

W listopadzie minęło 145 lat od wjazdu pierwszego pociągu na stację w Chojnicach. W ramach Królewskich Kolei Wschodnich pruski zaborca przez Chojnice poprowadził linię kolejową z Berlina do Gdańska i Królewca. Po wybudowaniu linii do Człuchowa w 1877 roku Chojnice stały się węzłem kolejowym. W kolejnych latach zaborów nastąpił dalszy rozwój węzła i stacji w Chojnicach- powstały linie do Nakła i Kościerzyny. Przez Chojnice kursował Nord Express z Paryża na wschód Europy- do Rygi i Sankt- Petersburga (ówczesnej stolicy Rosji).

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę Chojnice stały się miastem granicznym, a stacja w Chojnicach była przejściem granicznym.

To dworzec w Chojnicach, pracownicy kolei przyjęli pierwsze uderzenie Niemców w II wojnie światowej. 1 września 1939 roku o godzinie 4.23 na stację w Chojnicach zamiast zapowiadanego pociągu relacji Berlin-Chojnice-Tczew-Królewiec wjechał pociąg pancerny, z którego zaatakowano dworzec. Wśród pierwszych ofiar i jeńców II wojny światowej znaleźli się chojniccy kolejarze.

W latach PRL-u węzeł kolejowy w Chojnicach należał do DOKP w Gdańsku. Lokomotywownia wraz z pracownikami jednostek pomocniczych (wagonówka, drogowka, jednostki ruchowo- handlowe, obsługa dworca), była przez wiele lat największym zakładem pracy w powiecie chojnickim, zatrudniającym ponad 2500 osób. Ciężka praca, szczególnie drużyn trakcyjnych obsługujących najpierw lokomotywy parowe, później spalinowe (od lat 70-tych) dzisiaj po latach zasługuje na szacunek i podziw. Osiemnastoletni chłopcy pracujący na parowozach w ciągu 12 godzinnej służby przeczucali 10 ton węgla do paleniska kotła. Kilkudniowe służby, spanie w noclegowniach na terenie całej Polski w trakcie prowadzenia składów towarowych- to była codzienność maszynistów i pomocników oraz drużyn konduktorskich.

W latach 70-tych węzeł Chojnicki przyjmował około 100 par pociągów dziennie, składy towarowe szły tranzytem z NRD przez Działdowo i Braniewo do ZSRR. Wśród pociągów prowadzonych przez Chojnice były również składy wojskowe z ładunkami głowic jądrowych.

W okresie pomiędzy sierpniem, a wrześniem 1980 roku na węźle PKP w Chojnicach zawiązały się Komisje Zakładowe NSZZ Solidarność, której pierwszym przewodniczącym był maszynista Zbigniew Reszkowski. Jego zastępcami byli Maria Chrapkiewicz, Janusz Rolbiecki i Jan Buczek. Kolejarze z Chojnic aktywnie włączyli się w działalność Solidarności, działali w duszpasterstwie ludzi pracy. NSZZ Solidarność węzła PKP Chojnice przed wprowadzeniem stanu wojennego liczył 2034 członków. Wielu członków organizacji związkowej po wprowadzeniu stanu wojennego było zatrzymanych doznawało szykan ze strony pracodawcy. Zbigniew Reszkowski został internowany w Potulicach pod absurdalnymi zarzutami „organizowania akcji zbrojnej w zmilitaryzowanym zakładzie pracy”.

Po odzyskaniu niepodległości w 1989 roku, dzięki bardzo dobrym kontaktom chojnickich kolejarzy z decydentami udało się, znacznie zwiększyć znaczenie węzła kolejowego- został przemianowany na Zakład Taboru Kolejowego Chojnice, który zatrudniał ponad 4500 pracowników (Chojnice, Malbork, Tczew). Powołano do życia Zakład Przewozów Regionalnych w Chojnicach, który zatrudniał około 2000 pracowników. Powstały nowe obiekty Zakładu Taboru Kolejowego w Chojnicach, które zostały oddane do użytku w przeddzień święta kolejarzy 23 listopada 1991 roku. Uroczystego poświęcenia obiektów dokonał śp. biskup diecezji chełmińskiej Marian Przykucki.

Niestety, po transformacji ustrojowej, terapii szokowej zafundowanej Polakom przez Leszka Balcerowicza znaczenie kolei, transportu kolejowego w Polsce znacznie straciło na swoim znaczeniu. Zjawisko to nie ominęło również chojnickich kolejarzy, dziesiątki pracowników straciło pracę. Stacja jako duży węzeł kolejowy w PRL-u straciła na swoim znaczeniu między innymi ze względu na znaczne ograniczenie składów towarowych- stawiano wówczas na transport samochodowy, co nie zawsze było

racjonalne i miało rachunek ekonomiczny szczególnie przy dużych odległościach przewozu towarów. Również znaczna likwidacja par połączeń pasażerskich skutkowała obniżeniem rangi stacji Chojnice. W 2001 roku zlikwidowano Zakład Taboru w Chojnicach.

Dzisiaj, po wielu latach historii kolei w Chojnicach, kolejarze ze smutkiem mówią, że nie mają następców. Młodzi ludzie nie mają możliwości uczyć się zawodów związanych z obsługą i prowadzeniem pociągów, szkoły kolejowe podzieliły los wielu szkół szkolnictwa zawodowego w Polsce. Praca na kolei jest trudna i odpowiedzialna, a przez to mało atrakcyjna dla młodych ludzi wchodzących na rynek pracy.

Wiele rodzin utrzymywało się z pracy ojców na kolei, wiele chojnickich rodzin jest związanych z koleją.

Oddając cześć i pamiętając o tragicznych wydarzeniach związanych z chojnickim dworcem, kolejarzami w Chojnicach, w dniu jubileuszu związanego z koleją w Chojnicach składam z tego miejsca hołd kolejarzom- ofiarom zdradzieckiej niemieckiej napaści na Chojnice 1 września 1939 roku, ich ciężkiej pracy w latach powojennych, aktywności w NSZZ Solidarność i zaangażowaniu w rozwój węzła kolejowego w Chojnicach.