z uwagi na duże znaczenie inwestycji, ukończenia budowy linii na mocy ustawy uchwalonej 9 lipca 1875 roku (ryc. 1.5.) podjęło się 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 zakończeniu budowy linii łączącej Chojnice i Runowo Pomorskie podjęto decyzję o wydłużeniu jej w kierunku Prus Wschodnich. Nowa linia miała zaczynać się w Chojnicach i bieć przez Tucholę, Laskowice Pomorskie, Grudziądz, Jabłonowo Pomorskie, Brodnicę i Lidzbark Welski, aż do

490. Das Stück Nr. 36 enthält:
Nr. 8367. Gesetz, betreffend den Ankauf und die Vollendung der Pommerschen Central-Eisenbahn und der Berliner Nordseebahn, sowie die Verwendung der verfallenen Cautionen für die bezeichneten Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 9. Juli 1875.
Nr. 8368. Gesetz, betreffend die Deckung der bei Begebung der Eisenbahn-Anleihe aus dem Jahre 1867 entstandenen Kursverluste. Vom 10. Juli 1875.
Nr. 8369. Gesetz, betreffend das Hinterlegungs-wesen. Vom 19. Juli 1875.
Das Stück Nr. 37 enthält:
Nr. 8370. Gesetz, betreffend die Auflösung des Lehnverbandes der nach dem Lehnrecht der Kurmark, Altmark und Neumark zu beurtheilenden Lehne. Vom 23. Juli 1875.
Das Stück Nr. 38 enthält:
Nr. 8371. Gesetz, betreffend die Gebühren der Zeugen und Sachverständigen in gerichtlichen Angelegenheiten. Vom 1. Juli 1875.
Nr. 8372. Gesetz, betr. die Kosten, Stempel und Gebühren in Vormundschaftsachen. Vom 21. Juli 1875.
 Bekanntmachung der nach dem Gesetz vom 10. April 1872, durch die Regierungs-Amtsblätter publicirten landesherrlichen Erlasse, Urkunden etc.
Das Stück Nr. 39 enthält:
Nr. 8373. Verordnung, betreffend die Bildung von Gerichten für die Kreise Meppen und Vingen in der Provinz Hannover. Vom 4. August 1875.
Nr. 8374. Allerhöchster Erlaß vom 28. Juli 1875, betreffend die Vollendung des Baues und die künftige Verwaltung der in Folge des Gesetzes vom 9. Juli 1875 für Rechnung des Staats erworbenen Eisenbahn von Wangerin über Neustettin nach Königs (Pommersche Central-Eisenbahn).
 Bekanntmachung der nach dem Gesetz vom 10. April 1872, durch die Regierungs-Amtsblätter publicirten landesherrlichen Erlasse, Urkunden etc.
 Bekanntmachungen der Königlich-Preussischen Ministerien.

Ryc. 1.5. Ustawa o dokończeniu budowy kolei „Zachodniopomorskiej”.

Źródło: Ustawa parlamentu pruskiego z 9 lipca 1875 roku.

Działdowa¹⁸. Połączenie z Działdowem umożliwiało kontynuowanie jazdy w kierunku Olsztyna i dalej do Prus Wschodnich.

Prace przy budowie linii rozpoczęto na odcinku Grudziądz – Jabłonowo Pomorskie. Odcinek ten ukończono 15 listopada 1878 roku. Dokładnie rok później, 15 listopada 1879 roku oddano do użytku odcinek Laskowice Pomorskie – Grudziądz. W kolejnym etapie ukończono budowę odcinka łączącego Chojnice i Laskowice Pomorskie. Jego oddanie do użytku miało miejsce 15 sierpnia 1883 roku. Trzy lata później, 1 listopada 1886 roku sfinalizowano odcinek Jabłonowo Pomorskie – Brodnica. Ostatni odcinek linii, łączący Brodnicę i Działdowo, oddawano w dwóch etapach. 1 września 1887 roku ukończono szlak Brodnica – Lidzbark, zaś miesiąc później trasę Lidzbark – Działdowo.

1.4. Nowe linie kolejowe do Oleśnicy, Kościerzyny i Bytowa

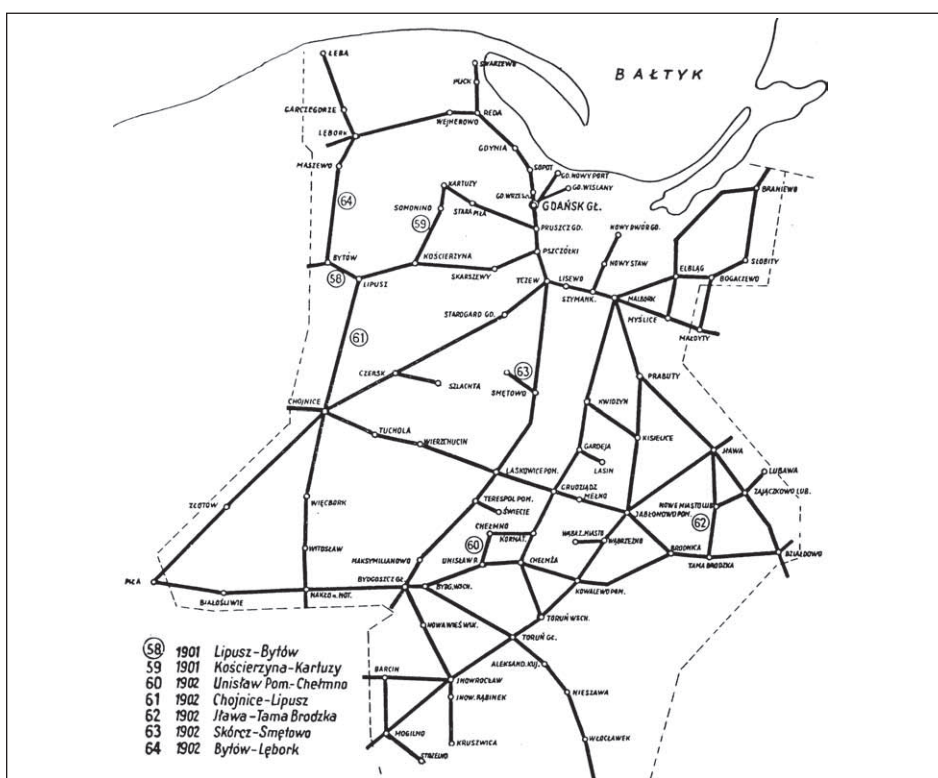
Budowa linii kolejowej mającej połączyć Oleśnicę i Chojnice rozpoczęła się na południu dzisiejszej Polski. Pierwszy odcinek torowiska otwarto 30 czerwca 1875 roku pomiędzy Oleśnicą a Gnieznem. Nowy żelazny szlak przebiegał przez Milicz, Krotoszyn, Jarocin i Wrześnię. Kilka lat później zapadała decyzja 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 okrężną 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 Dyрекcję Kolejową w Bydgoszczy, w budowie linii powstały opóźnienia i oddano ją do użytku dopiero 1 października 1894 roku. Tym samym Chojnice uzyskały oczekiwane 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 Chojnic z Brusami, Kościerzyną i Bytowem. Nową linię kolejową wytyczono z Chojnic przez Męcikał, Brusy i Dziemiany do Lipusza, gdzie miała się rozgałęziać. Jedną nitkę torów poprowadzono z Lipusza do Koście-

¹⁸ D. Otta, 2016, Historia, stan i wizja rozwoju chojnickiego węzła kolejowego, Praca licencjacka napisana w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 9.

rzyny, w której łączyła się z istniejącymi już liniami do Kartuz i Skarszew. Druga nić biegła z Lipusza do Bytowa, gdzie miała ponownie się rozdzielić i umożliwić 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 łączący 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 powstawał liczący aż 53 km szlak Chojnice – Lipusz, po którym pierwszy pociąg przejechał 15 lipca 1902 roku^{19,20}. Ukończenie w 1902 roku linii do Bytowa i Kościerzyny sprawiło, że Chojnice stały się jednym z największych węzłów kolejowych na terenie Prus Zachodnich (ryc. 1.6).



Numery 58-64 oznaczają linie kolejowe zbudowane w latach 1901-1902, zaś pozostałe – powstałe przed 1901 rokiem.

Ryc. 1.6. Linie kolejowe Dyrekcji Kolei Państwowych w Bydgoszczy według stanu na rok 1902.

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

¹⁹ J. Borzyszkowski (red.), 1994, Lipusz – Dziemiany. Monografia, Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Gdańsk, s. 125-126.

²⁰ G. Labuda, 2012, op.cit., s. 247-264.

1.5. Koncept kolei chojnicko-bydgoskiej

Pierwsze plany dotyczące połączenia Chojnic i Bydgoszczy koleją pojawiły się zanim ten środek transportu w ogóle dotarł do Chojnic. Komitet 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 talarów²¹. 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 [obecnie dzielnica Bydgoszczy Osowa Góra], Tryszczynie, Koronowie, Mąkowsku, 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”²². 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-francuskiej²³.

Mimo upływu lat budowa nie rozpoczynała się. Zagadnienie to poruszono ponownie na początku lat osiemdziesiątych XIX wieku, lecz ze względów strategicznych władze uznały za ważniejsze połączenie koleją Chojnic i Laskowic, odmawiając wkładu finansowego z kasy państwowej w budowę odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Tucholą. Ponieważ zabrakło również prywatnych inwestorów, sprawa ponownie została odłożona²⁴. Nadzieję przyniosło powołanie w marcu 1883 roku w Bydgoszczy nowego komitetu mającego zająć się budową kolei z Bydgoszczy do Tucholi. W tym samym roku zakończyła się budowa żelaznego szlaku pomiędzy Chojnicami a Tucholą. Pracom komitetu „prezjuje nadburmistrz Bachmann. Rozwinął on obszerną czynność, starał się zainteresować szerokie koła interesantów,

²¹ J. Pawłowski, 2012, Karta ewidencji zabytków ruchomych techniki – linia kolejowa nr 241 Tuchola – Pruszcz Bagienica – Koronowo, Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, Warszawa.

²² Gazeta Toruńska, 8.07.1871.

²³ J. Pawłowski, 2012, op.cit.

²⁴ Tamże.

*postów pruskich i ministerstwo, magistraty i landratów w przyległych powiatach, a w piśmie okólnem, po wszystkich tych miejscach wraz z protokołami i obrachunkami rozestaniem, przedstawia obecny stan rzeczy w taki sposób; Naczelny prezes Wielkiego Księstwa Poznańskiego przyrzekł projekt ten popierać. Prócz tego udawał się p. Bachmann do prezesa regencyi bydgoskiej p. Tiedemanna, do regencyi, do dyrekcji kolei w Bydgoszczy*²⁵.

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”²⁶. Poparcie dla projektu nie przyniosło zamierzonych efektów. Pisano kolejne petycje, powstawały nowe projekty i pomysły dotyczące przebiegu linii, lecz jej budowa wciąż była odkładana.

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 zdecydował 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, tróprzęsłowa 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. Ostatni obiekt to trzyprzęsłowy most ceglany nad rzeką Sępólną o wysokości 13,9 m i długości 50,4 m²⁷. Jak informował Dziennik Bydgoski, 18 czerwca 1909 roku „oddana została do użytku nowa linia kolei żelaznej z Więcborka do Pruszcza (ryc. 1.7.) pow. Tucholski; dalej do Terespolu do użytku publicznego. Wielka stąd radość dla okolicznych wiosek, bo jest połączenie z większymi miastami koleją, co dawniej wozem załatwiać trzeba było”²⁸.

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]”²⁹. Otwarcie szlaku pomiędzy

²⁵ Gazeta Toruńska, 24.06.1883.

²⁶ Tamże.

²⁷ J. Pawłowski, 2012, op.cit.

²⁸ Dziennik Bydgoski, 26.06.1909.

²⁹ Orędownik, 3.10.1909.



Ryc. 1.7. Stacja węzłowa Pruszcz Bagienica.

Źródło: Pocztówka ze zbiorów SMK Chojnice.

Koronowem a Pruszczem Bagienicą miało miejsce 3 listopada 1909 roku, o czym wspomina pismo „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”³⁰.

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 w 1914 roku z powodu wybuchu I wojny światowej³¹. 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 istniejących planów, brakującego odcinka pomiędzy Bydgoszczą a Koronowem nie zbudowano ani wówczas, ani

³⁰ Orędownik, 9.11.1909.

³¹ J. Pawłowski, 2012, op.cit.

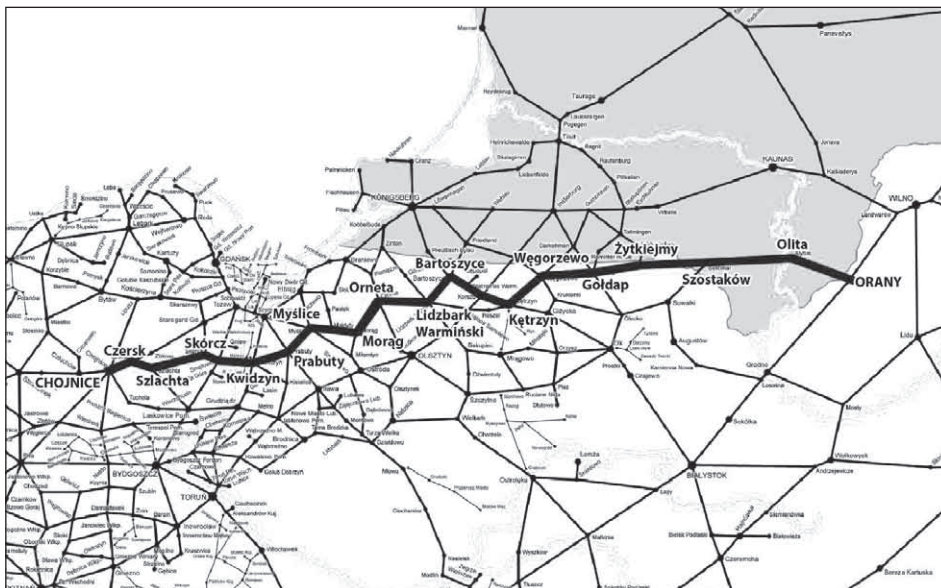
później. Tym samym idea kolei chojnicko-bydgoskiej, która później przerodziła się w kolej bydgosko-gdańską nigdy nie została wcielona w czyn.

1.6. Projekt 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 głównym środkiem wykorzystywanym do ich transportu była 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 stosunkowo gęsta sieć kolei pruskich zaczęła się zapychać. Przeciążone magistrale nie były w stanie obsłużyć dodatkowych pociągów, a boczne linie we wschodniej części Mazur znajdowały się w fatalnym stanie. Sukcesy armii niemieckiej skutkowały zajmowaniem kolejnych szlaków na terenie Rosji. Były to jednak linie szerokotorowe (1524 mm), które bez uprzedniej przebudowy na tor normalny (1435 mm) nie mogły zostać wykorzystane przez pruskie pociągi.

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 – Korsze – Kętrzyn – Węgorzewo – Gołdap – Stańczyki – Żytkiejmy – Kalwaria – Szostaków – Olita – Orany (ryc. 1.8.). 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 pomiędzy Chojnicami a Czerskiem oraz dodatkowego toru na odcinku Czersk – Szlachta – Opalenie Tczewskie. W ten sposób planowano powstanie czterotorowego traktu łączącego Chojnice i Czersk, oraz dwutorowej linii 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 Rytla, gdzie pomiędzy mostami nad Brdą i Wielkim Kanałem Brdy do dzisiaj nasyp linii nr 203 jest bardzo szeroki (ryc. 1.9.).



Ryc. 1.8. Plan przebiegu trzeciego korytarza transportowego pomiędzy Chojnicami a Oraniami.

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



Ryc. 1.9. Zdjęcie satelitarne okolic Rytle. W okolicy mostów widoczne pozostałości robót ziemnych trzeciego korytarza transportowego.

Źródło: geoportal.gov.pl.

Elementem projektu była też budowa nowych budynków dworców kolejowych. Powstały dwa takie obiekty. Pierwszy z nich wzniesiono w Gutowcu, gdzie po jego ukończeniu wyburzono dotychczasowy dworzec.

Ponieważ nie dobudowano planowanych torów, obecnie dworzec znajduje się w znacznej odległości od torowiska (ryc. 1.10.). Drugi, bliźniaczy obiekt wzniesiono w Rytlu, jednak tam pierwotny dworzec zachował swoje funkcje, zaś nowy obiekt zaadaptowano na budynek mieszkalny (ryc. 1.11.).



Ryc. 1.10. Dworzec kolejowy w Gutowcu i jednostka EN57-1790 ciągnięta lokomotywą SU42-533.

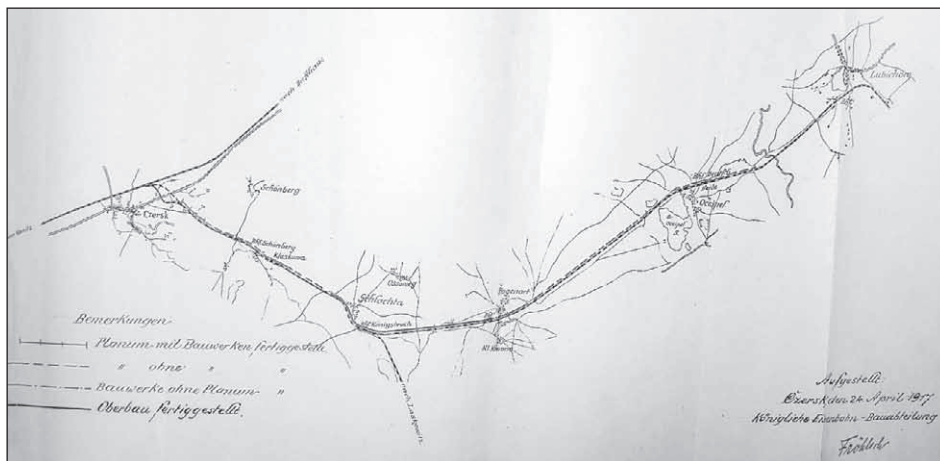
Fot. Damian Otta, 11 kwietnia 2017 roku.



Ryc. 1.11. Stary i nowy dworzec kolejowy w Rytlu.

Fot. Damian Otta, 5 marca 2018 roku.

Dokument z dnia 24 kwietnia 1917 roku, przygotowany przez Königlich Eisenbahn – Bauabteilung (Dział Budowlany Kolei Królewskich), przedstawia stan zaawansowania prac na odcinku Czersk – Lubichowo. Z mapy na ryc. 1.12. 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.



Ryc. 1.12. 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.

Najbardziej widoczną pozostałością po budowie magistrali Chojnice – Orany są dwa bliźniacze mosty w Stańczykach na Mazurach (ryc. 1.13). 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 genezy, powstały one w ramach prac przygotowawczych do budowy 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 nie posuwały się jednak 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. 1.13. Mosty kolei chojnicko-orańskiej w Stańczykach.

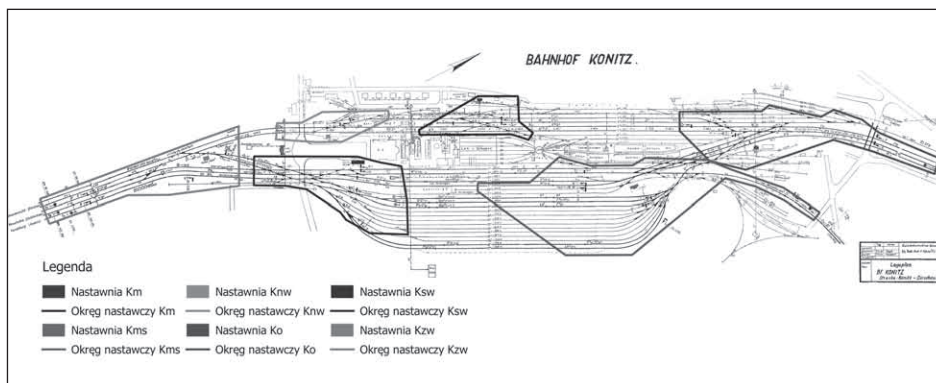
Źródło: podroznicy.com.

1.7. Rozbudowa węzła Chojnice do roku 1918

Rozbudowa sieci kolejowej w regionie skutkowałą wprowadzaniem kolejnych linii kolejowych do Chojnic. Dzięki temu pozycja węzła w sieci kolejowej Prus Zachodnich była coraz większa. Wyższa ranga węzła i obsługa coraz większej liczby pociągów spowodowała konieczność rozbudowy stacji.

Pierwszą, a zarazem najstarszą częścią stacji w Chojnicach 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 pięć 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. 1.14.). 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).



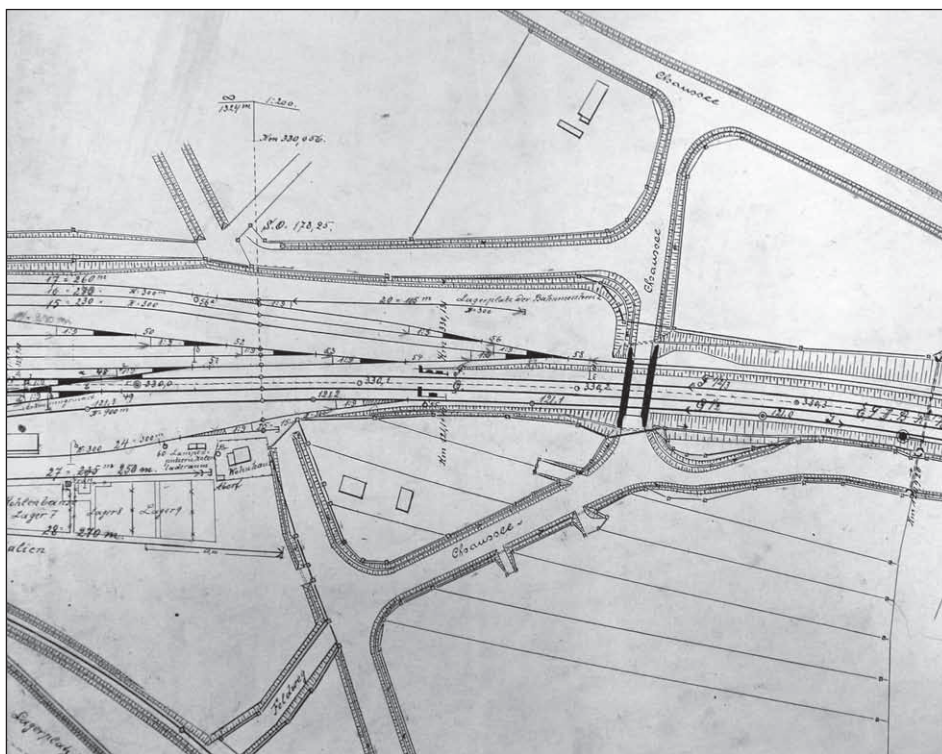
Ryc. 1.14. Nastawnie mechaniczne i okręgi nastawcze na stacji Chojnice w latach 1918-1949.

Źródło: Opracowanie własne.

Pierwsza chojnicka parowozownia powstała wraz 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 zasieki 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. 1.15). 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.



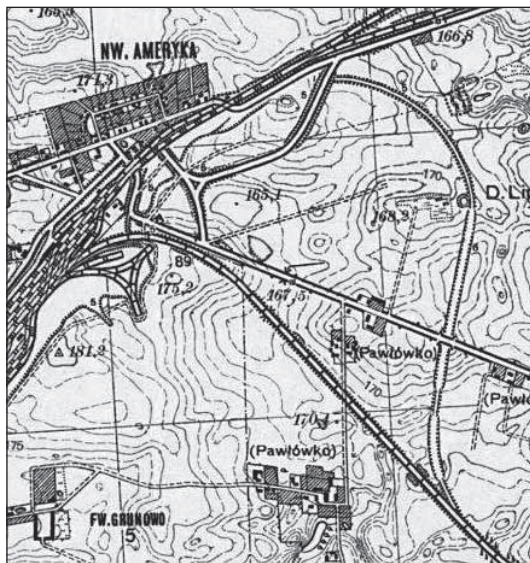
Ryc. 1.15. Likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ulicy Kasztanowej oraz budowa wiaduktu nad dzisiejszą ulicą Tucholską.

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

Okolo 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 Krojanty³². 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. 1.16.), która po rozbudowie wchodziła do Chojnic w połowie stacji, uniemożliwiając swobodny przejazd z Tucholi w pozostałych kierunkach bez odbywania czasochłonnych manewrów. Od istniejącej linii w okolicy dzisiejszej obwodnicy miała odgałęziać się łącznica, która łukiem łączyła

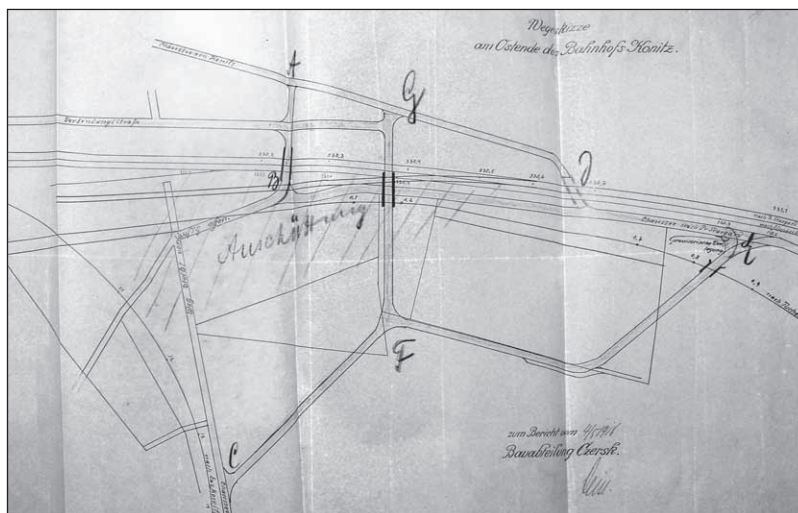
³² D. Prochowski, 2012, Kolej chojnicka w okresie pruskim i międzywojennym. W 140 rocznicę utworzenia kolei w Chojnicach, Słowo Młodych, nr 11 (16) 2011-4 (23).

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. 1.17).



Ryc. 1.16. Planowany przebieg nowego podejścia linii nr 208 z Działdowa do Chojnic.

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



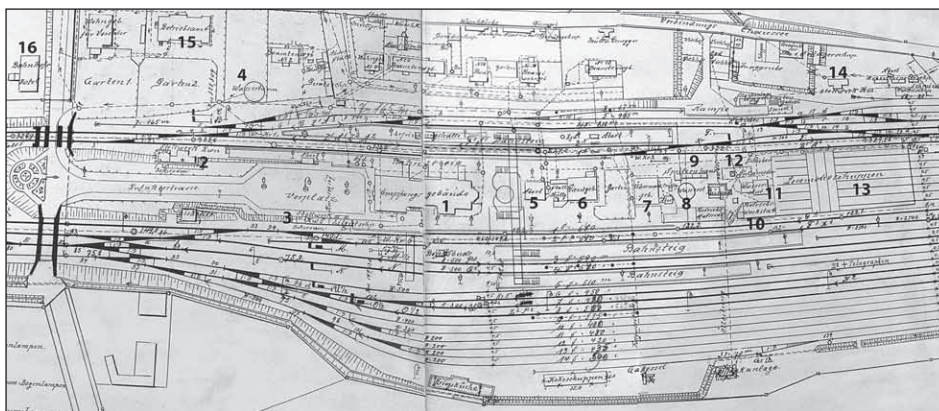
Ryc. 1.17. Planowane zmiany przebiegu linii nr 203, 211 i 208 na wschodnim końcu stacji Chojnice.

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

Prace ziemne przy budowie łącznicy były bardzo zaawansowane, wykonano też obiekty inżynieryjne: wiadukt drogowy w Pawłótku, 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, 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. 1.18.) 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 |



Ryc. 1.18. Zabudowania stacji Chojnice w 1917 roku.

Źródło: Plan stacji z 1917 roku.

Poza budynkami związanymi z obsługą ruchu kolejowego, w pobliżu stacji powstało też wiele budynków mieszkalnych dla kolejarzy. Takimi obiektami są kamienice przy ulicy Nad Dworcem. W późniejszym czasie zbudowano osiedle nazywane „Nową Ameryką”. Obejmowało ono końcówkę dzisiejszej ulicy Gdańskiej, Tucholską 1, Miłosza oraz Małe Osady. Wszystkie te budynki zamieszkiwali kolejarze i ich rodziny. W wielu przypadkach jest tak również dzisiaj. Porównując mapy z roku 1893 (ryc. 1.19.) oraz z roku 1936 (ryc. 1.20.) wyraźnie widać, że stacja kolejowa przyczyniła się do zagęszczenia miejskiej zabudowy w kierunku dworca oraz do swoistej eksplozji urbanistycznej w Chojnicach.



Ryc. 1.19. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic pod koniec XIX wieku.

Źródło: Mapa topograficzna z 1893 roku.



Ryc. 1.20. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic na początku XX wieku.

Źródło: Mapa topograficzna z 1936 roku.

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.

Pierwszy raz „Nord Express” wyjechał na 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, Ejdkuny (Czernyszewskoje), Wirballen (Wierzbółów), 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, wagonu 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 marek³³. Dzisiaj wydaje się, że pociąg ten był wielkim wyróżnieniem dla Chojnic, jednak ówczesni chojniczanie nie dostrzegali w nim nic nadzwyczajnego. 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 chojnickich³⁴. Pociąg ten kursował nieprzerwanie w latach 1896-1914.

Rozkład jazdy z 1914 roku (ryc. 1.21.) zakładał kursowanie na odcinku Piła – Chojnice – Tczew sześciu par pociągów pospiesznych relacji Berlin – Królewiec, z czego w kierunku Tczewa w Chojnicach zatrzymywały się trzy z nich, natomiast w kierunku Piły cztery.

³³ L. Stoltmann, 1997, op.cit., s. 43-46.

³⁴ Tamże.

195. 197		Westpreussen, Ostpreussen															
Y. 1. Mai 1914		195 Berlin-Dirschau-Königsberg-Eydtkuhnen-St. Petersburg															
km ab	Berlin	a. Breslau 186 . .	—	8 11	—	—	—	12 24	—	—	—	17 34m	17 34m	—	11 27	—	14 28
		a. Posen 161 . .	11 31	12 22d	—	—	—	3 47	7 54	7 54	—	11 11	11 11	—	3 10d	4 43	8 00
km ab	Berlin	a. 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
		a. Berlin Schl. 194	11 30	12 16	—	—	8 26	12 25	7 58	8 30	—	8 42	10 50	7 05	12 49	3 20	7 35
km ab	Berlin	Preuss. Staatsb.	0 8	0 11	—	—	10 33	303	305	1 11	0 7	308	0 9	0 1	311	—	301
		Dir. Danzig	1—3	1—3	—	—	2—4	2—4	2—4	1 K1	1. 2	2—4	1—8	1—3	2—4	—	2—4
246,5	Schneidemühl ab	3 11	3 58	—	—	3 20	8 56	11 24	11 46	11 55	1 41	2 15	2 56	—	6 20	7 04	11 09
258,7	Sehnsfeld . . .	—	—	—	—	3 35	7 11	—	—	12 10	—	—	8 12	—	6 36	—	11 27
270,0	Krojanke . . .	—	—	—	—	3 48	7 26	—	—	12 26	—	—	8 28	—	6 51	—	11 43
278,9	Flatow 2006, 274	—	—	—	—	4 28	7 38	—	—	12 37	2 13	—	8 40	—	7 08	7 36	11 59
287,7	Zakrzewo . . .	—	—	—	—	4 40	7 50	—	—	12 49	—	—	8 52	—	7 15	—	12 11
299,8	Linde . . .	—	—	—	—	4 54	8 06	—	—	1 03	—	—	9 07	—	7 30	—	12 28
310,9	Buchholz . . .	—	—	—	—	5 06	8 19	—	—	1 16	—	—	9 20	—	7 43	—	12 40
319,0	Firehau . . .	—	—	—	—	5 15	8 28	—	—	1 25	—	—	9 29	—	7 52	—	12 50
328,7	Konitz 160 . . an	4 21	—	—	—	5 29	8 42	—	—	1 39	2 58	—	9 43	—	8 06	8 21	12 06
328,7	Konitz 170 . . ab	4 21	—	—	—	6 56	5 40	8 53	—	1 44	3 02	—	9 56	—	8 40	8 27	11 40
341,8	Rittel . . .	—	—	—	—	7 19	5 53	9 10	—	—	—	—	10 03	—	8 53	—	11 55
359,0	Ozarsk 184 . .	4 47	—	—	—	7 51	6 29	9 37	—	2 20	3 27	—	10 14	—	9 04	—	12 17
366,1	Long . . .	—	—	—	—	—	6 40	9 45	—	2 29	—	—	10 24	—	9 14	—	—
369,3	Königswiese . .	—	—	—	—	—	6 49	9 56	—	2 36	—	—	10 34	—	9 24	—	—
379,0	Dresdorf . . .	—	—	—	—	—	7 02	10 10	—	2 47	—	—	10 44	—	9 34	—	—
386,5	Hochstüblau . .	—	—	—	—	—	7 15	10 24	—	2 57	—	—	10 54	—	9 44	—	—
402,0	Pr.-Stargrd. 190 an	5 20	—	—	—	—	7 36	10 45	—	3 16	4 01	—	11 04	—	9 54	—	—
402,0	Pr.-Stargard ab	5 20	—	—	—	—	7 42	10 52	—	3 19	4 02	—	11 07	—	9 57	—	—
413,1	Swaroschin . .	—	—	—	—	—	8 00	11 08	—	3 32	—	—	11 17	—	10 00	—	—
423,9	Dirschau . . an	5 40	6 18	—	—	—	8 22	11 26	1 41	2 02	3 48	4 22	4 32	7 36	8 20	9 45	—

Ryc. 1.21. Fragment tabeli 195 rozkładu jazdy pociągów na linii Berlin – St. Petersburg z maja 1914 roku.

Źródło: deutsches-kursbuch.de

Rozkład uwzględniał też pięć par pociągów w relacji Piła – Chojnice – Tczew oraz uzupełniającą jedną parę pociągów Piła – Chojnice, a także dwie pary Chojnice – Czersk. Na pozostałych liniach odbywał się wyłącznie ruch regionalny, który obsługiwały: cztery pary pociągów relacji Chojnice – Kościerzyna, pięć par Chojnice – Szczecinek, dwie pary Chojnice – Człuchów, cztery pary Chojnice – Laskowice Pomorskie, trzy pary Chojnice – Tuchola, cztery pary Chojnice – Nakło nad Notecią oraz jedna para Chojnice – Sępólno Krajeńskie.

2. 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”¹*. 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

¹ Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku, s. 67-68.

Sikorski. Sądownictwo przejął Aleksander Standera, Prokuraturę p. Ulandowski, kolejnictwo p. mecenas Kopicki, Magistrat i władze miejskie p. Jan Kaletta"².

1 kwietnia 1920 roku administracja kolejowa została przejęta z rąk mecenasa Kopickiego przez polskie władze kolejowe. Na siedzibę nowych władz kolejowych – Urzędu Ruchu, wyznaczono budynek przy ulicy Towarowej 2. Pierwszym naczelnikiem urzędu mianowano inż. Piątkowskiego³.

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 Toruniu⁴. Stacja Chojnice, Ekspedycja Towarowa w Chojnicach oraz Agencja Celną 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)⁵.

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 dyirekcji kolejowej do Torunia. Siedzibą DOKP w Toruniu został nowy gmach wojewódzki, nabyty przez Ministerstwo Komunikacji od toruńskiego magistratu. W nowym obiekcie usytuowano biura dyirekcji, zatrudniające 432 pracowników, zaś urzędy pomocnicze zostały przeniesione wraz z 364 pracownikami z Gdańska do gmachu dawnej dyirekcji kolei pruskich w Bydgoszczy. W związku z przeniesieniem dyirekcji na ziemię polskie PKP zaoszczędziło 2 800 000 zł

² J. Borzyszkowski, 2003, Trudne początki – rok 1920 i następne [w:] K. Ostrowski (red.), *Dzieje Chojnic*, Bernardinum, Chojnice, s. 364.

³ R. Jaszczyszyn, 2001, *Historia Parowozowni, Lokomotywowni i Zakładu Taboru w Chojnicach*, s. 24.

⁴ Tamże, s. 47.

⁵ Cz. Wycech, 1936, *Powiat Chojnice. Ziemia – Ludzie – Przeszłość – Życie gospodarcze i społeczne*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze – Oddział Chojnice, Chojnice, s. 132.

rocznie, ponosząc jednorazowe koszty przeprowadzki w wysokości 2 100 580 zł⁶.

2.2. Plany i rozbudowa sieci kolejowej w powiecie chojnickim

Sieć kolejowa na Pomorzu, którą nowo powstałe państwo polskie otrzymało niejako „w spadku” po zaborcy 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.

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 Publicznych⁷. Rok później gazety donosiły, że dzięki korzystnemu wytyczeniu przebiegu linii „staro-piłskiej”, 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 – Liniewo⁸. Po uzyskaniu finansowania koleje niemieckie przystąpiły do prac ziemnych na odcinku Czersk – Liniewo, jednakże prace te z powodu wojny nie zostały ukończone.

Na mocy ustawy z dnia 10 maja 1921 roku (ryc. 2.1.) władze polskie postanowiły kontynuować prace przy budowie linii Czersk – Bąk – Liniewo. Prowadziły je dwa przedsiębiorstwa: firma Holzmann z Czerska na odcinku Czersk – Karsin oraz firma Anker z Grudziądza na odcinku Karsin – Liniewo. Mimo że prace przy budowie torowiska już trwały, na

⁶ Dziennik Pomorski, 27.07.1932 r.

⁷ Danziger Neueste Nachrichten, 30.12.1913, nr 304/1913.

⁸ Danziger Zeitung, 26.04.1914, nr 193/1914.

miejsce wysłano inż. Lewickiego, który miał za zadanie przerobić istniejący projekt i przedstawić go Ministerstwu Kolei⁹.

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:

Trąpczyński

Prezydent Ministrów:

Witos

Minister Kolei Żelaznych:

Jasiński

Ryc. 2.1. Tekst ustawy o budowie kolei Czersk – Liniewo.

Źródło: Dziennik Ustaw 1921 nr 41 poz. 249.

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 – Liniewo¹⁰. Zatrudnienie znalazło wówczas 669 mężczyzn, 39 kobiet, 25 rzemieślników, 29 chłopaków oraz 10 dozorców, co oznaczało 772 za-

⁹ Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych robotników przy budowie kolei Czersk – Liniewo, Archiwum Państwowe w Poznaniu.

¹⁰ W. Jastrzębski, 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, s. 379.*

trudnionych, w tym 272 osoby u Holzmana oraz 500 u Ankera¹¹. 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 jednego dnia pozbawić 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 prac¹². Ostatecznie pracowników zatrudniono przy regulacji rzeki Niechwaszcz, prowadzonej przez powiat chojnicki, zaś prace przy budowie kolei wstrzymano¹³.

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. 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 trzy lata, oddając linię do użytku 15 października 1928 roku¹⁴. 9 listopada 1930 roku zakończono budowę odcinka magistrali węglowej (obecnie linia nr 201), łączącej Maksymilianowo i Bąk przez Wierzchucin i Lipową Tucholską. Jego budowę rozpoczęto po ukończeniu linii Czersk – Kościerzyna w 1928 roku¹⁵.

Poprawa siatki komunikacyjnej we wschodniej części powiatu nie rozwiązała problemów części zachodniej. Nowe granice przecięły szlaki komunikacyjne oraz odcięły wsie i małe miejscowości od rynków zbytu, które

¹¹ Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych ...

¹² Tamże.

¹³ W. Jastrzębski, 2013, op.cit., s. 379.

¹⁴ R. Gwarek, 1996, 1921-1996 – 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych, Północna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Gdańsk, s. 48.

¹⁵ Tamże, s. 61.

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”¹⁶. 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”¹⁷.

Budowy kolei do Brzeźna Szlacheckiego domagał się również Wójt Lipnicy Józef Słomiński, będący jednocześnie członkiem sejmiku powiatowego¹⁸. 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 swym 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,

¹⁶ W. Knieć, W. Goszczyński, C. Obracht-Prondzyński, 2013, Kapitał społeczny wsi pomorskiej, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich; Europa inwestująca w obszary wiejskie, Kaszubski Uniwersytet Ludowy, Wieżyca, s. 44.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Józef Słomiński – Znany i nieznan, 2016, Projekt edukacyjny zrealizowany w 2016 roku przez Katarzynę Depka-Prączyńską, Paulinę Kamińską, Bernadetę Kopp-Ostrowską, Agatę Krzoskę i Paulinę Skibę uczennice klasy IIa Gimnazjum w Lipnicy, pod kierunkiem mgr. Tomasza Drzazgi, Lipnica, s. 4.

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: 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”¹⁹.

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. 2.2., został wytyczony w oparciu o ogólne założenia dotyczące prowadzenia linii kolejowych przez wspomniane w dokumentach miejscowości. Aby zapewnić komunikację ze stolicą powiatu, przy braku środków na budowę kolei, uruchomiono linię autobusową kursującą na trasie Chojnice – Lipnica – Brzeźno²⁰.

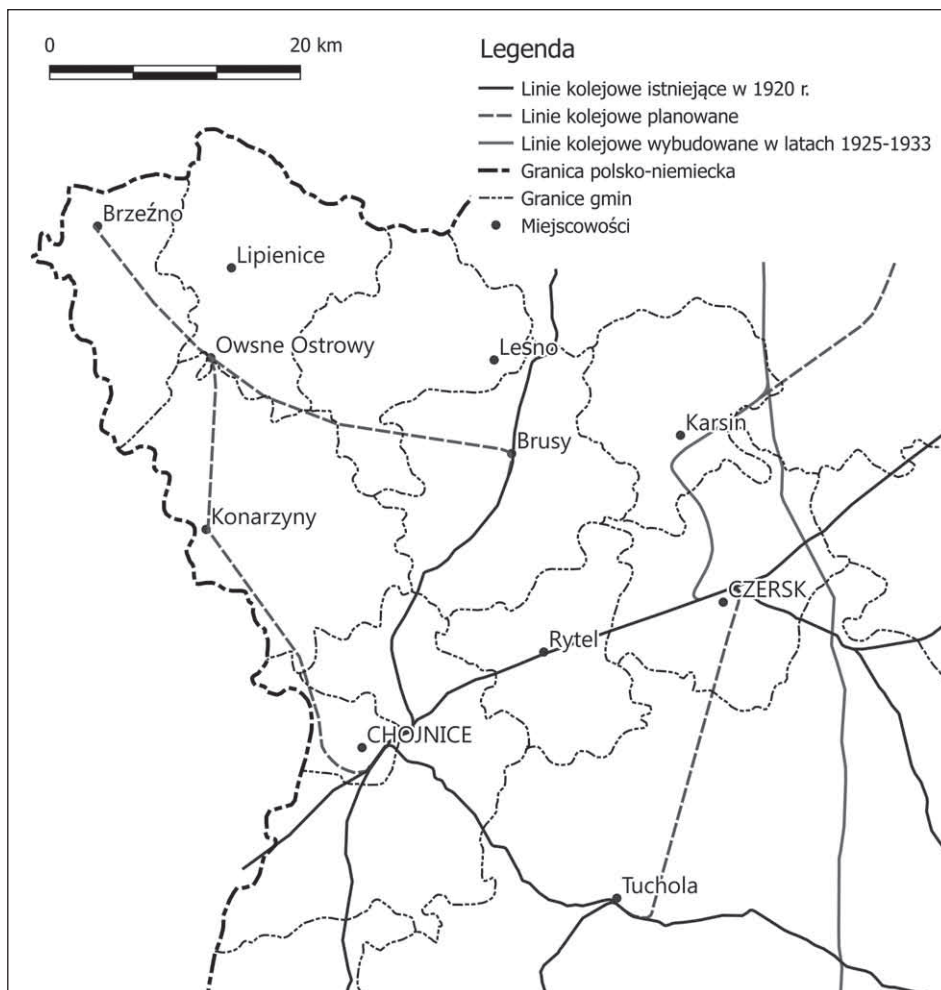
Inną linią, która nie doczekała się wykonania jest odcinek mający łączyć Czersk i Tucholę, częściowo przebiegający przez teren powiatu chojnickiego. Pomysł ten wiązał się z alternatywnym trasowaniem przebiegu magistrali węglowej, która miała biec z Bydgoszczy przez Maksymilianowo, Koronowo, Pruszcz Bagienicę, Tucholę, Czersk, Bąk i Kościerzynę do Gdyni²¹. 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. Pożądane byłoby też poprowadzenie linii przez tereny o większej gęstości zaludnienia, zamiast przez słabo zasiedlone Bory Tucholskie. Jednak na niekorzyść tego projektu wpłynęła bliskość granicy niemieckiej. Ze względów militarnych linię poprowadzono za rzeką Brdą²².

¹⁹ Uchwała DRK z dnia 6.03.1925, Archiwum Miejskie w Bydgoszczy.

²⁰ Cz. Wycech, 1936, op.cit., s. 130.

²¹ Kurjer Koronowski \ Kolejowy, 15.08.2014, Rok 1, Nr 1, s. 4.

²² Tamże, s. 4.



Ryc. 2.2. Linie kolejowe na terenie powiatu chojnickiego w dwudziestoleciu międzywojennym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Cz. Wycech, 1936.

2.3. Stan sieci kolejowej w powiecie chojnickim w latach trzydziestych

Stan infrastruktury komunikacyjnej w międzywojennej Polsce pozostawał wiele do życzenia. Chociaż siecią drogową (w gorszym lub lepszym stanie) połączono wszystkie miejscowości w powiecie chojnickim, gęstość sieci kolejowej była znacznie mniejsza. Jak napisał w swoim opracowaniu Cz. Wycech: „Drogi i środki komunikacyjne mają wielki wpływ na kształtowanie się stosunków gospodarczych, społecznych i oświatowych, nic więc w tym dziwnego, że otaczane są troskliwą opieką”²³.

²³ Cz. Wycech, 1936, op.cit., s. 130.

Według stanu na rok 1936, koleje żelazne w powiecie liczyły łącznie 134,5 km, przy czym gęstość sieci na 100 km² powierzchni powiatu wynosiła 7,4 km. Wynik ten przy średniej 12,84 km dla województwa pomorskiego nie był zadowalający²⁴. 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)²⁵.

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. 2.2.). Najgorzej wypadła sytuacja 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 km²⁶.

Liczba połączeń oraz szybkość z jaką poruszały się pociągi była zróżnicowana. Jak pisze Cz. Wycech *„Największa chyżość pociągów przypada na linję Tczew – Chojnice, gdzie przeciętna (wraz z postojami) wynosi dla pociągu osobowego 43 km/godz.; na innych linjach szybkość waha się od 35 do 40 km/godz. Największa ilość pociągów w obie strony przypada na linję tranzytową Tczew – Chojnice, bo aż 17 na dobę, z tem 9 do użytku wewnętrznego; duży ruch wypada na linję Czersk – Laskowice (12 pociągów); na innych linjach liczba pociągów waha się od 2 do 4”*²⁷. 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 linję Chojnice – Tczew (8), na innych linjach liczba waha się od 2 do 4”*²⁸.

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.

²⁴ Tamże, s. 130.

²⁵ Tamże, s. 130.

²⁶ Tamże, s. 131.

²⁷ Tamże.

²⁸ Tamże.

Ruch tranzytowy prowadzony na linii Piła – 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 podróżowania 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 uwidacznia ryc. 2.3. 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.



Ryc. 2.3. Łącznica pomiędzy stacjami Firchau oraz Deutsch Briesen.

Źródło: Niemiecka mapa topograficzna z 1935 roku.

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.

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. Chojnice leżały w ważnym dla Niemców korytarzu transportowym, więc ruch tranzytowy przez stację był duży. Miał jednak niepozorne początki. W kwietniu 1920 roku cały ruch transgraniczny obsługiwały trzy pary pociągów tranzytowych przejeżdżających codziennie przez terytorium Polski korytarzem Firchau (Wierzchowo Człuchowskie) – Chojnice – Czersk – Szlachta – Smętowo – Opalenie – Marienwerder (Kwidzyn)²⁹. 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 i Niemcy podpisały konwencję tranzytową, która umożliwiała prowadzenie ruchu tranzytowego przez terytorium polskie bez kontroli paszportowej i rewizji celnej, co określano mianem transportu uprzywilejowanego. Takim przejazdom 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 zakładana pierwotnie jedna para pociągów tranzytowych w ciągu dnia i nocy, a także na zatrzymywanie się niektórych pociągów tranzytowych na stacjach w Chojnicach i Tczewie³⁰.

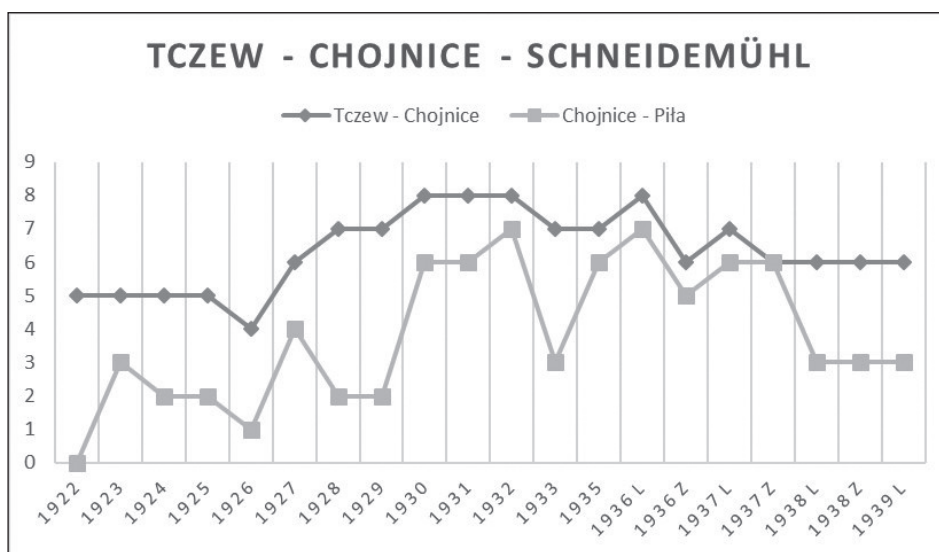
Z niemieckim ruchem tranzytowym związana jest akcja polskiego wywiadu nazwana kryptonimem „Wózek”. Działania rozpoczynały się w Chojnicach wraz z przejęciem pociągu przez Polaków. Za miastem maszynista zwalniał bieg pociągu, aby dać możliwość na przejście agentów do zaplombowanych wagonów, w których 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.

²⁹ D. Prochowski, 2012, op.cit.

³⁰ Tamże.

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 plomby³¹.

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 zostały one zaliczone do zestawiania par pociągów na ryc. 2.4. Na odcinku Schneidemühl (Piła) – Chojnice nie odbywał się ruch regionalny, przewozy były możliwe jedynie na pokładzie pociągów międzynarodowych.



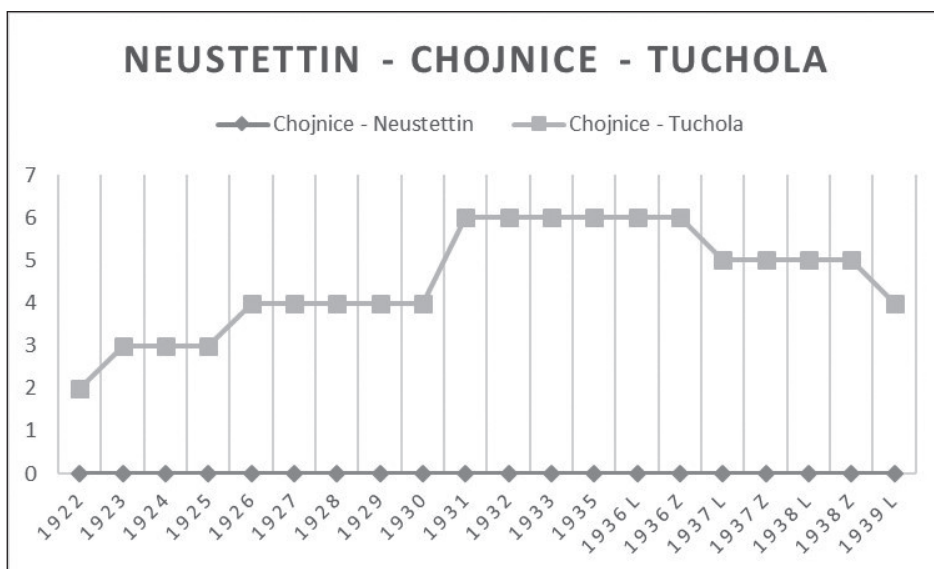
Ryc. 2.4. Pary pociągów na linii nr 203 (Piła – Tczew) w latach 1922-1939.

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

Liczba połączeń na odcinku Chojnice – Tczew w pierwszych latach po wojnie kształtowała się na poziomie pięciu par, z czego trzy tworzyły pociągi regionalne obsługujące wszystkie stacje na trasie, natomiast dwa 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

³¹ Tamże.

*i niedziele. Ryga – Ostenda w poniedziałki i środy*³², natomiast pociąg „Paryż – Ryga przechodzi przez odcinek Chojnice – Tczew we wtorki, środy, czwartki, piątki i niedziele. Ostenda – Ryga w poniedziałki i soboty”³³. 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 trzy pary pociągów, natomiast w latach 1928-1936 (lato), przez cztery pary połączeń. Poza ruchem tranzytowym i krajowym na linii nr 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, jednak w latach trzydziestych liczba ta wzrosła do pięciu par na dobę (ryc. 2.5). W latach 1931-1936 uruchamiana była również dodatkowa para pociągów relacji Chojnice – Tuchola.



Ryc. 2.5. Pary pociągów na liniach nr 210 (Szczecinek – Chojnice) i 208 (Chojnice – Tuchola) w latach 1922-1939.

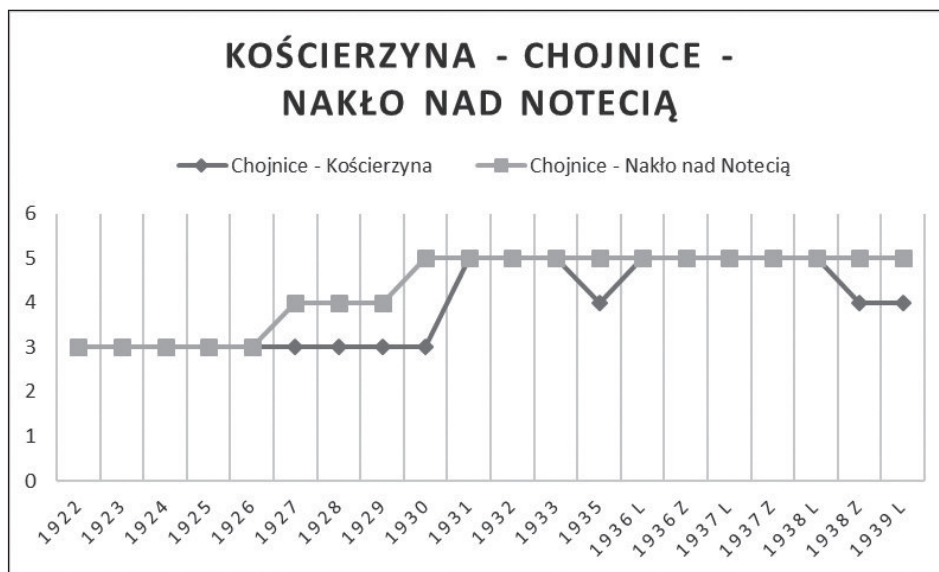
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Urzędowych Rozkładów Jazdy Pociągów z lat 1922-1939.

Najbardziej stabilna liczba połączeń występowała na krajowej linii z Nakła nad Notecią do Kościerzyny. W latach dwudziestych ruch regionalny

³² Urzędowy Rozkład Jazdy, okres letni 1932, s. 117.

³³ Tamże.

obsługiwały trzy pary pociągów, natomiast w latach trzydziestych liczba połączeń wzrosła do pięciu par, z małymi zawahaniem na odcinku Chojnice – Kościerzyna (ryc. 2.6.).

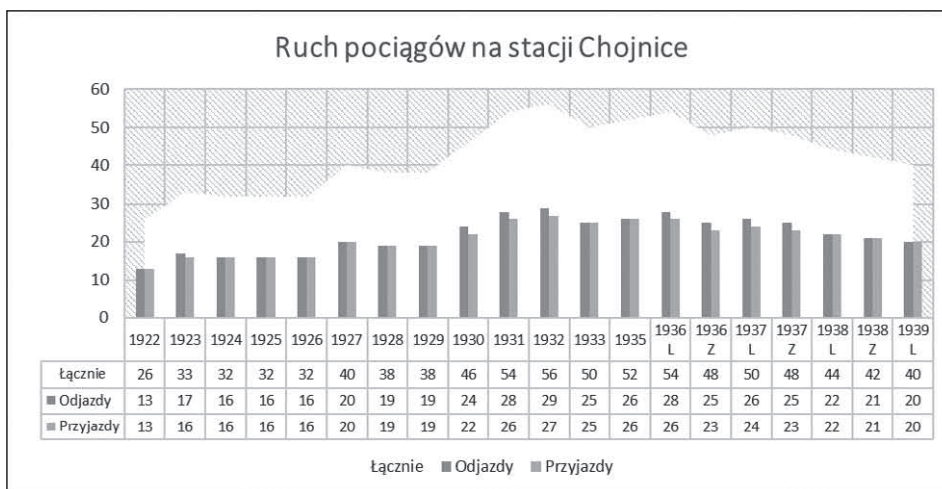


Ryc. 2.6. Pary pociągów na liniach nr 211 (Kościerzyna – Chojnice) i 281 (Chojnice – Nakło nad Notecią) w latach 1922-1939.

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 ok. 30. Pomiedzy 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. 2.7).

W krajowych połączeniach dalekobieżnych, w kolejnych latach formowano różne relacje, np. Iłowo – Chojnice, Chojnice – Grudziądz, Skarszewy – Chojnice – Gniezno, Gdynia – Kościerzyna – Chojnice – Gniezno, Chojnice



Ryc. 2.7. Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1922-1939.

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

– 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.

3. II wojna światowa (1939-1945)

3.1. Wybuch wojny

Dzień 1 września 1939 roku na stacji kolejowej w Chojnicach 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 ten 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. 3.1.). Jeszcze wcześniej o 2:26 oraz o 3:02 odprawiono pociągi z Tylży (obecnie Sowieck) i Ejdkun do Berlina. Gdy odprawiono pierwsze trzy pociągi obsługa stacji mogła na chwilę odechnąć, ponieważ zgodnie z rozkładem jazdy następny pociąg powinien

139		CHOJNICE — TCZEW — MALBORG (MARIENBURG)																					139	
		Berlin Friedrichstr.	Berlin Schles. Bhf.	Wierzchowo (Firchau)	Chojnice																	Wagony sygnali:		
		o 22 55 23 42	o 23 16 0 05	o 3 10 1 1	p 3 24 4 23																			
		1.2.3.1.2.3	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.			
Dyr. Toruńska		702	704	752	830	722	822	824	824A	825	723	902	724	734	804	102	730	828	726	802				
Km		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
0	CHOJNICE	123, 125	o 3 32	o 4 31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
12	Ryfel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
21	Gutowiec (p. o.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
29	Czersk	132	o 3 32	o 4 31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
36	Łag	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
49	Czarna Woda	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
57	Kalisza	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
60	Zblewo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
63	Pieńszyno (p. o.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
73	Pieniesien	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
72	Starogard	131	o 3 32	o 4 31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
83	Swarzędyn	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
97	TCZEW	119	o 3 32	o 4 31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
120	Danzig (Gdańsk)	113	p 6 22	7 04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
97	TCZEW	119	p 6 22	7 04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
99	Liessau	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
106	Simonsdorf	134	p 6 22	7 04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
113	Kalthof (p. o.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
115	MALBORG (Marienb.)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
115	Malborg (Marienburg)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
144	Eiblag (Eibling)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
196	Braniewo (Braunsberg)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
200	Królewiec (Königsberg)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			

● Wolno wsiadać i wysiadać tylko na stacji Chojnice i Tczew. Podróżnym, którzy chcą tym samym pociąg jechać dalej, wysiad. nie wolno

1) Poc. bezp. Tuzienhof — Malborg (Marienburg)

2) — Danzig (Gdańsk) — Rykuniu (Eydtkau)

3) — Gdynia — Malborg (Marienburg), wolny od wiozy

4) poc. na odcinku Danzig (Gdańsk) — Malborg (Marienburg)

5) Poc. bezp. Danzig (Gdańsk) — Malborg (Marienburg), wolny od wiozy

6) poc. bezp. Danzig (Gdańsk) — Malborg (Marienburg), wolny od wiozy

7) Poc. bezp. Gdynia — Królewiec (Königsberg)

8) — Danzig (Gdańsk) — Malborg (Marienburg)

9) — Berlin — Królewiec (Königsberg)

10) — Gdynia — Braniewo (Braunsberg)

11) — Danzig (Gdańsk) — Eiblag (Eibling), wolny od wiozy

12) poc. na odcinku Danzig (Gdańsk) — Eiblag (Eibling), wolny od wiozy

123

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

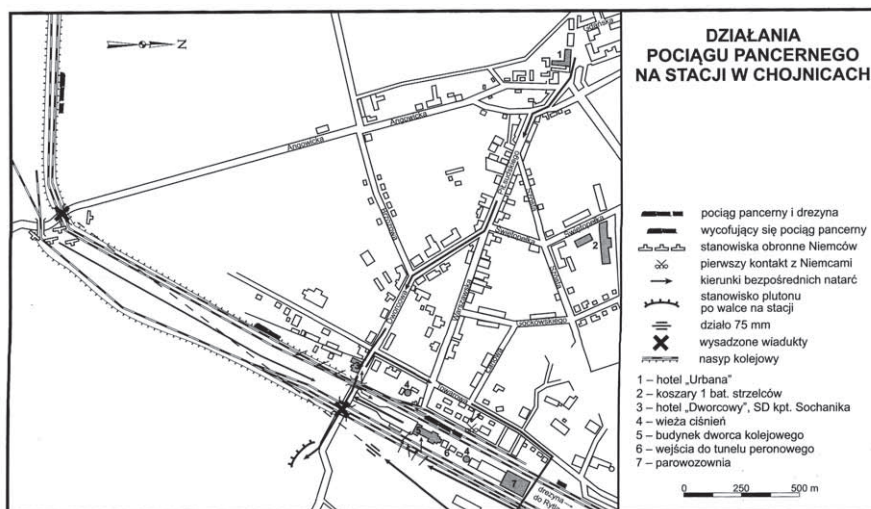
Ryc. 3.1. Tabela 139 rozkładu jazdy pociągów z 1939 roku.

Źródło: Urzędowy Rozkładu Jazdy i Lotów Lato 1939.

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.

Kilka minut po godzinie 4:00 dyżurny ruchu stacji Chojnice odebrał zgłoszenie, że stację Firchau minął właśnie bez zatrzymania planowy pociąg pośpieszny nr 704 relacji Berlin – Tylża. Polecił więc zwrotniczemu 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 zatrzymał się przy peronie, przed budynkiem stacyjnym¹. Z pociągu wysiadł dowódca oraz dwa plutony strzelców, które bez oporu opanowały stację, biorąc do niewoli bezbronnych kolejarzy oraz podróżnych i zamykając ich w dworcowej poczekalni².

Niemcy zajęli stację Chojnice o godzinie 5:10. O tym fakcie przez radio został poinformowany korpus armii w Półczynie. Brakuje natomiast źródeł mówiących, co działo się na stacji pomiędzy godziną 5:10 a 7:30, kiedy to rozpoczął się polski kontratak³. Działania zbrojne podjęte przez Niemców oraz miejsca starć z polską defensywą na stacji Chojnice, w dniu 1 września 1939 roku zaznaczone zostały na ryc. 3.2.



Ryc. 3.2. Działania pociągu pancernego na stacji Chojnice.

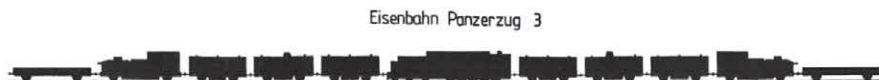
Źródło: A. Lorbiecki, M. Wałdoch, 2014, s. 250.

¹ R. Jaszczyszyn, 2001, op.cit., s. 30-35.

² Tamže.

³ A. Lorbiecki, M. Wałdoch, 2014, *Historyczne bitwy. Chojnice 1939*, Bellona S.A. Warszawa, s. 91-92.

Pociąg pancerny PZ3 składał się z ciężkiego opancerzonego parowozu i tendra, sześciu wagonów do transportu wojsk, w tym wagonu kuchni, dwóch wagonów wyposażonych w wieżyczki strzelnicze i działa, oraz dwóch wagonów typu lora, poprzedzających działka (ryc. 3.3.).



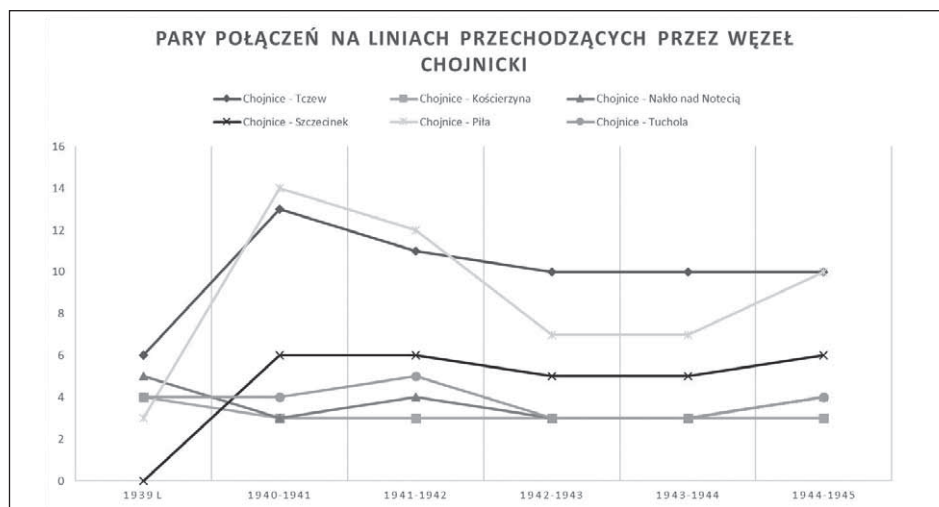
Ryc. 3.3. Zestawienie pociągu pancernego PZ3 w dniu ataku na Chojnice.

Źródło: Grafika ze zbiorów Andrzeja Lorbieckiego.

3.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego

Pomimo trwającej wojny, Niemcy po zajęciu części ziem polskich i wciele- niu 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.

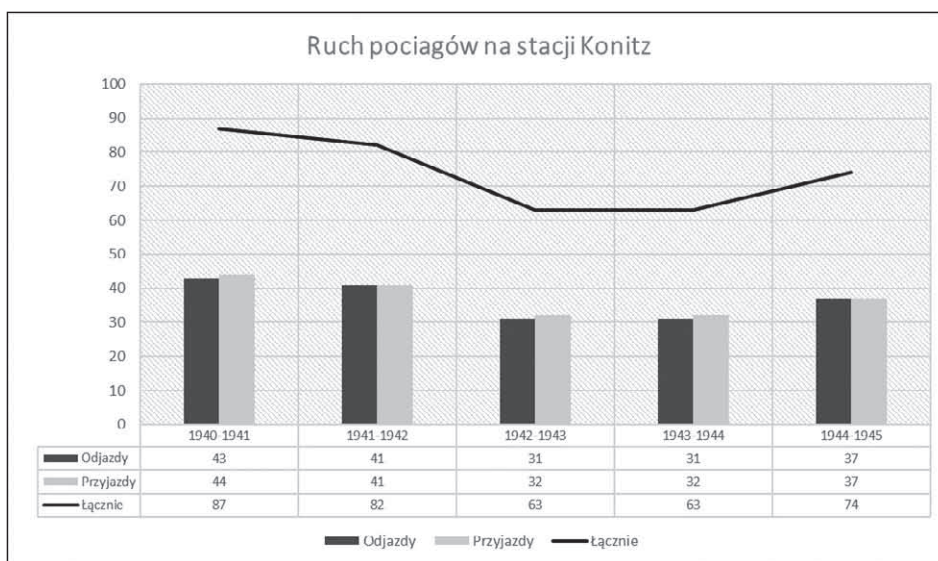
Największa liczba połączeń przypadała na linię kolejową nr 203. Na odcinku Chojnice – Tczew było to od dziesięciu par w latach 1942-1945, do nawet 13 par w roku 1940. Duża liczba połączeń utrzymywała się również na odcinku Piła – Chojnice, choć ulegała znacznym wahaniom: od 14 par w roku 1940, przez siedem par w latach 1942-1944, do dziesięciu par w roku 1945. Na pozostałych liniach liczba połączeń wahała się w granicach od trzech do sześciu par (ryc. 3.4.).



Ryc. 3.4. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1939-1945.

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

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. 3.5).



Ryc. 3.5. 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 Kzf⁴ (dzisiaj oznaczonej jako Ch), naprzeciwko budynku stacyjnego (ryc. 3.6). Nową nastawnię wyposażono w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym – elektryczną nastawnicę suwakową czterorzędową typu VES. Po oddaniu do użytku nastawni „Kzf” wyburzono dwie stare nastawnie mechaniczne „Kzw” i „Knw” oraz rozebrano piętro nastawni mechanicznej po południowej stronie placu. Na parterze dawnej nastawni obecnie znajduje się sklep, zaś wcześniej mieściły się kasy biletowe PKS.

⁴ Kzf – niem. Konitz Zentral Fahrdienstleiter (Chojnice Centralna Dysponująca).



Ryc. 3.6. Nastawnia dysponująca „Ch”.

Fot. Damian Otta, 2016 rok.

Podczas wojny poszerzono drogę dojazdową do budynku stacyjnego oraz umocniono skarpy po obu stronach podjazdu. Po południowej stronie stacji ułożono cztery 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 węzła. Rozpoczęto również układanie torowisk na istniejącym już 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 budynku kuźni, a w jego miejscu powstał nowy, piętrowy budynek administracyjny parowozowni. Po północnej stronie stacji, obok nastawni mechanicznej zbudowano trójstanowiskową remizę kolejowej straży pożarnej. Pobudowano również

stołówkę zakładową, dwutorową kręgielnię oraz strzelnicę z czterema stanowiskami. W zamian za zniszczoną na wskutek działań wojennych stację pomp w Krojantach, 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.

4. 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.

26 lutego 1945 roku, po otrząśnięciu się z wojennej zawieruchy, kolejarze przystąpili do organizowania pracy stacji kolejowej Chojnice. Zarząd nad stacją sprawował Radziecki Wojenny Oddział Utrzymania Kolei (RWOUK), który ulokował się w budynku przy ulicy Dworcowej 23. W czerwcu 1945 roku RWOUK opuścił Chojnice, zaś w jego miejsce utworzono Oddział Ruchu. Jednocześnie powstał Oddział Ochrony Kolei. 1 lipca 1945 roku w Chojnicach utworzono Odcinek Elektrotechniczny.

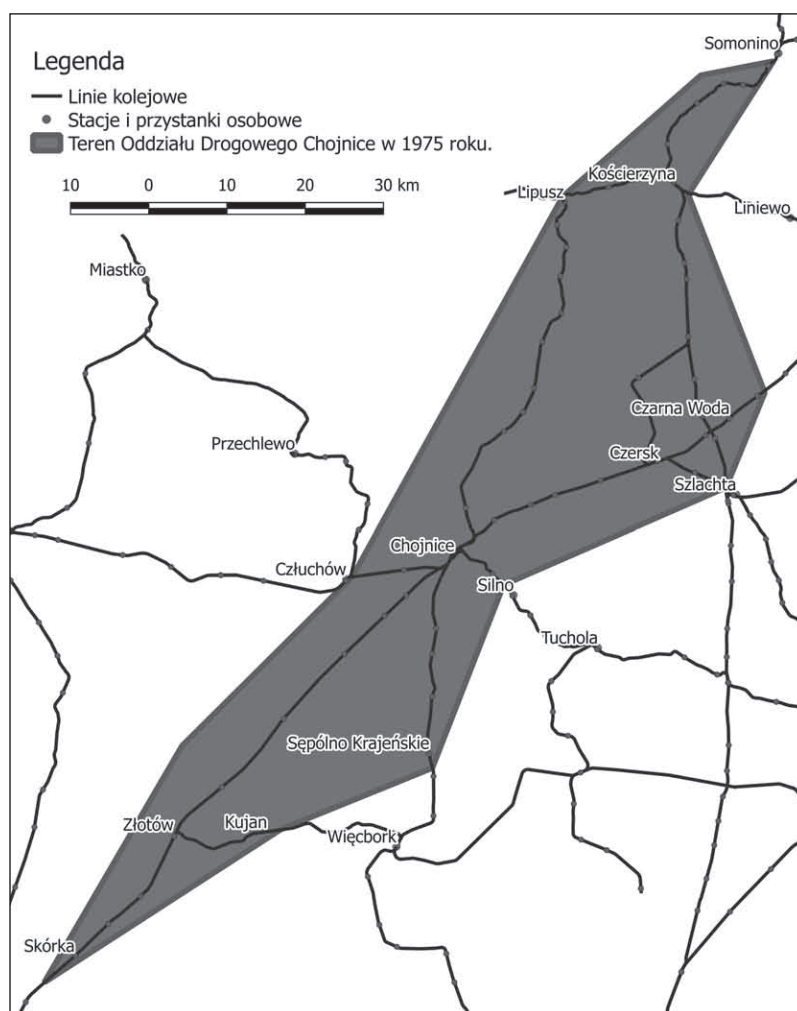
W lipcu 1946 roku powstał Rejon Budynków w Chojnicach, który przejął budynki dotychczas zarządzane przez Odcinek Drogowy Chojnice. W grudniu nastąpiła zmiana granic podziału administracyjnego, wskutek czego Oddział Ruchu przeniesiono z Chojnic do Kościerzyny. Stan ten trwał do roku 1949, kiedy to zlikwidowano 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.

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. Służba wagonowa w Chojnicach podlegała administracyjnie Wagonowni Zajązkowo Tczewskie.

Parowozownia I klasy w Chojnicach posiadała dwie jednostki podległe: od marca 1962 roku parowozownię pomocniczą w Laskowicach Pomorskich, a od roku 1964 parowozownię pomocniczą Pruszcz Bagienica. 1 października 1974 roku lokomotywownię pomocniczą Laskowice Pomorskie przekazano pod administrację Lokomotywowni I klasy Grudziądz.

W październiku 1975 roku nastąpiła zmiana struktury organizacyjnej PKP. W miejsce oddziałów ruchowo-handlowych powołano 32 Dyrekcje Rejonowe Kolei Państwowych (DRKP), które zostały przyporządkowane ośmiu 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. 4.1.), następujące odcinki linii kolejowych będące dotychczas pod jego zarządem przekazano do nowych DRKP:



Ryc. 4.1. Oddział Drogowy Chojnice w 1975 roku.

Źródło: Opracowanie własne.

1. Linia dwutorowa nr 210, od km 5,700 do 13,166 do DRKP Słupsk – DOKP Szczecin.
2. Linia jednotorowa nr 203, od km 122,600 do 172,600 wraz ze stacjami Lipka Krajeńska, Złotów, Krajenka i Skórka do DRKP Gorzów Wielkopolski – DOKP Poznań.
3. Linia jednotorowa nr 240, od km 94,600 do 109,378 wraz ze stacjami Kujan i Nowa Święta do DRKP Gorzów Wielkopolski – DOKP Poznań.
4. Linia jednotorowa nr 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 nr 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 nr 215, od km 65,700 do 77,400 wraz ze stacją Karsin do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.
7. Linia dwutorowa nr 203, od km 49,100 do 58,400 wraz ze stacją Czarna Woda do DRKP Gdynia – DOKP Gdańsk.

1 stycznia 1978 roku Lokomotywnia I klasy Chojnice uzyskała miano lokomotywowni pozaklasowej¹.

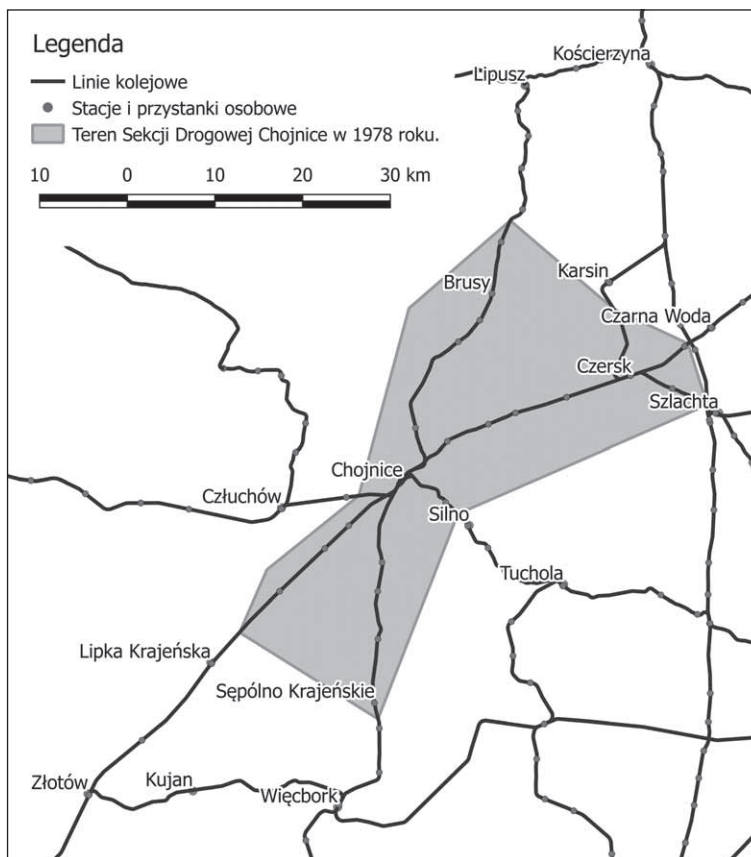
1 marca 1978 roku zarządzeniem DRKP w Bydgoszczy zlikwidowano odcinki drogowe w Chojnicach, Czersku i Więcborku, zaś w ich miejsce powołano nową jednostkę służbową pod nazwą Sekcja Drogowa Chojnice (DRS) (ryc. 4.2.). Obejmowała ona linie:

1. Linia nr 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 nr 208 od km 192,000 do 200,897 wraz ze stacją Raclawki.
3. Linia nr 210 od km 0,000 do 5,700.
4. Linia nr 211 od km 0,000 do 35,000 wraz ze stacjami: Powałki, Męcikał, Żabno koło Chojnic, Brusy, Lubnia.
5. Linia nr 281 od km 283,000 do 310,426 wraz ze stacjami: Sępólno Krajeńskie, Kamień Krajeński, Obkas, Ogorzeliny.
6. Linia nr 215 od km 45,400 do 65,700.

4.2. Rozbudowa stacji

Chojniccy kolejarze do roku 1980 sami w czynnie społecznym wykonywali wielkie inwestycje na stacji, a ich własne ulepszenia i pomysły racjonalizatorskie poprawiały warunki pracy. Działania te nie ograniczały się jedynie do stacji Chojnice, ale miały też miejsce na stacjach i szlakach kolejowych

¹ Najwyższy w hierarchii PKP stopień jednostki pozaklasowej otrzymywały największe i najprężniej działające jednostki zlokalizowane przy najistotniejszych węzłach kolejowych.



Ryc. 4.2. Sekcja Drogowa Chojnice w 1978 roku.

Źródło: Opracowanie własne.

podległych administracyjnie chojnickim oddziałom i sekcjom PKP. Dopiero po roku 1980 lokomotywnia zaczęła korzystać z usług firm zewnętrznych zajmujących się budową i remontem obiektów.

II wojna światowa przyniosła ze sobą ogromne zniszczenia, spowodowane działaniami zbrojnymi 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. Zdewastowano szyny na stykach wszystkich łuków odcinka Chojnice – Laskowice Pomorskie. Armia Czerwona 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 zrzucono 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.

Po oszacowaniu zniszczeń wojennych kolejarze przystąpili do naprawy zrujnowanych obiektów i torowisk. Na początku odbudowano zniszczoną ścianę parowozowni. W sierpniu ukończono odbudowę torowiska na odcinku Chojnice – Tuchola. We wrześniu prowizorycznie odbudowano most nad Brdą, na szlaku Cekcyn – Tuchola.

W listopadzie roku 1947 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 1952 odbudowano tor nr 2 o nawierzchni S42² na szlaku Chojnice – Człuchów, zdemonstrowany 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 konstrukcję wiaduktu kolejowego nad linią nr 203, docelową konstrukcją stalową. Na stacji Raclawki przedłużono tory główne oraz zbudowano nową nastawnię mechaniczną i scentralizowano rozjazdy. Dawna stacja handlowa uzyskała status stacji techniczno-ruchowej.

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 ok. 500 m², które zostały wydzierżawione pracownikom węzła. W tym samym roku wydłużono tory zasadnicze oraz wybudowano i oddano do użytku dwie nowe nastawnie parterowe na stacji Cekcyn.

W roku 1958 na jednotorowej wówczas linii kolejowej nr 203 wybudowano trzy nowe mijanki. Znajdowały się one: 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. 4.3.).

W roku 1959 rozpoczęła się kolejna przebudowa stacji Chojnice. Zbudowano nową nastawnię wykonawczą „Ch1”, w której zainstalowano urządzenia suwakowe, jednorzędowe sterowane elektrycznie. Nowy obiekt (ryc. 4.4.) przejął obowiązki dotychczasowych dwóch nastawni mechanicznych „Ko” oraz „Kms” zlokalizowanych we wschodniej części stacji, które zostały rozebrane. Na całej stacji zdemonstrowano semaforów kształtowych i mechanicznych tarcz ostrzegawczych, które zastąpiono semaforami świetlnymi.

² S42 – Szyny typu lekkiego o masie 42,48 kg/m.b.



Ryc. 4.3. Otwarcie przystanku osobowego Krojanty w 1958 roku.

Źródło: Fotografia ze zbiorów SMK Chojnice.



Ryc. 4.4. Nastawnia wykonawcza „Ch1” po remoncie w 2017 roku.

Fot. Damian Otta.

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. 4.5).



Ryc. 4.5. Rozbiórka nastawni wykonawczej „Ch2” w 2010 roku.

Źródło: www.chojnice.com.

Latem 1963 roku w miejscu siódmego kanału rewizyjnego w hali parowozowni powstały specjalistyczne warsztaty pomocnicze, do hali od frontu dobudowano też parterowy budynek olejarni. Na parterowym budynku dyspozytorni znajdującym się przy obrotnicy nadbudowano piętro (ryc. 4.6.), dzięki czemu powstały nowe pomieszczenia, do których przeniesiono biura Oddziału Dyspozycji Trakcji.

W roku 1964 na stacji Pruszczyk Bagienica zbudowano nowe podziemne składowisko paliwa płynnego, składające się z trzech zbiorników mogących pomieścić łącznie 45 ton paliwa. Składowisko przeznaczone było dla trakcji spalinowej, która zastąpiła trakcję parową na obsługiwanych przez lokomotywownię pomocniczą Pruszczyk Bagienica liniach kolejowych: Tuchola – Koronowo oraz Terespol Pomorski – Złotów.



Ryc. 4.6. Budynek dyspozytorni po rozbudowie w 1963 roku.

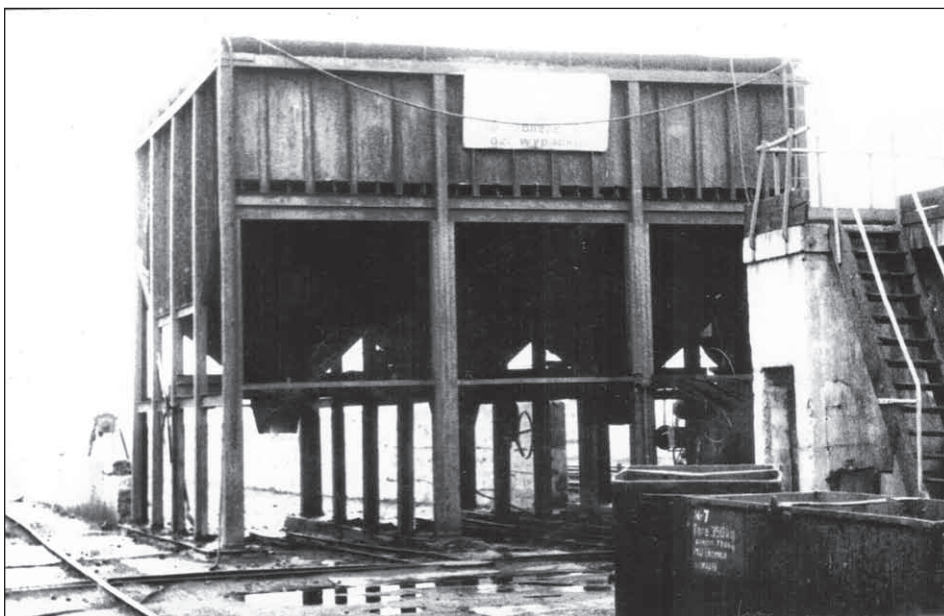
Źródło: J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

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 okolice żurawia wodnego. W tym samym roku na piętrze budynku socjalnego lokomotywni przebudowano szatnię i adaptowano ją na salę zebrań i świetlicę dla pracowników wyposażoną w sprzęt muzyczny oraz bibliotekę.

1 września 1967 roku do użytku oddano nowy pawilon szkolny przy Szkole Podstawowej nr 3 w Chojnicach. Obiekt o powierzchni 180 m² został zbudowany w czynie społecznym przez pracowników lokomotywni. 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.

1 maja 1968 roku, z okazji Święta Pracy, oddano do użytku nadbudowane drugie piętro budynku administracyjnego lokomotywni. Na nowej kondygnacji budynku, o kubaturze 320 m³, urządzono salę wykładową dla drużyn lokomotywowych, która została wyposażona w ekspozyty szkoleniowe oraz sprzęt projekcyjny umożliwiający wyświetlanie filmów. 15 maja tymczasową konstrukcję wiaduktu nad linią kolejową do Piły, w ciągu linii nr 210, zastąpiono wykonaną przez Mostostal Chojnice konstrukcją stalową. W tym samym roku na torze trakcyjnym przy dyspozytorni ustawiono dźwиг bramowy o udźwigu 10 ton.

10 listopada 1969 roku oddano do użytku nowy samozaładowczy zbiornik na węgiel do parowozów, o pojemności 140 m³ (ryc. 4.7). Stalowy zbiornik zastąpił pięciu pracowników, którzy dotychczas ręcznie ładowali tendry parowozów.



Ryc. 4.7. Stacja nawęglania oddana do użytku w 1969 roku.

Źródło: J. Czyż, Cz. Kukliński, T. Patyński.

W roku 1970 przeprowadzono badania wody w zbiorniku w Parku 1000-lecia, które wykazały jej zanieczyszczenie ekstraktami oliwy i ropy pochodzącymi z terenu PKP. W związku z tym na stacji podjęto prace mające zabezpieczyć parkowe stawy przed skażeniem ściekami z lokomotywowni. Przed halą parowozowni zbudowano dwa nowe kanały rewizyjne, wybetonowano okoliczny teren oraz zabudowano dwie studzienki odtłuszczające ścieki. Ułożono również nowy przewód kanalizacyjny prowadzący z hali lokomotywowni 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 m³, 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”. Z kolei 6 listopada oddano do użytku

budynek odcinka elektroenergetycznego zbudowany na końcu peronu nr 2. Budynek o kubaturze 1700 m³ mieścił na parterze cztery pomieszczenia warsztatowe, zaś na piętrze szatnię, umywalnię, jadalnię, magazyn podręczny oraz biura.

W styczniu roku 1972 teren przylegający do budynku oddziału elektroenergetycznego, będący przedłużeniem peronu drugiego, został utwardzony trylinką. Tym samym sposobem utwardzono również teren pomiędzy halą lokomotywną a obrotnicą. Nad mieszczącymi się na hali warsztatami pomocniczymi, nadbudowano piętro o kubaturze ok. 500 m³, gdzie urządzono szatnię dla pracowników warsztatowych. W tym samym roku na stacji dokonano modernizacji pięciu torów głównych dodatkowych, wbudowano izolowane podkłady strunobetonowe, a połączenia szyn zespalano 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 ukończono nowy budynek socjalny i magazynowy, położony przy rampie załadunkowej czołowo-bocznej (ryc. 4.8). Obiekt powstał na potrzeby Magazynu Filialnego w Chojnicach. 1 czerwca tego samego roku przekazano do użytku nową strażnicę przejazdową przy przejeździe kolejowo-drogowym na ulicy Przemysłowej, w ciągu linii kolejowej nr 208 Działdowo – Chojnice.



Ryc. 4.8. Budynek Magazynu Filialnego w Chojnicach w 2017 roku.

Fot. Damian Otta.

W związku z dalszym zanieczyszczaniem ściekami olejowymi wody w stawie w Parku 1000-lecia, w rowie nieopodal góry rozrządowej zainstalowano odtłuszczacz ścieków spływających z południowego kolektora stacyjnego.

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 też urządzenia stacyjne.

7 września 1974 roku przekazano do użytku budynek socjalno-warsztatowy zlokalizowany na końcu peronu nr 3 (ryc. 4.9). Obiekt o kubaturze 3050 m³ mieścił warsztaty naprawcze działu urządzeń technicznych, warsztaty szkoły przyzakładowej, szatnie, stolarnię i malarnię, a także pralnię i suszarnię.



Ryc. 4.9. Budynek socjalno-warsztatowy przy peronie nr 3 w 2017 roku.

Fot. Damian Otta.

W grudniu 1974 roku z dachu budynku dworca PKP zdemontowano tradycyjny zegar wskazówkowy, a w jego miejsce zainstalowano nowoczesny cyfrowy zegar elektroniczny (ryc. 4.10). 1 kwietnia w budynku warsztatowo-socjalnym przy peronie nr 3, w pomieszczeniu o powierzchni 33,5 m² uruchomiono kiosk spożywczy. Obsługą punktu zajęła się WSS „Społem”.



Ryc. 4.10. Chojnicki dworzec z nowym zegarem elektronicznym.

Źródło: Fotografia ze zbiorów Cyfrowej Stacji Muzeum.

W czerwcu 1975 roku załoga lokomotywni, na terenie dawnych zasieków węglowych, w czynie społecznym zbudowała nowy obiekt, w którym urządzono pralnię pracowniczych ubrań ochronnych.

2 czerwca 1976 roku lokomotywnia 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. 4 grudnia 1976 roku oddano do użytku nowy budynek kompresorni. Obiekt o powierzchni 120 m² przylegał od tyłu do hali napraw taboru.

We wrześniu 1979 roku na terenie odstawki wagonowej zbudowano nową automatyczną myjnię wagonową, a po drugiej stronie, w miejscu obecnej „nowej” hali napraw taboru, rozebrano dawne zasieki węglowe.

28 lipca 1980 roku po zakończonej rozbudowie oddano do użytku remizę ZZSP PKP. Na parterze znalazło się zaplecze techniczne taboru samochodowego lokomotywni, natomiast na piętrze urządzono sypialnie, biura, świetlicę, kuchnię i łazienkę dla strażaków.

We wrześniu 1981 roku Przedsiębiorstwo Budownictwa Rolniczego (PeBeRol) Chojnice, przystąpiło do budowy stołówki PKP w ogrodzie budynku przy ulicy Dworcowej 25 oraz oddało do użytku nowy budynek socjalno-bytowy i warsztatowy, zbudowany na terenie byłych składowisk PKP, przy wiadukcie nad ulicą Tucholską.

6 stycznia 1983 roku odbyło się uroczyste przekazanie do użytku nowego zaplecza warsztatowego Oddziału Napraw i Utrzymania Wagonów w Chojnicach. Obiekt o łącznej powierzchni zabudowy 4000 m², składał się z hali napraw wagonów wyposażonej w dwa tory rewizyjne (ryc. 4.11.), warsztatów podręcznych i pomieszczeń administracyjnych. Zaplecze zostało wyposażone w specjalistyczny sprzęt niezbędny do obsługi wagonów.



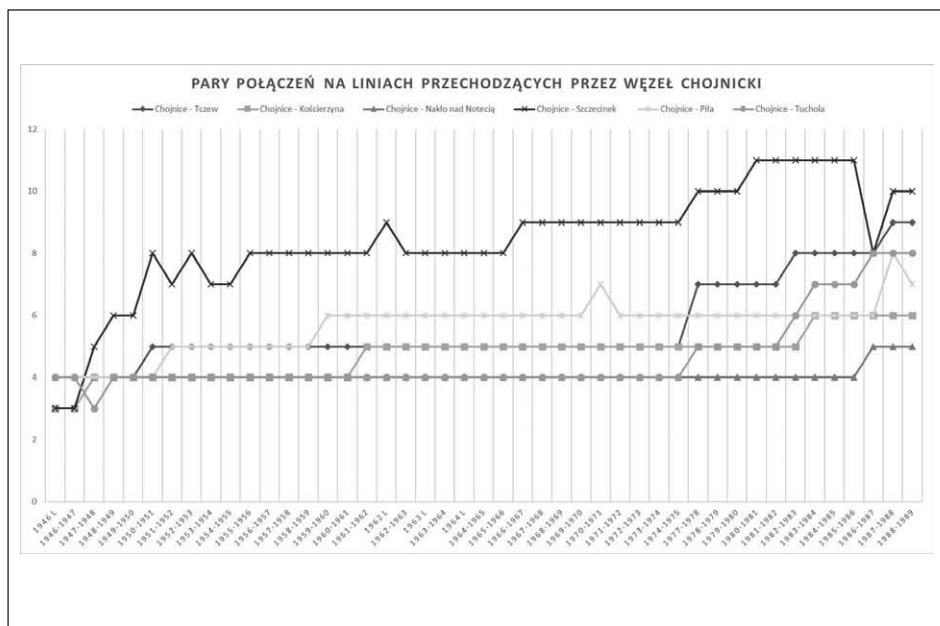
Ryc. 4.11. Hala wagonowni w Chojnicach.

Fot. Nikodem Wodowski.

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. Obecnie są to bloki przy ulicy Warszawskiej 20 i 22.

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 4.12. ukazuje dynamikę zmian liczby połączeń wychodzących z Chojnic do sąsiednich miast. Były to odcinki, na których PKP oferowało najwięcej połączeń.

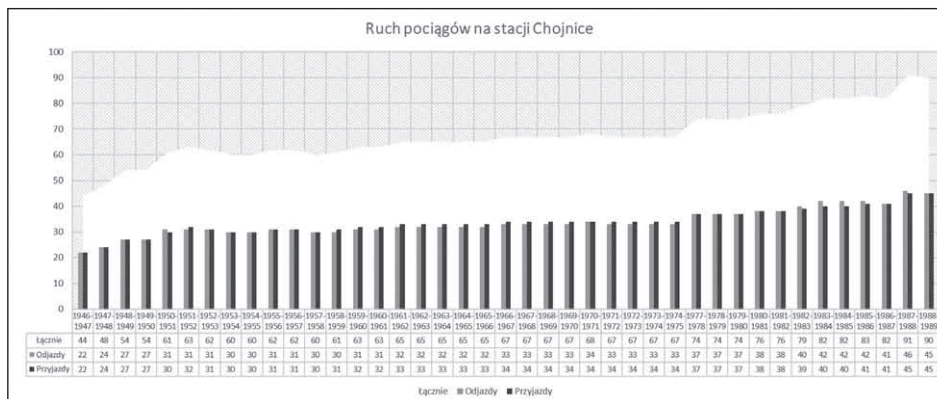


Ryc. 4.12. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1946-1989.

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

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 z 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 nr 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.

Koniec lat siedemdziesiątych oraz lata osiemdziesiąte stanowiły okres ciągłego wzrostu liczby połączeń w węźle chojnickim. Doskonale obrazuje to ryc. 4.13. Łączna liczba par pociągów pasażerskich, przyjmowanych i odprawianych na stacji Chojnice przekroczyła 90 w ciągu doby, a więc wielkość nie notowaną nigdy przedtem w węźle w Chojnicach. Był to „złoty okres” chojnickiej kolei. Wyższą liczbę odnotowano jeszcze w rozkładzie jazdy 1989-1990. Koniec lat osiemdziesiątych, ściśle związany z przemianami ustrojowymi, jakie nastąpiły w Polsce zamknął „złoty wiek” kolei, o czym szczegółowo w następnym rozdziale.



Ryc. 4.13. Ruch pociągów na stacji Chojnice w latach 1946-1989.

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

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

4.4. Magistrala Węglowa „BIS” Śląsk – Porty

Wzrost gospodarczy na początku lat siedemdziesiątych 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 nr 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 nr 131 wymusiły poszukiwanie alternatywnych ciągów komunikacyjnych. 16 maja 1973 roku zebrała się komisja pod przewodnictwem Ministra Komunikacji inż. Mieczysława Zajfryda, która zbadała możliwość dobudowy drugiego toru i elektryfikacji linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Nakło nad Notecią – Chojnice, oraz linii kolejowej nr 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 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 1976-1980³.

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. 4.14.).



Ryc. 4.14. Załadunek urobku na wagony samowyładowcze typu 904V przy budowie drugiego toru na szlaku Wapno – Kcynia.

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

10 maja do pomocy przy budowie skierowano 47 żołnierzy, których zakwaterowano w Czersku. Część z nich przydzielono do pracy w bazie

³ M. Pisarski, 1974, *Koleje Polskie 1842-1972*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, s. 125.

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 – Swaróżyn. 24 lipca do prac ziemnych przy podtorzu na szlaku Kcynia – Nakło na Notecią przystąpiło Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych.

Podczas prac budowlanych w 1976 roku łącznie przemieszczono ok. 100 tys. m³ ziemi i żwiru, wykonano nasypy i wykopy pod drugi tor. Miejscami obniżono lub podwyższono istniejący tor dla załagodzenia profilu podłużnego linii. Na szlaku Wapno – Nakło wykonano dwanaście przepustów, zaś na szlaku Nakło – Więcbork trwały prace nad dziewięcioma kolejnymi.

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 nr 203.

11 października 1979 roku oddano do użytku nowo zbudowany drugi tor linii nr 203 na szlaku Czarna Woda – Czersk. Tor złożony z szyn typu S49 na podkładach betonowych i tłuczniu, przekazano w użytkowanie służbie ruchu. Do końca roku ułożono jeszcze 2 km torowiska na szlaku Czersk – Gutowiec. Uruchomiono również nowy system łączności telefonicznej na odcinku Chojnice – Czersk – Tczew.

W latach osiemdziesiątych XX wieku w Polsce rozpoczął się kryzys ekonomiczny. 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 mijały a budowy nie wznowiano. 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, 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 (ZNTK), 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 użytkowane na liniach w regionie, 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 czwartego poziomu utrzymania we własnym zakresie. Pierwszym w historii zakładu pojazdem trakcyjnym skierowanym do naprawy rewizyjnej 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 skierowany 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 kolejny. 7 września 1984 roku zakończono rewizję dziesiątego wagonu motorowego SN61. 26 lipca 1985 roku lokomotywownię wizytował wiceminister komunikacji Janusz Głowacki. 24 kwietnia 1987 roku z hali wyjechał dwudziesty piąty wagon motorowy po zakończonej naprawie poziomu P4, a niespełna rok później 26 lutego 1988 roku warsztat opuścił trzydziesty pojazd.

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 m², w skład którego wchodziły: hala napraw o pow. 2 400 m² i kubaturze 50 148 m³ wraz z warsztatem naprawy zestawów kołowych o pow. 540 m², warsztatami specjalistycznymi o pow. 800 m², akumulatornią o pow. 600 m² 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 Chojnice⁴ 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.

Zwieńczeniem trwającej siedem lat budowy było oddanie do użytku nowoczesnego i w pełni wyposażonego obiektu. Nowy kompleks warsztatowy składał się z: hali przeglądów i napraw taboru (ryc. 4.15),



Ryc. 4.15. Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Towarowej.

Fot. Damian Otta, 8 grudnia 2017 roku.

⁴ Oznaczenie MD w nomenklaturze kolejowej oznacza lokomotywnię.

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 wyposażeniem narzędzi, malarni, spawalni, akumulatorni, kompresorowni, podręcznego magazynu smarów, magazynu części zamiennych i akcesoriów, 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.

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 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. 4.16.), rozbiórce dyspozytorni i starej wieży wodnej oraz likwidacji obrotnicy, kanałów oczyszczających i rewizyjnych, a także przebudowie układu torowego przed halą.

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 zostały one wykonane trzeba było zastosować materiały wybuchowe. Pozostałe dwa segmenty hali podwyższono i przykryto nową konstrukcją dachową (ryc. 4.17). Po remoncie hala posiada pięć torów naprawczych, z czego jedynie dwa są wyposażone w kanały rewizyjne. Przebudowa zakończyła się w sierpniu 1998 roku. Tym samym ostatecznie zakończyły się inwestycje zapoczątkowane jeszcze w okresie PRL. W 2017 roku hala służyła głównie do przeprowadzania napraw rewizyjnych i głównych wagonów osobowych oraz jako lakiernia.



Ryc. 4.16. Pięciosegmentowa hala parowozowni przed rozbiórką w 1996 roku.

Źródło: K. Wiśniewski, 2010.



Ryc. 4.17. Stara hala parowozowni po przebudowie.

Fot. Damian Otta, 12 września 2017 roku.

5. III Rzeczpospolita (1989-2015)

Rozdział ten obfituje w słowa „upadek”, „likwidacja” i „zamknięcie”. Problemy te ściśle związane były 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 podróży. Starzejący się tabor generował coraz większe koszty utrzymania, potężne lokomotywy pochłaniały duże ilości paliwa i prądu, a potoki podróży malały. Nastąpił boom na rynku komunikacji indywidualnej, coraz więcej osób posiadało własny samochód, w następstwie czego potoki podróży dalej malały, a stary tabor generował wysokie koszty eksploatacyjne. Brakowało funduszy na zakup nowych, lekkich, ekonomicznych pociągów. Pogarszający się stan infrastruktury skutkował 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, lokomotywownie 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.



Fot. Damian Otta, 15 lutego 2015 roku.

Pociągi pasażerskie na tym odcinku pojawiły się ostatni raz w rozkładzie jazdy 1991/1992, w liczbie dwóch 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 odcinku trasy wynosiła 20 km/h. Tak niska prędkość sprawiła, że liczba ludzi chcących korzystać 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 Sapolnie. 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. 5.4.) przez Róg, Osławę Dąbrowę, Studzienice i Ugoszcz.



Ryc. 5.4. Pociąg pasażerski SKPL na stacji Bytów w 2017 roku.

Fot. Damian Otta, 16 września 2017 roku.

Pociągi pasażerskie na tym odcinku ostatni raz pojawiły się w rozkładzie jazdy 1992/1993, w liczbie czterech 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 nr 212 przed fizyczną likwidacją, a zarazem odcięciem Bytowa od kolei, władze miasta w 2007 roku przejęły od PKP PLK infrastrukturę odcinka Lipusz – Bytów. Dzięki tym działaniom odcinek ten jest obecnie użytkowany w ruchu towarowym, a od 2016 roku, również w sezonowym ruchu turystycznym. Operatorem linii, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, jest Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźników Lokalnych (SKPL). Na pozostałym odcinku linii nr 212, łączącym Bytów i Korzybie, ruch pociągów został zawieszony. Działają tam jednak dwie organizacje: Słupska Powiatowa Kolej Drezynowa oraz Kolej Drezynowa w Bytowie. Członkowie obu organizacji we własnym zakresie opiekują się linią nr 212 oraz uruchamiają na niej turystyczne przejazdy drezynami.

W roku 2007 sporządzono, a w roku 2013 zaktualizowano Studium zasadności przywrócenia połączeń na odcinku linii nr 212 Lipusz – Bytów. 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 nr 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 tłucznia oraz ułożenie podkładów typu ciężkiego wraz z nowymi szynami¹. Do tej pory projekt nie uzyskał jednak finansowania.

¹ D. Otta, 2016, op.cit., s. 27-28.

5.1.3. Linia kolejowa Tuchola – Koronowo

Narastające problemy PKP doprowadziły do kolejnych zamknięć. Połączenia na 43-kilometrowym odcinku między Tucholą i Koronowem przez Brzuchowo, Przyrowę, Gostycyn, Pruszcz Bagienicę, Mąkowsko, Wilczą Górę i Buszkowo ostatni raz pojawiły się w sieciowym rozkładzie jazdy 1991/1992. Ruch pasażerski na linii nr 241 zapewniały dwie pary pociągów w relacji Tuchola – Koronowo oraz skrócona para relacji Pruszcz Bagienica – 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 nr 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. (...) 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”².*

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. Od roku 2016 linia kolejowa jest wykorzystywana przez SMK Chojnice oraz Stowarzyszenie Rehabilitacji i Turystyki „Na szlaku” z Koronowa, w ruchu drezynowym (ryc. 5.5).

5.1.4. Linia kolejowa Złotów – Terespol Pomorski

Prostopadle do linii nr 241 biegła linia kolejowa nr 240 (Złotów – Świecie nad Wisłą). Odcinek Złotów – Terespol Pomorski przez lata był obsługiwany przez lokomotywownię w Chojnicach i jej jednostkę filialną w Pruszczu Bagienicy. Linia licząca 103 km przebiegała przez następujące stacje: Złotów, Nowa Święta, Kujan, Dorotowo, Sypniewo, Zakrzewska Kolonia, Więcbork (ryc. 5.6.), Pęperzyn, Ostrówek, Sośno Sępoleńskie, Obodowo, Mała Klonia, Pruszcz Bagienica, Klonowo nad Brdą, Bruchniewo, Świekatowo Wschodnie, Bukowiec Świecki, Poledno i Terespol Pomorski.

² Kampania promocyjna „Szynobusy dla gmin”, 2003, PKP Polskie Linie Kolejowe, Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, Bydgoszcz.



Ryc. 5.5. Drezyna SMK Chojnice na linii kolejowej nr 241.

Fot. Damian Otta, 3 sierpnia 2016 roku.



Ryc. 5.6. Starotorze rozebranej linii nr 240 w okolicy Więcborka.

Fot. Damian Otta, 20 lipca 2016 roku.

Ruch pasażerski na linii zawieszano etapami. Jako pierwszy został wyłączony odcinek pomiędzy Złotowem a Pruszczem Bagienicą. Ostatni raz pociągi pasażerskie na wspomnianym odcinku uruchomiono w rozkładzie jazdy w sezonie 1992/1993. Kursowały tamtędy wówczas trzy 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. Prędkość pociągu wynosiła ok. 30 km/h. Pomiedzy Terespolem a Pruszczem do końca obowiązywania rozkładu Lato 1994 kursowały trzy pary pociągów. Pociąg wyjeżdżający z Terespolu 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 (ryc. 5.6.).

5.1.5. Linia kolejowa Szlachta – Skórcz

Bogate plany z początku XX wieku zakładały, że linia nr 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. 5.7.), Ocypel, Lubichowo i Zelgoszcz. Ostatni raz pociągi pasażerskie na omawianym odcinku pojawiły się w rozkładzie jazdy Zima 1993, w liczbie pięciu w relacji Skórcz – Szlachta oraz czterech w relacji Szlachta – Skórcz. Pociąg wyjeżdżający ze Szlachty o godzinie 4:34, pokonywał 32-kilometrowy odcinek do Skórcza w 40 minut, poruszając się z prędkością ok. 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. 5.7. Dworzec na stacji Osieczna przy nieczynnej linii nr 218.

Przed budynkiem przegubowy autobus MAN SG292 (#152) z MZK Chojnice podczas przejazdu specjalnego 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 nr 281, łączącej Chojnice i Nakło nad Notecią przez Ogorzeliny, 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 czterech par do dwóch. 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 minut. Pociągi poruszały się z prędkością ok. 50 km/h.

Przed zawieszeniem połączenia pasażerskie na tej linii obsługiwały nowoczesne jak na tamte czasy autobusy szynowe serii SA101 i SA102 (ryc. 5.8.). Główną przesłanką przyświecającą powstaniu tych pojazdów było 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.



Ryc. 5.8. SA101-001 jako pociąg do Nakła opuszcza Chojnice.

Źródło: Fotografia ze zbiorów Romana Jaszczyszyna.

W piśmie do 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 ok. 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 zebrali ponad 880 podpisów. W uzasadnieniu, które wraz z podpisami rozesłali do lokalnych samorządów oraz władz PKP napisali: „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”³.

W sprawę zaangażował się również Poseł na sejm RP Jerzy Wenderlich, który zwrócił się do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusza Syryjczyka następująco: „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 zawieszoną przez PKP. W interesie mieszkańców leży, aby do zamiaru likwidacji nie dopuścić, a zawieszoną linię przywrócić. Myślę, że podzieli Pan Minister pogląd, iż działalność usługowa (a taką działalnością są przewozy pasażerskie) musi przede wszystkim uwzględniać potrzeby lokalnych społeczności, na szczególną uwagę zasługuje argument, że ludzie bezrobotni, lub ludzie zagrożeni bezrobociem nie mogą przesiąść się z przedziałów w wagonach do własnych samochodów, bo najczęściej ich nie posiadają.”⁴.

Sprzeciw wobec działań PKP wyraziła również 29 grudnia 1999 roku Rada Miejska Więcborka: „W naszym przekonaniu osiąganie 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

³ Na podstawie listu z dnia 9 grudnia 1999 roku 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.

⁴ List posła na sejm RP Jerzego Wenderlicha do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusza Syryjczyka z dnia 28 grudnia 1999 roku.

informować samorząd. Rada Miejska stanowczo sprzeciwia się zawieszeniu linii pasażerskiej PKP Nakło – Chojnice”⁵.

Wszystkie te apele przedłużyły funkcjonowanie połączeń pasażerskich na linii nr 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. Linia kolejowa łącząca Chojnice i Nakło została zawieszona. Podejmowano próby jej reaktywacji. Jedna z nich miała miejsce w roku 2003, w ramach „Kampanii Szynobusy dla gmin”. Wśród linii wytypowanych do projektu w województwie kujawsko-pomorskim była linia nr 281. W uzasadnieniu wyboru czytamy: „Linia kolejowa pobudowana na przełomie XIX i XX wieku. (...) 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”⁶.

Mimo prób, przed rokiem 2018 nie udało się przywrócić regularnych połączeń pasażerskich na odcinku Chojnice – Nakło nad Notecią. Namiastkę dawnej świetności linii stanowią organizowane przez Chojnickie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, począwszy od 2015 roku, pociągi specjalne. Przejazdy te zawsze cieszą się dużą popularnością wśród mieszkańców. Ponadto linia jest wykorzystywana w ruchu towarowym, do transportu ładunków o przekroczonej skrajni. 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 do 60 km/h. Prace te będą prowadzone przez PKP PLK sukcesywnie, w ramach otrzymywanych na to zadanie środków finansowych.

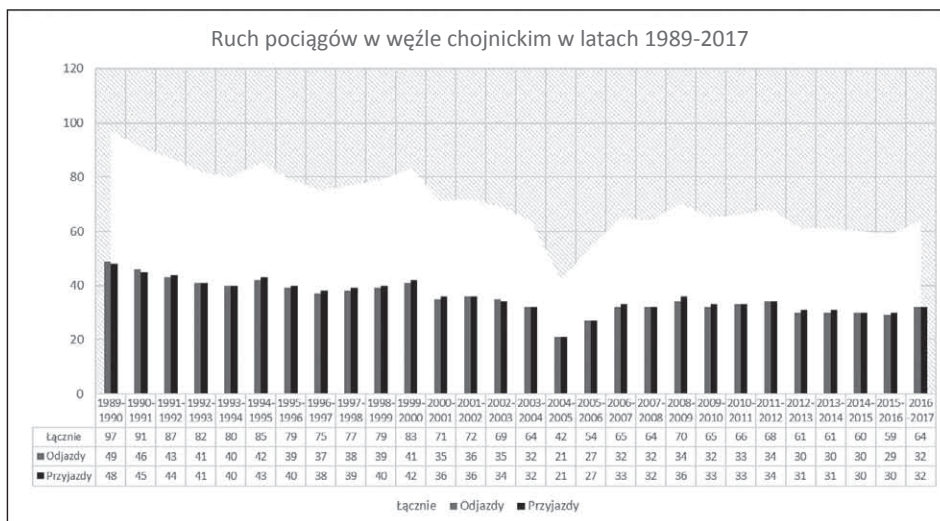
5.2. Połączenia kolejowe węzła chojnickiego w latach 1989-2017

Spuścizną po PRL w kolejnictwie była rozwinięta siatka połączeń pasażerskich. W szczytowym rozkładzie jazdy 1989/1990, na tablicy przyjazdów i odjazdów chojnickiego dworca 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. Taka niska liczba połączeń ostatni raz notowana była przed wybuchem II wojny

⁵ A. Szuca, 2000, Czy obronią pociąg?, Powiatowe ABC, Kamień Krajeński, Sępólno Krajeńskie, Sośno, Więcbork – Miesięcznik informacyjny powiatu sępoleńskiego, nr 1 (14), s. 7.

⁶ Kampania promocyjna ..., 2003.

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 ok. 60 pociągów w ciągu doby i ustabilizowała się na tym poziomie w kolejnych latach (ryc. 5.9).

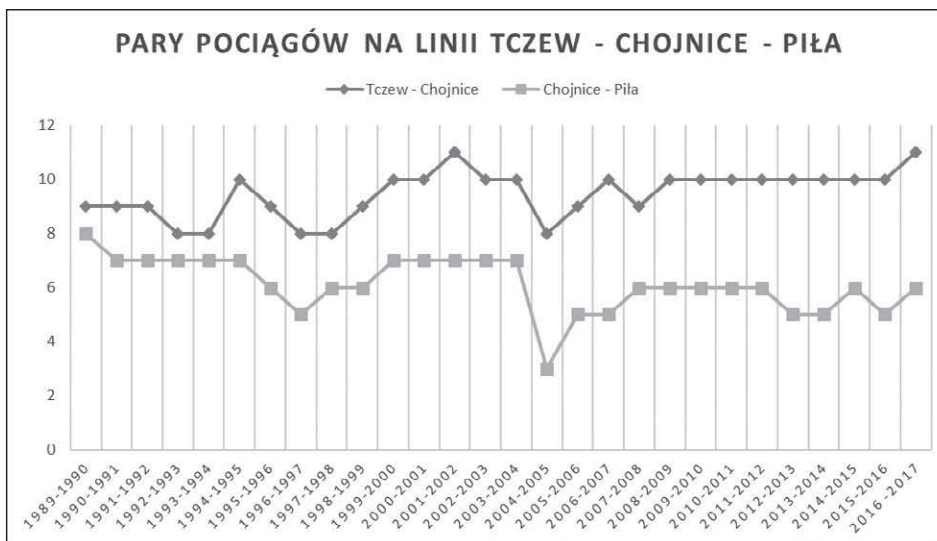


Ryc. 5.9. Ruch pociągów w węźle chojnickim w latach 1989-2017.

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

Sytuacja na poszczególnych liniach komunikacyjnych wyglądała następująco. Połączenia w relacji Tczew – Chojnice oscylowały wokół 8-10 par. Od czasu przejścia obowiązków organizatora przewozów przez samorząd województwa pomorskiego, czyli od roku 2009, liczba ta niezmiennie wynosi dziesięć par. Na odcinku Chojnice – Piła dynamika zmian była większa. Z poziomu ośmiu par w roku 1989 liczba połączeń spadła do sześciu w roku 2017. Najgorszy okres przypadł na niechlubny rozkład jazdy 2004/2005, kiedy liczbę połączeń na tym odcinku ograniczono do zaledwie trzech par pociągów (ryc. 5.10). W rozkładzie 2016/2017, po kilku latach przerwy, na odcinek Piła – Chojnice – Tczew powróciły połączenia dalekobieżne. We wspomnianym rozkładzie jazdy obsługiwał je codzienny pociąg TLK „Kociewie” uruchamiany przez PKP Intercity w relacji Gdynia Główna – Gorzów Wielkopolski oraz w relacji powrotnej.

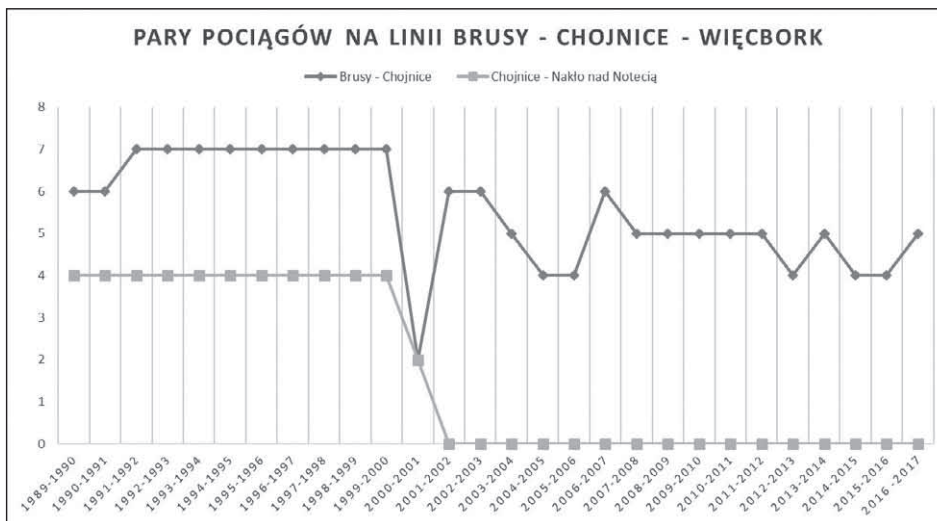
Na linii Chojnice – Kościerzyna do roku 1999 kursowało siedem par pociągów. W roku 2000 linia nr 211 miała podzielić los linii nr 281, a ruch miał zostać wstrzymany. Taka informacja pojawiła się nawet w rozkładzie jazdy 2000/2001, w którym liczbę połączeń ograniczono do dwóch par



Ryc. 5.10. Pary pociągów na linii nr 203 (Tczew – Piła) w latach 1989-2017.

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

(ryc. 5.11.). Działania lokalnych społeczników zaowocowały jednak utrzymaniem połączeń i powrotem do obowiązującej wcześniej liczby pociągów.

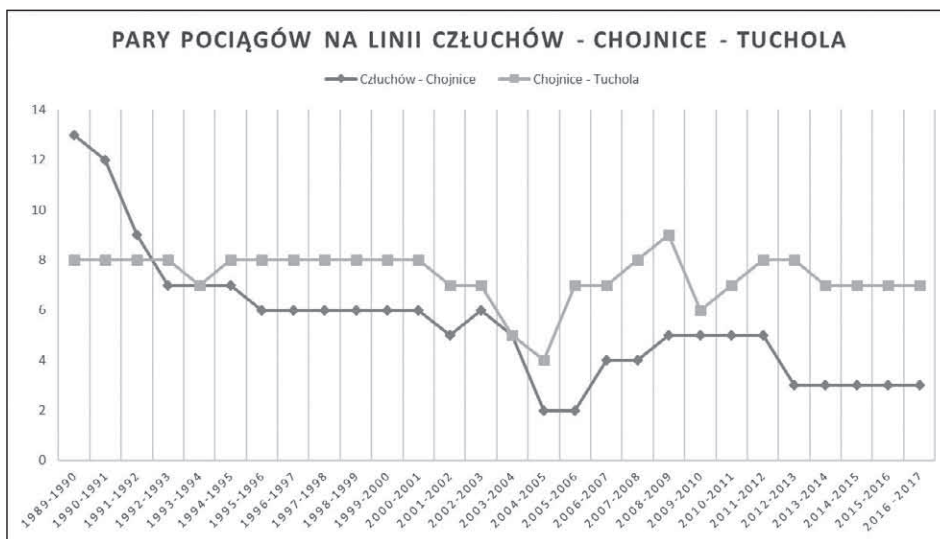


Ryc. 5.11. Pary pociągów na liniach nr 211 (Brusy – Chojnice) i 281 (Chojnice – Więcbork) w latach 1989-2017.

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

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 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 – Powąłki prędkość wahała się pomiędzy 50 a 80 km/h, na szlaku Powąłki – 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 trzy pary pociągów relacji Chojnice – Kościerzyna oraz jedna para Chojnice – Brusy. Z uwagi na niewielkie potoki pasażerskie i niską prędkość szlakową na linii nr 211, w grudniu 2016 roku część pociągów została zastąpiona autobusami. Od rozkładu 2016/2017 kursują tam dwie pary pociągów oraz dwie pary autobusów w relacji Chojnice – Kościerzyna, a także dodatkowa para autobusów w relacji Chojnice – Dziemiany Kaszubskie. Na linii Chojnice – Więcbork od roku 2000 ruch pociągów pasażerskich jest wstrzymany.

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 dwóch par w latach 2004-2006. W kolejnych latach sytuacja nieco się poprawiła, lecz od roku 2012 utrzymuje się na poziomie trzech par, który z pewnością nie jest zadowalający (ryc. 5.12).



Ryc. 5.12. Pary pociągów na liniach nr 210 (Człuchów – Chojnice) i 208 (Chojnice – Tuchola) w latach 1989-2017.

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

Linia nr 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 nr 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. Pierwotnie Chojnice i Bydgoszcz łączył tylko jeden bezpośredni pociąg o nazwie IR „Chojniczanie”. Po przejściu obsługi przewozów przez Arrivę połączenia w relacji Chojnice – Laskowice Pomorskie zastąpiono kursami Chojnice – Bydgoszcz, a odcinek linii nr 208 pomiędzy Wierzchucinem i Laskowicami Pomorskimi został pozbawiony codziennych połączeń kolejowych.

5.3. Przekształcenia w Polskich Kolejach Państwowych

1 lipca 1991 roku, w ramach restrukturyzacji i reorganizacji przedsiębiorstwa PKP doszło do połączenia Lokomotywni 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.

1 lipca 1997 roku nastąpiło połączenie Zakładu Taboru Chojnice z Zakładem Taboru Zajączkowo Tczewskie. Zakład Taboru Chojnice (ZT Chojnice) podlegał bezpośrednio Dyrekcji Trakcji i Zaplecza Warsztatowego w Krakowie. Terytorialnie ZT Chojnice obejmował obiekty i urządzenia znajdujące się na stacjach: Chojnice, Wierzchowo Człuchowskie, Czersk, Zajączkowo Tczewskie, Tczew, Malbork, Elbląg, Braniewo i Kwidzyn (ryc. 5.13.).

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, Dział Napraw Taboru Trakcyjnego, Dział Utrzymania i Napraw Wagonów, Dział Techniczny, Magazyn Zakładowy oraz Laboratorium Zakładowe.

Lokomotywnia Chojnice przez lata była jednym z największych zakładów pracy w Chojnicach. Wraz z zachodzącymi zmianami liczba zatrudnionych zaczęła maleć. Stany zatrudnienia z lat 1982-2001 przedstawia tab. 5.1.

Tab. 5.1. Zatrudnienie w Lokomotywni Chojnice w latach 1982-2001.

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. Następnie utworzono spółkę PKP Cargo, która zajęła się taborem oraz przewozami towarowymi, spółkę PKP Intercity, która przejęła obsługę pociągów międzynarodowych i ekspresowych, spółkę PKP Przewozy Regionalne oraz spółkę infrastrukturalną PKP Polskie Linie Kolejowe. Pieczę nad nowopowstałymi spółkami objęła PKP S.A. 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.

6. Perspektywy węzła kolejowego w Chojnicach 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 Metropolitalną¹. Wprawdzie jej budowa rozpoczęła się kilka lat wcześniej, lecz doświadczenie uczy, 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 Brusach burmistrz Chojnic podpisał dokumenty związane z przejęciem budynku dworca w Chojnicach od PKP S.A. 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.

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 czwartym poziomie utrzymania, kierowane są do wykonania tych prac do Chojnic. Wcześniej zakład wykonywał też naprawy lokomotyw SU45 i SP32, których eksploatacja została jednak przez przewoźnika zaprzestana. Sekcja w Chojnicach świadczy usługi

¹ 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.

utrzymania lokomotyw spalinowych należących do innych przewoźników. Chojnicki zakład jest głównym punktem utrzymania taboru Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych, wraz 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 prowadzone są także w lokomotywni w Chojnicach.

Sekcja w Chojnicach jako jedyna w Polsce przeprowadza naprawy główne wagonów typu 120A połączone z ich modernizacją (ryc. 6.1.). 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 cieszących 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. 6.1. Wnętrze wagonu 120A przed i po naprawie.

Fot. Damian Otta.

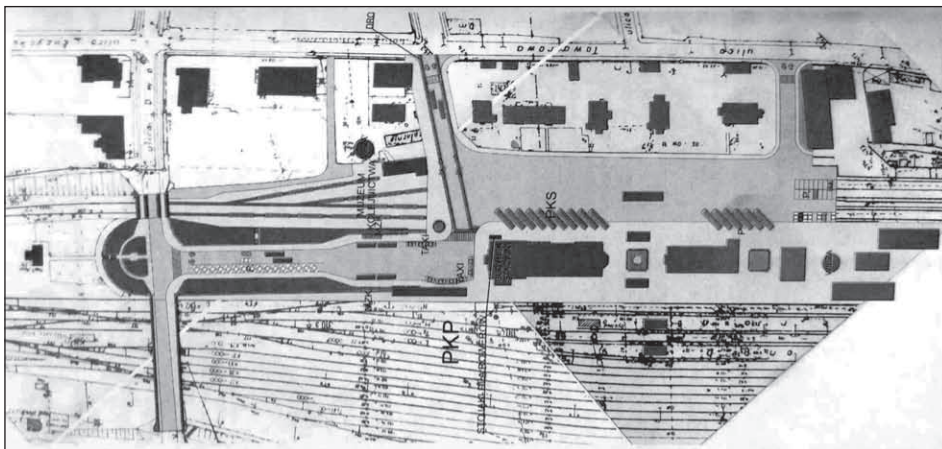
Mimo licznych reorganizacji, zakład napraw taboru w Chojnicach nadal jest ważnym punktem na kolejowej mapie Polski. Po ukończeniu planowanej elektryfikacji węzła, jego znaczenie może wzrosnąć poprzez rozszerzenie wykonywanych usług o kompleksowe naprawy lokomotyw elektrycznych oraz elektrycznych zespołów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

6.2. Modernizacja dworca kolejowego 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. Na skutek likwidacji poszczególnych części przedsiębiorstwa oraz podziału PKP na spółki większość chojnickich 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 lokomotywowni 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. 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. Pierwszy projekt związany z przebudową otoczenia dworca kolejowego w Chojnicach pojawił się w 2007 roku, a ich autorem był miejski architekt Andrzej Ciemiński (ryc. 6.2.). 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 przypadła do gustu władzom miasta, nie zdecydowano się na rozpoczęcie prac przygotowawczych, ponieważ zabrakło porozumienia z PKP dotyczącego własności budynku dworca.

Zagadnienie modernizacji dworca powróciło w roku 2014, kiedy miasto uznało je 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



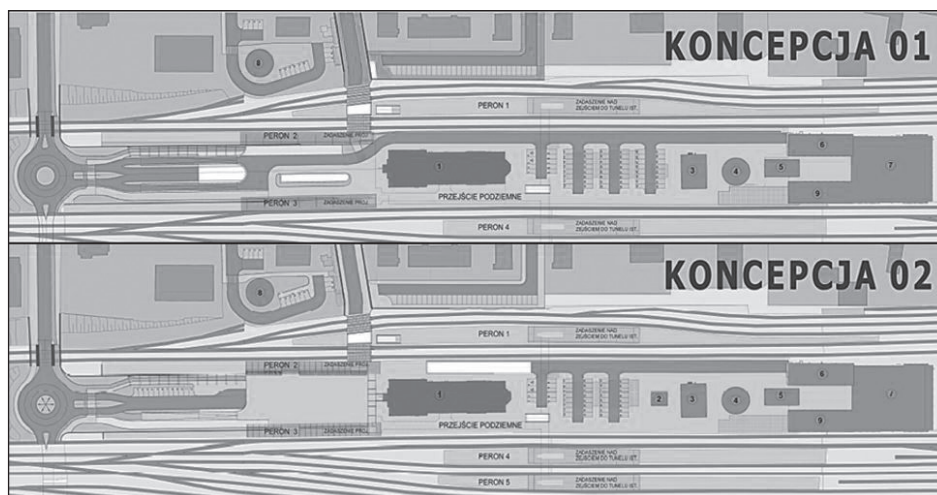
Ryc. 6.2. Koncepcja przebudowy dworca kolejowego autorstwa Andrzeja Ciemińskiego.

Źródło: Czas Chojnic, 22.11.2007, nr 47/282.

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 rozglądać się za dodatkową przestrzenią, którą można by wykorzystać na potrzeby budowy dworca autobusowego oraz parkingów.

Pierwsze koncepcje (ryc. 6.3.) zakładały wykonanie przekopu pod torowiskami po stronie peronów 1 i 2. Takie rozwiązanie umożliwiałoby 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 wieże 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 druga przewidywała poprowadzenie drogi pod ziemią i wyprowadzenie jej na powierzchnię dopiero za budynkiem głównym².

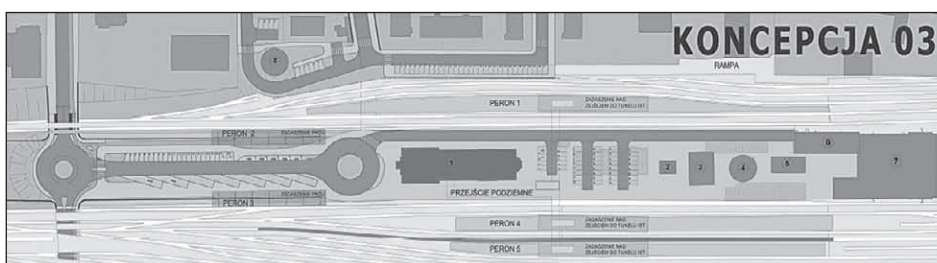
² D. Otta, 2016, op.cit., s. 36.



Ryc. 6.3. Konceptcje nr 1 i 2 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla.

Źródło: D. Otta, 2016, s. 35.

Konceptcja nr 3 (ryc. 6.4.) 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.

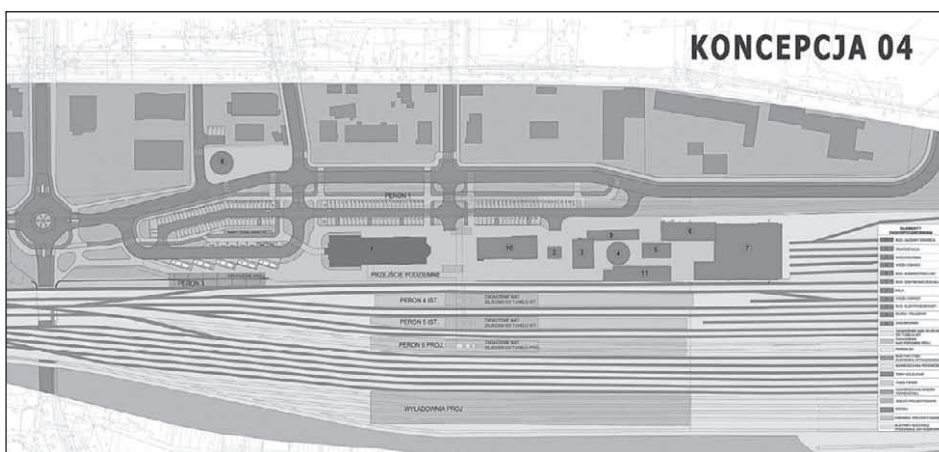


Ryc. 6.4. Konceptcja nr 3 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla.

Źródło: D. Otta, 2016, s. 37.

Konceptcje nr 4 (ryc. 6.5.) 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. W koncepcji nr 4 dworzec PKS zlokalizowany był w miejscu istniejącego podjazdu do dworca, natomiast w koncepcji piątej – 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 zaletę koncepcji stanowiło otwarcie dworca na miasto, lecz przebudowa znacznie skomplikowałaby prowadzenie ruchu kolejowego. Później pojawiły się plany zlikwidowania tylko torów 3 i 5 i ułożowania dworca autobusowego bezpośrednio przy północnej krawędzi peronu 1. Ta zmiana została jednak przez kolej wyceniona na ok. 20 milionów złotych.

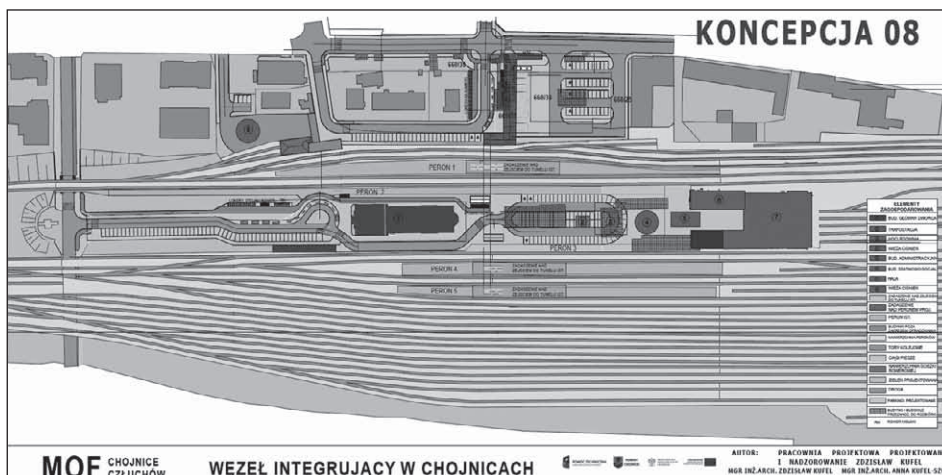


Ryc. 6.5. Koncepcja nr 4 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla.

Źródło: D. Otta, 2016, s. 37.

Zaczęto więc poszukiwać innej przestrzeni na stworzenie dworca autobusowego. Ostatecznie wybór padł na działki przy ulicy Nad Dworcem, na których obecnie mieszczą się dwie kamienice. Po zawarciu kompromisu z mieszkańcami, obiekty zostaną wyburzone, a w ich miejscu powstanie dworzec autobusowy i parking, co zakłada zaakceptowana przez miejskich rajców koncepcja nr 8 (ryc. 6.6.). Pod koniec 2017 roku nie było wiadomo jak ostatecznie będzie wyglądał dworzec po przebudowie, ponieważ Pomorski Konserwator Zabytków nie wyraził zgody na wyburzenie budynku dawnej noclegowni.

We wrześniu 2015 roku nastąpiło podpisanie wstępnych dokumentów dotyczących przejęcia budynku dworca przez miasto, co stało się faktem w roku 2016. Udało się również pozyskać finansowanie dla projektu, po-



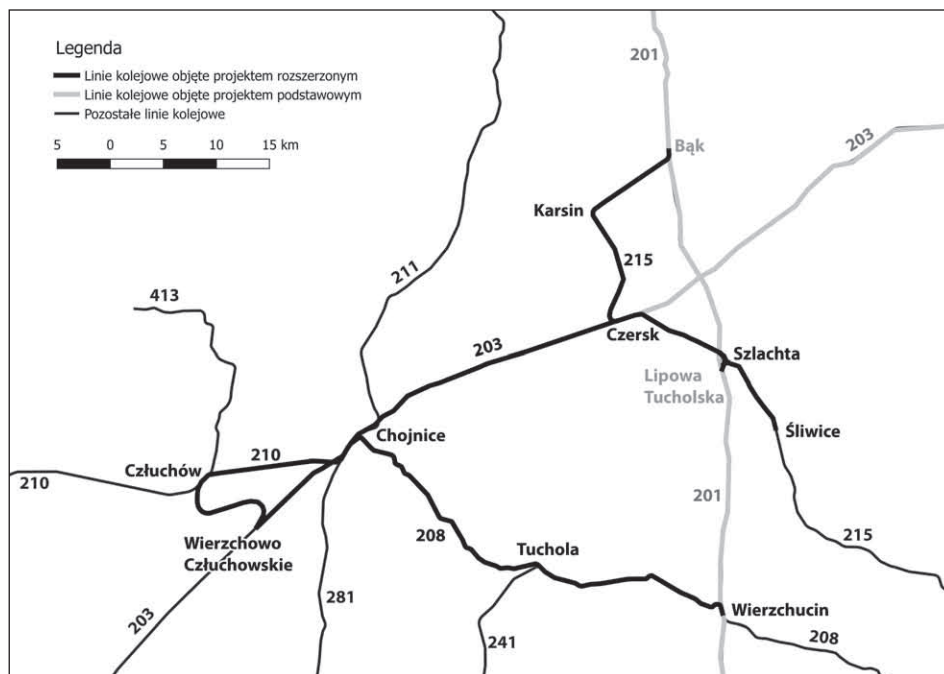
Ryc. 6.6. Konceptcja nr 8 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla.

Źródło: D. Otta, 2016, s. 39.

przez zabezpieczenie środków z RPO województwa pomorskiego oraz ze środków własnych PKP PLK. Inwestycja została również wpisana do Krajowego Programu Kolejowego. Pod koniec 2017 roku rozpoczęła się procedura przetargowa związana z wykonaniem inwestycji.

6.3. Plany modernizacyjne PKP Polskich Linii Kolejowych na liniach kolejowych w regionie

Stan infrastruktury kolejowej w regionie chojnickim pozostawia wiele do życzenia. Wszystkie inwestycje związane z modernizacją dworca kolejowego w Chojnicach nie miałyby sensu, gdyby zapomniano o liniach kolejowych, dzięki którym węzeł żyje. Perspektywy dla chojnickiej kolei pod względem modernizacji linii kolejowych w regionie nie były optymistyczne, dopiero w roku 2017 nastąpił przełom. Dzięki interwencjom posła Aleksandra Mrówczyńskiego, problemy komunikacyjne Chojnic zostały zauważone przez Ministerstwo 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. 6.7).



Ryc. 6.7. 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 nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) oraz linia kolejowa nr 203 na odcinku Czersk – Tczew, o następujące odcinki linii kolejowych:

1. Linia kolejowa nr 208 Działdowo – Chojnice, na odcinku od stacji Wierzychucin w km 156,175 do stacji Chojnice w km 200,378.
2. Linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn, na odcinku od stacji Tczew w km -0,437 do stacji Wierzychowo Człuchowskie w km 108,864.
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.
4. Linia kolejowa nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie, na odcinku od stacji Chojnice w km -0,672 do stacji Człuchów w km 15,625.
5. Linia kolejowa nr 743 Lipowa Tucholska – Szlachta, od stacji Lipowa Tucholska w km 0,338 do stacji Szlachta w km 1,711.
6. Linia kolejowa nr 744 Lipowa Tucholska – Szlachta Zachód od stacji kolejowej Lipowa Tucholska w km 0,0 do posterunku odgałęźnego Szlachta Zachód w km 1,744.

7. Projektowana linia kolejowa Człuchów – Wierzchowo Człuchowskie³.

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. Płynie z tego prosty wniosek – po latach kolej wraca do łask, zaś dla węzła chojnickiego pojawiają się nowe możliwości i perspektywy.

³ 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, s. 9-10.

Zakończenie

Powstały w drugiej połowie XIX wieku węzeł kolejowy w Chojnicach przechodził różne fazy rozwoju, uwarunkowane sytuacją polityczno-gospodarczą, w jakiej znajdowały się tereny, na których został zlokalizowany. W wyniku intensywnej rozbudowy sieci kolejowej, w okresie gdy miasto znajdowało się pod zaborem pruskim, ukształtował się jako duży węzeł kolejowy, który łączył linie z sześciu kierunków. Powstanie połączeń kolejowych umożliwiło mieszkańcom regionu, zwłaszcza zaniedbanych w tym zakresie miejscowości położonych w Borach Tucholskich, dojazd do Chojnic, co podniosło rangę miasta do roli ośrodka subregionalnego i przyczyniło się do rozwoju gospodarczego jego zaplecza. Rozbudowa węzła wiązała się z tworzeniem niezbędnej infrastruktury, czego następstwem był także rozwój zabudowy miejskiej w otoczeniu obiektów kolejowych.

Powołanie państwa polskiego w 1918 roku oraz położenie Chojnic w pobliżu nowopowstałej granicy polsko-niemieckiej wymusiło korekty w sieci kolejowej w otoczeniu węzła. Zamknięto niektóre odcinki dochodzące do granicy, czego skutkiem było odcięcie części miejscowości od rynków zbytu, rozbudowano natomiast linie we wschodniej części regionu. Ruch lokalny w Chojnicach uległ zmniejszeniu. Jednocześnie stały się one ważną stacją tranzytową na linii Piła – Tczew, w korytarzu transportowym łączącym terytorium Rzeszy z Prusami Wschodnimi.

Okres II wojny światowej, w którym Chojnice włączono do Rzeszy Niemieckiej, wiązał się z intensyfikacją ruchu kolejowego w porównaniu do dwudziestolecia międzywojennego. Rozbudowie uległa też infrastruktura stacji.

Największy wzrost roli węzła kolejowego w Chojnicach przypadł na lata 1945-1989, a zwłaszcza na dwie ostatnie dekady tego okresu. Zwiększyła się liczba połączeń oraz obsługiwanych osób i ładunków. Dalszej rozbudowie poddano zaplecze techniczne i socjalno-administracyjne.

Regres kolei, obserwowany w Polsce po rozpoczęciu transformacji polityczno-gospodarczej w 1989 roku, odbił wyraźne piętno także na randze chojnickiego węzła kolejowego. Rozpoczęły się likwidacje nierentownych linii kolejowych, zaplecza technicznego oraz socjalno-administracyjnego.

Zaprzestano planowanej wcześniej dalszej rozbudowy węzła. Znacznemu zmniejszeniu uległa liczba połączeń oraz ruch pasażerski i towarowy.

Likwidacja linii kolejowych, a także zamknięcie ich dla ruchu pasażerskiego wpłynęło negatywnie na rozwój obszarów, przez które linie te przebiegały. W dużej mierze zaczęły się one zmagać z problemem wykluczenia komunikacyjnego. Pogłębia je coraz gorsza sytuacja transportu autobusowego (PKS). Miejscowości pozbawione dostępu do połączeń kolejowych i z bardzo ograniczoną liczbą połączeń autobusowych, utraciły kontakt z większymi ośrodkami regionalnymi, co negatywnie wpłynęło na możliwości ich rozwoju. Z drugiej strony skazanie mieszkańców na korzystanie wyłącznie z transportu indywidualnego przyczyniło się wyraźnie do kongestii w ruchu drogowym w Chojnicach.

Przesłanki do poprawy sytuacji i przywrócenia utraconej rangi węzłowi kolejowemu w Chojnicach daje obserwowany w połowie drugiej dekady XXI wieku „powrót do kolei”. Oddanie w 2015 roku do użytkowania nowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i inne inwestycje kolejowe współfinansowane ze środków Unii Europejskiej pozwalają mieć nadzieję na modernizację i elektryfikację głównych linii także w badanym regionie.

Szansą jest również planowana modernizacja stacji kolejowej w Chojnicach i stworzenie węzła integrującego różne rodzaje transportu, które zdecydowanie poprawią dostępność komunikacyjną miasta. Już od 2005 roku łagodnie zwiększa się liczba połączeń pasażerskich, w tym dalekobieżnych obsługujących Chojnice. Rośnie więc zapotrzebowanie na nowoczesną infrastrukturę niezbędną do obsługi podróżnych. Zgodnie z planami, stare obiekty dworcowe zostaną przygotowane do pełnienia nowych funkcji, a nowe rozplanowanie przestrzeni stacji zlikwiduje występujące obecnie bariery dla osób niepełnosprawnych oraz „otworzy” dworzec na miasto. Wszystkie te czynniki rysują możliwość ponownego ożywienia gospodarczego w otoczeniu węzła kolejowego Chojnice.

Spis literatury

- Bissaga T., 1938, Geografia kolejowa Polski, Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- 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, s. 363-385.
- 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.
- 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.
- Gnoiński J., 1972, Organizacja zarządzania w transporcie kolejowym, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- 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.
- Instrukcja obsługi komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ie-20, 2013, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa.
- Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, 2017, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa.
- 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, s. 329-416.

- Kampania promocyjna „Szynobusy dla gmin”, 2003, PKP Polskie Linie Kolejowe, Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, Bydgoszcz.
- Kniec W., Goszczyński W., Obracht-Prondzyński C., 2013, Kapitał społeczny wsi pomorskiej, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich; Europa inwestująca w obszary wiejskie, Kaszubski Uniwersytet Ludowy, Wieżycza.
- Koziarski S., 1993a, Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918, Instytut Śląski, Opole.
- Koziarski S., 1993b, Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992, Instytut Śląski, Opole.
- 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, s. 247-264.
- Lijewski T., 1959, Rozwój sieci kolejowej Polski, Dokumentacja Geograficzna, 5.
- Lijewski T., 1986, Geografia transportu Polski, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Lijewski T., 1995, Ekspansja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia, Problemy Ekonomiki Transportu, 2(90), s. 37-45.
- Lijewski T., 2006, Świetność i upadek Polskich Kolei Państwowych, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 12, Warszawa-Rzeszów, s. 109-112.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, Rozwój sieci kolejowej w Polsce, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- 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., Buława Z., 2010, Zabytkowe Chojnice, Urząd Miejski w Chojnicach, Chojnice.
- Pawłowski J., 2012, Karta ewidencji zabytków ruchomych techniki – linia kolejowa nr 241 Tuchola – Pruszcz Bagienica – Koronowo, Ośrodek Dokumentacji Zabytków w Warszawie, Warszawa.
- Pisarski M., 1974, Koleje Polskie 1842-1972, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 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).
- Rühling R., 1935, Eisenbahngeographie Polens, M. Dittert & Co, Dresden.
- Stoltmann L., 1997, Nord Express. Pociąg ekspresowy Paryż – Sankt Petersburg przez Chojnice 1896-1914, Zeszyty Chojnickie, nr 1 (15), s. 43-46.

- Szajer R., 1956, Stacje, Kolejowa Służba Drogowa, nr 32, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- 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, s. 193-328.
- Taylor Z., 2007, Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, Polska Akademia Nauk, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa.
- Wajda K., 2003, Komunikacja i handel [w:] K. Ostrowski (red.), Dzieje Chojnic, Bernardinum, Chojnice, s. 284-288.
- Wiśniewski K., 2010, Ostatnie polskie parowozownie 1987-1992, Euro-sprinter, Rybnik.
- Wrzosek A., 1935, Z geografii komunikacyjnej Pomorza, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Toruń.
- Wycech Cz., 1936, Powiat Chojnice. Ziemia – Ludzie – Przeszłość – Życie gospodarcze i społeczne, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze – Oddział Chojnice, Chojnice.

Spis materiałów niepublikowanych

- Czyż J., Kronika Rady Zakładowej Oddziału Zmechanizowanych Robót Drogowych.
- Czyż J., Kukliński Cz., Patyński T., Kronika Rady Zakładowej Lokomotywni I klasy Chojnice.
- Jaszczyszyn R., 2001, Historia Parowozowni, Lokomotywni i Zakładu Taboru w Chojnicach.
- Józef Słomiński – Znany i nieznany, 2016, Projekt edukacyjny zrealizowany w 2016 roku przez Katarzynę Depka Prądkzyńską, Paulinę Kamińską, Bernadetę Kopp-Ostrowską, Agatę Krzoskę i Paulinę Skibę, uczennice klasy IIa Gimnazjum w Lipnicy, pod kierunkiem mgr. Tomasza Drzazgi, Lipnica.
- 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, Gdańsk.
- 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.
- Sprawozdanie ze stanu zatrudnionych robotników przy budowie kolei Czersk – Liniewo, Archiwum Państwowe w Poznaniu.
- Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku.
- 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.
- Wstęp do inwentarza zespołu akt Eisenbahndirektion Danzig z lat 1846-1944, Archiwum Państwowe w Gdańsku, Gdańsk.

Spis rozkładów 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 5.06.1925 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, Zima 1936/1937, 1936, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, Zima 1937/1938, 1937, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów, Zima 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.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów 14 lipca 1946, 1946, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów 7 X 46 – 14 V 47, 1946, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów Zima 1947-48, 1947, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 3 X 48 – 14 V 49, 1948, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 2 X 49 – 13 V 50, 1949, Wyd. Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1950/51, 1950, Wyd. Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, Warszawa.
- PKP Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1951/52, 1951, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- PKP Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1952/53, 1952, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1953/54, 1953, Wydawnictwo Ministerstwa Kolei, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1954/55, 1954, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1955/56, 1955, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy 1956/57, 1956, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1957/58, 1957, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Lato 1959, 1959, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1959/60, 1959, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Zima 1960-61, 1960, Wydawnictwa Komunikacyjne, Warszawa.
- Urzędowy Rozkład Jazdy Pociągów Zima 1961/1962, 1961, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Urzędowy 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 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, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2003, 2002, PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 14.12.2003 – 11.12.2004, 2003, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2004/2005, 2004, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2005/2006, 2005, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.

- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 10.12.2006 – 08.12.2007, 2006, PKP Przewozy Regionalne., Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 09.12.2007 – 13.12.2008, 2007, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 14.12.2008 – 12.12.2009, 2009, PKP Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2009/2010, 2009, Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2010/2011, 2010, Przewozy Regionalne, Warszawa.
- Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2011/2012, 2011, Przewozy Regionalne, 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 tabel

Tab. 5.1. Zatrudnienie w Lokomotywowni Chojnice w latach 1982-2001	95
--	----

Spis rycin

Ryc. 1.1. Powiat chojnicki w podziale administracyjnym Prus Zachodnich w latach 1773-1815	13
Ryc. 1.2. Warianty lokalizacji dworca kolejowego w Chojnicach	16
Ryc. 1.3. Dworzec kolejowy w Chojnicach w 1905 roku	17
Ryc. 1.4. Linie kolejowe Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy według stanu na rok 1873	18
Ryc. 1.5. Ustawa o dokończeniu budowy kolei „Zachodniopomorskiej”	19
Ryc. 1.6. Linie kolejowe Dyrekcji Kolei Państwowych w Bydgoszczy według stanu na rok 1902	21
Ryc. 1.7. Stacja węzłowa Pruszcz Bagienica	24
Ryc. 1.8. Plan przebiegu trzeciego korytarza transportowego pomiędzy Chojnicami a Oranami	26
Ryc. 1.9. Zdjęcie satelitarne okolic Rytla. W okolicy mostów widoczne pozostałości robót ziemnych trzeciego korytarza transportowego	26
Ryc. 1.10. Dworzec kolejowy w Gutowcu i jednostka EN57-1790 ciągnięta lokomotywą SU42-533	27
Ryc. 1.11. Stary i nowy dworzec kolejowy w Rytlu	27
Ryc. 1.12. Dokument Działu Budowlanego Kolei Królewskich z 1917 roku dotyczący zaawansowania prac budowlanych na odcinku Czersk – Lubichowo	28
Ryc. 1.13. Mosty kolei chojnicko-orańskiej w Stańczykach	29
Ryc. 1.14. Nastawnie mechaniczne i okręgi nastawcze na stacji Chojnice w latach 1918-1949	30
Ryc. 1.15. Likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ulicy Kasztanowej oraz budowa wiaduktu nad dzisiejszą ulicą Tucholską	31
Ryc. 1.16. Planowany przebieg nowego podejścia linii nr 208 z Działdowa do Chojnic	32
Ryc. 1.17. Planowane zmiany przebiegu linii nr 203, 211 i 208 na wschodnim końcu stacji Chojnice	32
Ryc. 1.18. Zabudowania stacji Chojnice w 1917 roku	33
Ryc. 1.19. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic pod koniec XIX wieku	34
Ryc. 1.20. „Nowa Ameryka” i zabudowania Chojnic na początku XX wieku	34

Ryc. 1.21. Fragment tabeli 195 rozkładu jazdy pociągów na linii Berlin – St. Petersburg z maja 1914 roku	36
Ryc. 2.1. Tekst ustawy o budowie kolei Czersk – Liniewo	40
Ryc. 2.2. Linie kolejowe na terenie powiatu chojnickiego w dwudziestoleciu międzywojennym	44
Ryc. 2.3. Łącznica pomiędzy stacjami Firchau oraz Deutsch Briesen	46
Ryc. 2.4. Pary pociągów na linii nr 203 (Piła – Tczew) w latach 1922-1939	48
Ryc. 2.5. Pary pociągów na liniach nr 210 (Szczecinek – Chojnice) i 208 (Chojnice – Tuchola) w latach 1922-1939	49
Ryc. 2.6. Pary pociągów na liniach nr 211 (Kościerzyna – Chojnice) i 281 (Chojnice – Nakło nad Notecią) w latach 1922-1939	50
Ryc. 2.7. Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1922-1939	51
Ryc. 3.1. Tabela 139 rozkładu jazdy pociągów z 1939 roku	52
Ryc. 3.2. Działania pociągu pancernego na stacji Chojnice	53
Ryc. 3.3. Zestawienie pociągu pancernego PZ3 w dniu ataku na Chojnice	54
Ryc. 3.4. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1939-1945.....	54
Ryc. 3.5. Ruch pociągów odjeżdżających i przyjeżdżających do Chojnic w latach 1939-1945	55
Ryc. 3.6. Nastawnia dysponująca „Ch”	56
Ryc. 4.1. Oddział Drogowy Chojnice w 1975 roku	59
Ryc. 4.2. Sekcja Drogowa Chojnice w 1978 roku	61
Ryc. 4.3. Otwarcie przystanku osobowego Krojanty w 1958 roku	63
Ryc. 4.4. Nastawnia wykonawcza „Ch1” po remoncie w 2017 roku	63
Ryc. 4.5. Rozbiórka nastawni wykonawczej „Ch2” w 2010 roku	64
Ryc. 4.6. Budynek dyspozytorski po rozbudowie w 1963 roku	65
Ryc. 4.7. Stacja nawęglania oddana do użytku w 1969 roku	66
Ryc. 4.8. Budynek Magazynu Filialnego w Chojnicach w 2017 roku	67
Ryc. 4.9. Budynek socjalno-warsztatowy przy peronie nr 3 w 2017 roku	68
Ryc. 4.10. Chojnicki dworzec z nowym zegarem elektronicznym	69
Ryc. 4.11. Hala wagonowni w Chojnicach	70
Ryc. 4.12. Pary pociągów na liniach przechodzących przez Chojnice w latach 1946-1989	71
Ryc. 4.13. Ruch pociągów na stacji Chojnice w latach 1946-1989	72
Ryc. 4.14. Załadunek urobku na wagony samowyladowcze typu 904V przy budowie drugiego toru na szlaku Wapno – Kcynia	73
Ryc. 4.15. Hala napraw taboru widziana od strony ulicy Towarowej	76
Ryc. 4.16. Pięciosegmentowa hala parowozowni przed rozbiórką w 1996 roku	78
Ryc. 4.17. Stara hala parowozowni po przebudowie	78
Ryc. 5.1. Linie kolejowe czynne w ruchu pasażerskim w 1989 roku	80
Ryc. 5.2. Linie kolejowe czynne w codziennym ruchu pasażerskim w 2017 roku	81

Ryc. 5.3. Nieczynna stacja kolejowa w Przechlewie w 2015 roku	81
Ryc. 5.4. Pociąg pasażerski SKPL na stacji Bytów w 2017 roku	82
Ryc. 5.5. Drezyna SMK Chojnice na linii kolejowej nr 241	85
Ryc. 5.6. Starotorze rozebranej linii nr 240 w okolicy Więcborka	85
Ryc. 5.7. Dworzec na stacji Osieczna przy nieczynnej linii nr 218	87
Ryc. 5.8. SA101-001 jako pociąg do Nakła opuszcza Chojnice	88
Ryc. 5.9. Ruch pociągów w węźle chojnickim w latach 1989-2017	91
Ryc. 5.10. Pary pociągów na linii nr 203 (Tczew – Piła) w latach 1989-2017	92
Ryc. 5.11. Pary pociągów na liniach nr 211 (Brusy – Chojnice) i 281 (Chojnice – Więcbork) w latach 1989-2017	92
Ryc. 5.12. Pary pociągów na liniach nr 210 (Człuchów – Chojnice) i 208 (Chojnice – Tuchola) w latach 1989-2017	93
Ryc. 5.13. Struktura Zakładów Taboru obowiązująca od 1 lipca 1997 roku	95
Ryc. 6.1. Wnętrze wagonu 120A przed i po naprawie	98
Ryc. 6.2. Koncepcja przebudowy dworca kolejowego autorstwa Andrzeja Ciemińskiego	100
Ryc. 6.3. Koncepcje nr 1 i 2 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla	101
Ryc. 6.4. Koncepcja nr 3 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla	101
Ryc. 6.5. Koncepcja nr 4 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla	102
Ryc. 6.6. Koncepcja nr 8 przebudowy dworca kolejowego autorstwa Zdzisława Kuffla	103
Ryc. 6.7. Inwestycje planowane na liniach kolejowych w regionie chojnickim w latach 2020-2023	104

**Dotychczas w ramach serii wydawniczej
„Regiony Nadmorskie” / “Coastal Regions”
ukazały się następujące książki:**

- Dutkowski M. (red.), 1999, Uwarunkowania i czynniki rozwoju regionów Polski północnej, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Regiony Nadmorskie 1, Gdańsk.
- Pacuk M. (red.), 2001, Europa Bałtycka – rozwój koncepcji. Opracowanie dedykowane Profesorowi Jerzemu Zaleskiemu w pięćdziesięciolecie pracy naukowej, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Regiony Nadmorskie 2, Gdańsk.
- Wendt J. (red.), 2001, Baltic Europe on the eve of third millenium, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Coastal Regions 3, Gdańsk.
- Michalski T., Malinowska M., 2002, Warunki bioklimatyczne i aerosanitarne a sytuacja zdrowotna mieszkańców aglomeracji gdańskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Regiony Nadmorskie 4, Gdańsk.
- Michalski T. (red.), 2002, Zróżnicowanie przestrzenne sytuacji zdrowotnej, systemu bezpieczeństwa i usług medycznych w województwie pomorskim, Wydawnictwo EJB, Regiony Nadmorskie 5, Gdynia.
- Palmowski T., Fedorov G., Korneevets V. (red.), 2003, Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland, Wydawnictwo “Bernardinum”, Coastal Regions 6, Gdynia-Pelplin.
- Palmowski T., Ilieş A. (red.), 2004, The border zone tourism in chosen post-socialist countries, Wydawnictwo “Bernardinum”, Coastal Regions 7, Gdynia-Pelplin.
- Palmowski T. (red.), 2004, The framework of regional development in cross-border areas of north-eastern Poland and the Kaliningrad oblast, Wydawnictwo “Bernardinum”, Coastal Regions 8, Gdynia-Pelplin.
- Pacuk M., Michalski T. (red.), 2005, Problems of regional and local development in Polish, Russian and Lithuanian parts of South Baltic Arc, Wydawnictwo “Bernardinum”, Coastal Regions 9, Gdynia-Pelplin.

- Palmowski T. (red.), 2006, Europa Bałtycka od idei do rzeczywistości. Opracowanie dedykowane Profesorowi Jerzemu Zaleskiemu w piątą rocznicę śmierci, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 10, Gdynia-Pelplin.
- Palmowski T., (red.), 2006, Baltic Europe from idea to reality, Elaboration dedicated to Professor Jerzy Zaleski upon the fifth anniversary of death, Wydawnictwo „Bernardinum”, Coastal Regions 11, Gdynia-Pelplin.
- Pacuk M. (red.), 2006, Wybrane problemy przekształceń miast Polski północnej, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 12, Gdynia-Pelplin.
- Fiedorow G. M. (red.), 2007, Uwarunkowania rozwoju rosyjskiej i polskiej części Euroregionu „Bałtyk”, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 13, Gdynia-Pelplin.
- Przybylska L., 2008, Zróżnicowanie przestrzeni sakralnej Gdyni, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 14, Gdynia-Pelplin.
- Kononow A., Pacuk M., Palmowski T., 2008, Port w Rotterdamie i jego funkcje, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 15, Gdynia-Pelplin.
- Mazurek J., 2008, Uwarunkowania rozwoju agroturystyki na obszarach wiejskich gmin Pobrzeża Koszalińskiego, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 16, Gdynia-Pelplin.
- Palmowski T., Vaitekūnas S. (red.), 2009, The Problems of Development and International Cooperation in the Region of Southern Baltic, Wydawnictwo „Bernardinum”, Coastal Regions 17, Gdynia-Pelplin.
- Tarkowski M., Mazurek J. (red.), 2010, Wybrane problemy rozwoju lokalnego w Polsce północnej, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 18, Gdańsk-Pelplin.
- Fedorov G., Korneevets V., Zverev Y., 2011, Kaliningrad oblast of Russia in the transborder region South-Eastern Baltic, Wydawnictwo „Bernardinum”, Coastal Regions 19, Gdańsk-Pelplin.
- Anisiewicz R., 2012, Polska – Obwód Kaliningradzki. Powiązania transgraniczne przed 1990 rokiem, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 20, Gdańsk-Pelplin.
- Czapliński P. (red.), 2013, Wybrane problemy gospodarki morskiej, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 21, Gdańsk-Pelplin.
- Szymańska W. (red.), 2014, Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 22, Gdańsk-Pelplin.

-
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 23, Gdańsk-Pelplin.
- Połom M. (red.), 2016, Wybrane aspekty funkcjonowania transportu na obszarach nadmorskich, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 24, Gdańsk-Pelplin.
- Anisiewicz R., Połom M., Tarkowski M. (red.), 2017, Rozwój regionalny i lokalny w perspektywie geograficznej, Wydawnictwo „Bernardinum”, Regiony Nadmorskie 25, Gdańsk-Pelplin.

Notatki
