

Piotr Franków

Transport i łączność w Gorzowie : część 1: Polskie Koleje Państwowe (do roku 1999)

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 15, 117-127

2008

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Piotr Franków
Gorzów

Transport i łączność w Gorzowie. Część 1: Polskie Koleje Państwowe (do roku 1999)

Dzieje gorzowskiej komunikacji kolejowej sięgają połowy XIX wieku. Pierwsza linia kolejowa, która połączyła ówczesny Landsberg z innymi miastami, przebiegała od Frankfurtu n.Odrą poprzez Kostrzyn n.Odrą, Gorzów, Strzelce Krajeńskie do Krzyża. Została ona uruchomiona 12 października 1857 roku.

Na przełomie XIX i XX wieku Gorzów otrzymał następujące połączenia: Skwierzyna – Gorzów Zamoście (1 grudzień 1896), Gorzów – Gorzów Zamoście (1 marca 1899), Gorzów – Rudnica – Sulęcín (1 sierpnia 1912) oraz Gorzów – Myślibórz (15 września 1912). Ważniejsze inwestycje kolejowe to most kolejowy na kanale Ulgi (1894) oraz most kolejowy na rzece Warcie (1898), który umożliwił połączenie obu gorzowskich dworców, a tym samym stworzył warunki odjazdów pociągów w kierunku południowym.

W latach 1910-1914 zbudowano estakadę, która usprawniła połączenie kolejowe Gorzowa w kierunku wschodnim i zlikwidowała kolizyjny przejazd w centrum miasta. W 1912 roku rozbudowano dworzec towarowy w kierunku zachodnim, co w wyraźny sposób poprawiło transport kolejowy przewożonych towarów. Dzięki tym inwestycjom Gorzów w tamtych latach wyrastał na ważny węzeł kolejowy¹.

Po II wojnie światowej jednym z najważniejszych zadań w odbudowie polskiego życia gospodarczego na ziemiach zachodnich było przywrócenie transportu kolejowego. Od niego zależało utworzenie polskiej administracji, zaludnienie i zagospodarowanie tych ziem. Przed polskimi kolejarzami stało zadanie przerzucenia ogromnej liczby ekspatriantów z Kresów Wschodnich, które w wyniku porozumień jałtańskich Polsce zabrano, polskich repatriantów z różnych rejonów ZSRR deportowanych tam w okresie II wojny światowej, a także powracających z Niemiec do kraju z przymusowych robót. Należało również przewieźć ogromną masę towarów, sprzętu i urządzeń potrzebnych do zagospodarowania zniszczonych terenów.

Sieć kolejowa na Ziemi Lubuskiej przejmowana była przez Poznańską Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w miarę przesuwania się wojsk radzieckich na zachód. Kolejarze byli pierwszymi pionierami na ziemiach zachodnich, którzy wnieśli duży wkład w odbudowę polskiego życia gospodarczego.

Należy pamiętać, że trzeba było nie tylko zmontować ludzi i tabor, ale również odbudować zniszczone i zdewastowane linie kolejowe (torowiska, rozjazdy, urządzenia sygnalizacyjne, łącznościowe), budynki stacyjne i dworce. Wycofujące się wojska nie-

¹ T. Frąckowiak – Skrobała, T. Lijewska, G. Wróblewska, *Gorzów Wielkopolski. Przeszłość i teraźniejszość*, pod redakcją J. Wąsickiego, Poznań 1964, s.97; zob. Siegfried B u f e, *Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen*, Otto Gerloff, *Bahnbauten in Landsberg*, Essen, September 1993, s. 46-62.

mieckie niszczyły i dewastowały urządzenia kolejowe, wiadukty i mosty, by utrudnić wojskom nieprzyjaciela opanowanie terenu i prowadzenie działań wojennych.

Pierwsza grupa kolejarzy dotarła do ówczesnego Landsbergu 19 lutego 1945 roku. Byli to kolejarze z Wągrowca, których skierowała tutaj Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu. Kierownikiem 18-osobowej grupy był Władysław Zastrożny. Został on naczelnikiem oddziału ruchowo-handlowego na odcinku Krzyż – Gorzów – Kostrzyn².

Zadaniem przybyłej grupy było uruchomienie gorzowskiego węzła kolejowego. Dworzec, most kolejowy i urządzenia zabezpieczające ruch pociągów były zniszczone w 40%. Brakowało energii elektrycznej. Zwrotnice obsługiwano ręcznie.

Niemal od początków maja 1945 r., ze względu na przyfrontowe położenie miasta urządzenia kolejowe należało odbudować, ponieważ lotnictwo niemieckie dokonywało nalotów bombowych. Zagrożenie również stanowiły grupy niemieckich dywersantów.

Polscy kolejarze znajdowali wsparcie w wojskowej komendanturze wojsk radzieckich, której była potrzebna łączność kolejowa z bliskim zapleczem frontu. Miała ona zresztą pieczę nad węzłem gorzowskim do 20 lipca 1945 roku³.

Drugą wągrowiecką grupę kolejarzy, którzy przybyli do Gorzowa 1 marca 1945 r., stanowiło 11 strażników Służby Kolei. Przewodził im Mieczysław Kamiński. W tym samym miesiącu przybyli do Gorzowa jeszcze dwie grupy kolejarzy z Poznania i Gniezna⁴.

DOKP w Poznaniu w drugiej połowie lutego 1945 r. zorganizowała Oddział Drogowy w Krzyżu, którego naczelnikiem został inż. Włodzimierz Żerebecki. Oddział ten był organizatorem odcinków drogowych i działek roboczych. Odcinek drogowy w Gorzowie zorganizował inż. Stanisław Pytlas, który przybył tu w lutym 1945 r. z grupą 20 pracowników pochodzących z Jarocina.

W drugiej połowie marca zorganizowano w Gorzowie Oddział Drogowy (przeniesiony z Krzyża). Funkcję naczelnika objął inż. Włodzimierz Żerebecki, po jego śmierci w maju 1945 r. naczelnikiem został inż. Janusz Soroko⁵.

W tym samym miesiącu powstał Odcinek Sygnałowy. Podlegały mu urządzenia zabezpieczenia ruchu, łączności i elektroenergetyczne. Organizatorami tego odcinka byli Balcerk i Stefan Rębacz, zawiadowcą mianowano Eryka Koitkę⁶.

2 H. Zięba, *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, okres 1945-1992*, Poznań 1993, s.28; Obsadę stacji Gorzów stanowili wówczas: Alojzy Bauza, Stanisław Bonikowski, Alfons Brzeczka, Waław Cwierniak, Mieczysław Dypko, Bolesław Grajek, Jan Gryszko, Edmund Kaczorowski, Hieronim Kotecki, Stefan Lijewski, Stefan Machnikowski, Paweł Macierzewski, Andrzej Najderek, Hieronim Paulus, Jan Tomczak, Zygfryd Wawrzyniak, Stanisław Werwiński i Władysław Zastrożny; zob. *Gorzów 1945-1990*, pod red. S. Cieśli, Gorzów 1990, s.25-26; J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, Gorzów Wlkp. 1999, s. 103.

3 H. Ankie wicz, *Szkice gorzowskie*, Szczecin 1989, s. 13; *Wiosna na rumowisku i inne opowiadania pionierów*, oprac. Z. Linkowski, Gorzów Wlkp. 1987 s. 27.

4 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe. W grupie poznańskiej znajdował się m.in. Edmund Ślusarek – majster parowozowni, który w późniejszych latach był wieloletnim prezesem koła ZZK w Gorzowie Wlkp., a w 1945 r. organizował kolejową orkiestrę dętą i smyczkową oraz chór męski i mieszany. Z grupą kolejarzy z Gniezna przybył m.in. Jan Paluszkiwicz, który uruchomił pompownię wody trakcyjnej.

5 H. Zięba, *Monografia ...*, dz. cyt., s.28.

6 Tamże; por. Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia Mieczysława Kamińskiego.

15 marca 1945 roku została uruchomiona stołówka kolejowa. Zaopatrywana była w żywność przez stacjonującą w Gorzowie radziecką jednostkę wojskową, a następnie przez Komendanturę Wojsną Miasta. Od 10 kwietnia 1945 r. częściowym zaopatrzeniem zajął się Wydział Apropowizacji poznańskiej DOKP. W tym też czasie utworzono stołówki kolejowe w Krzyżu i Kostrzynie n. Odrą. Stołówki kolejowe w Gorzowie, Krzyżu i Kostrzynie były także punktami aprowizacyjnymi, które zajmowały się rozdziałem żywności na swoich odcinkach. Organizacją stołówek zajmował się przedstawiciel DOKP Wł. Łukowski i Józef Serwaczak. Pierwszym kierownikiem stołówki kolejowej w Gorzowie został Stanisław Marciniak⁷.

Organizatorami kolejowej służby zdrowia w Gorzowie byli: lek. med. Władysław Przybylski, przybyły do Gorzowa z oflagu z głębi Niemiec, lek.med. Zbigniew Lisiński oraz pielęgniarz – sanitariusz Tadeusz Olszewski⁸.

Ważną rolę w odbudowaniu gorzowskiego węzła kolejowego odegrali mieszkańcy Landsbergu – Polacy – Wojciech Bok z parowozami i Alfons Bartkowski, którzy odszukali niemieckich robotników kolejowych. Skierowano ich do naprawy uszkodzonych torów, taboru kolejowego i innych urządzeń kolejowych⁹.

Przy odbudowie pracowali Polacy, robotnicy niemieccy i żołnierze radzieccy, którzy podlegali Komendantowi Wojsnemu Miasta, pułkownikowi Josifowi Michajłowiczowi („Siergiejowi”) Dragunowi. Bezpośredni nadzór nad gorzowskim węzłem kolejowym sprawował mjr Kołyszko¹⁰.

Jeszcze przed oficjalnym przekazaniem Polakom administracji jednostek kolejowych przez Radziecki Kolejowy Zarząd Wojskowy naszym kolejarzom przekazano stanowiska kierownicze.

W kwietniu 1945 roku została oddana do użytku Parowozownia. Dokonywano tam napraw bieżących i kontrolnych. Pierwszym naczelnikiem Parowozowni został Zygfryd Wawrzyniak. Wyposażenie otrzymała gorzowska placówka z Wągrowca, Inowrocławia, Poznania i Jarocina. Pod koniec marca 1945 roku dotarły do Gorzowa drużyny parowozowe z wymienionych miast. Nowe parowozy wykorzystywano głównie do prowadzenia pociągów z dostawami dla frontu¹¹.

7 *Wiosna na rumowisku i inne opowiadania pionierów*, dz. cyt., s. 30; Archiwum Muzeum Okręgowego w Gorzowie Wlkp., Wspomnienia M. Kamińskiego, s. 4.

8 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia Mieczysława Kamińskiego. Autor podaje, że przed utworzeniem Rejonowej Przychodni Lekarskiej PKP nadzór lekarski nad kolejarzami w Gorzowie sprawował lekarz Jugosłowianin, który przyjmował pacjentów w budynku „zielonym” przy ul. Młyńskiej (obecnie budynek ten nie istnieje), a następnie lekarz med. S. Dankowski, który korzystał z pomieszczeń budynku przy ul. Sikorskiego 38. Rejonową Przychodnię Lekarską PKP utworzono przy ul. Dworcowej 4. Wyjątkową sympatię wśród gorzowskich kolejarzy cieszył się dr Władysław Przybylski – pierwszy dyrektor Szpitala Miejskiego w Gorzowie przy ul. Warszawskiej. W czasie uroczystości państwowych chętnie występował w mundurze kolejarzkim z zespołem kolejowej orkiestry dętej.

9 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia Wojciecha Boka.

10 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł Kolejowy Gorzów Wlkp.; oprac. Józef Wolniewicz, mgr inż Ryszard Wiśniowski, por. H. A n k i e w i c z, *Szkiec gorzowskie*, dz. cyt., s.15; por. D. A. R y m a r, *Pułkownik Dragun „Ziemia Gorzowska”* 1999 nr 32, s. 18-19.

11 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia Antoniego Króla; Autor „Wspomnień” podaje, że obsługiwał parowozy następujących typów: Pk 1-177, Pk1-175, Ok-374; Wspomnienia Wojciecha B o k a; Autor wymienia, że Parowozownia w Gorzowie posiadała parowozy typu: Ty2, Tr203 (produkcji amerykańskiej).

8 maja 1945 roku gorzowską stację kolejową przejęła polska administracja, zastępując dotychczasowe radzieckie kierownictwo wojskowe. Pierwszym polskim zawiadowcą został Józef Szukała¹².

W tym też miesiącu zorganizowano w Gorzowie Oddział Elektrotechniczny, któremu podlegały odcinki sygnałowe. Zostały one później przekształcone na odcinki łączności oraz zabezpieczenia ruchu kolejowego. Naczelnikiem tego oddziału mianowano Władysława Włochowicza¹³. Powołano też wówczas Związek Zawodowy kolejarzy, którym kierował Walerian Daleszyński¹⁴.

Na przełomie maja i czerwca 1945 r. zorganizowano orkiestrę dętą. Jednym z organizatorów był Edmund Ślusarek z Parowozowni. Pierwszym kapelmistrzem został Edmund Grafka, po nim funkcję tę objął Kazimierz Szczepaniak. Orkiestra ta przez wiele lat była chlubą gorzowskich kolejarzy. Brała udział w uroczystościach państwowych i kościelnych¹⁵.

W czerwcu 1945 r. do Gorzowa dotarli pierwsi kolejarze – ekspatrianci z Kresów Wschodnich, którzy zasilali kadrowo gorzowski węzeł kolejowy. Osiedlili się w Gorzowie do końca 1945 roku. Byli to doświadczeni fachowcy z wieloletnią praktyką. Pochodzili ze Lwowa, Tarnopola, Stanisławowa, Drohobycza, Kołomyi, Brześcia, Zdołbunowa, Grodna, Baranowicz i innych miejscowości. W annałach gorzowskiego kolejnictwa zapisali się jako pracownicy sumienni i odpowiedzialni. Do grupy tej należy zaliczyć m.in.: Antoniego Króla, inż. Feliksa Lisowskiego, Mariana Wojtarowicza, Ludwika Kassarabę, Stanisława Gajewskiego, Kazimierza Wiśniowskiego, mgra inż. Ryszarda Wiśniowskiego, Piotra Tężyckiego, Juliana Apanowicza, Wincentego Karaszekwicz, Stanisława Misiurę, Jana Dziwera, Antoniego Małymońko, Antoniego Chmurę, Mikołaja Tracewskiego, Stanisława Gajewskiego¹⁶.

W czerwcu 1945 roku został zorganizowany Oddział Mechaniczny, którego pierwszym naczelnikiem został inż. Feliks Lisowski. Został on skierowany z Poznania, dotarł tam z Brześcia n.Bugiem. Jego zastępcą został Wincenty Karaszekwicz¹⁷.

Oddziałowi Mechanicznemu w Gorzowie podlegała Parowozownia w latach 1945-1947. Następnie podporządkowano ją w ramach reorganizacji Oddziałowi Mechanicznemu w Zbąszynku. W 1957 roku po likwidacji oddziałów mechanicznych PKP powołały oddziały trakcji. Gorzowską Parowozownię podporządkowano Oddziałowi Trakcji w Krzyżu. Naczelnikiem został inż. Antoni Urban (Wilnianin). Następnym naczelnikiem Oddziału był mgr inż. Ryszard Wiśniowski, ekspatriant z Tarnopola, który w 1945 r. wraz z ojcem Kazimierzem – wieloletnim kierownikiem pociągów przybył do Gorzowa i temu miastu obaj poświęcili swoje życie zawodowe¹⁸.

Gorzowscy kolejarze chętnie przyłączali się do odbudowy miasta. Zajmowali się odgruzowywaniem, porządkowaniem otoczenia zniszczonego dworca, porządkowaniem

12 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł kolejowy Gorzów Wlkp.; oprac. J. W o l n i e w i c z, mgr inż. R. W i ś n i o w s k i.

13 Tamże.

14 Tamże.

15 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia M. Kamińskiego.

16 Tamże.

17 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia Wojciecha Boka.

18 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, „Wspomnienia” A. K r ó l a, s.7.

świętyń i ponownym przystosowaniem do ich funkcji religijnych. Mocno zaakcentowali swój udział w pracach przy porządkowaniu i remoncie Kościoła Mariackiego, przyszłej gorzowskiej katedry.

Kościół ten został poświęcony w czasie uroczystości dożynkowych 9 września 1945 r. i przekazany wiernym obrządku rzymskokatolickiego. Świątynia ta stała się katedrą 28 października z chwilą objęcia jej przez Administratora Diecezji Gorzowskiej, ks. Edmunda Nowickiego. Dla wszystkich Polaków w Gorzowie była to podniosła uroczystość¹⁹.

Węzeł kolejowy w Gorzowie został przekazany pod administrację polskich kolejarzy 20 lipca 1945 r. przez przedstawiciela radzieckiego Kolejowego Zarządu Wojskowego mjra Kołyszkę. Natomiast linię kolejową o znaczeniu strategicznym – Krzyż – Kostrzyn n. O – polscy kolejarze przejęli 28 sierpnia 1945 roku²⁰.

We wrześniu 1945 r. został przeniesiony z Krzyża do Gorzowa n. Wartą Oddział Ruchowo – Handlowy. Kierował nim Hieronim Marciniak. Po jego odejściu naczelnikiem Oddziału został Waclaw Andrzejewski, funkcję jego zastępcy pełnił Józef Chmura²¹.

Jak już wspomniano, poza jednostkami wykonawczymi (stacja, parowozownia, odcinek drogowy, odcinek sygnałowy) tworzone były w Gorzowie w 1945 r. kolejowe jednostki szczebla kierującego – Oddział Drogowy, Oddział Elektrotechniczny, Oddział Mechaniczny i Oddział Ruchowo-Handlowy.

W latach następnych w ramach restrukturyzacji niektóre jednostki zmieniały nazwy, zakres czynności, a także teren podporządkowania, a niektóre były likwidowane.

19 Tamże. Autor „Wspomnień” Wojciech Bok o wkładzie kolejarzy w odbudowę katedry, ufundowaniu i montażu nowego ołtarza głównego napisał: „Był to ołtarz dębowy z obrazem, przedstawiającym Wniebowzięcie NMP. Składki na ołtarz zbierali kolejarze Gorzowa, Kostrzyna n. O, Krzyża oraz wszystkich jednostek leżących między wymienionymi węzłami kolejowymi. Obraz zafundował inż. Feliks Lisowski”, por. Gorzów 1945-1990, pod red. S. C i e ś l i, GTK, Gorzów Wlkp., 1990, s.119-120.

20 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł kolejowy Gorzów Wlkp.; oprac. J. W o l n i e w i c z, R. W i ś n i o w s k i.

21 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Wspomnienia M. K a m i ń s k i e g o.

Tabela 1. Jednostki PKP w Gorzowie Wlkp. w latach 1945-1999 ²²

L.p.	Nazwa jednostki	Okres działalności	Kadra kierownicza	Uwagi
1.	Stacja PKP restrukturyzacja 1.07.1998 : - Sekcja Przewozów Pasażerskich - Sekcja Przewozów Towarowych - Sekcja Inżynierii Ruchu	1945-1998	<u>Zawiadowcy:</u> Józef Szukała Franciszek Piasecki Kazimierz Cisek Józef Murdza Józef Nadolny Władysław Woliński Bogdan Koralewski Jerzy Kędziora Antoni Zieliński <u>Naczelnicy:</u> Edmund Jagielka mgr Witold Jakubowski Marek Kamiński <u>Naczelnicy:</u> inż. Zbigniew Tomaszewski mgr Roman Stańczak	
2.	Parowozownia	1945 – 1988 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> Zygfryd Wawrzyniak Wincenty Karaszkievicz Antoni Włodarczyk Antoni Swora <u>Zawiadowcy:</u> Ludwik Nowak Edward Odoj Czesław Lisek Władysław Wiśniewski Jerzy Zdrojewski Roman Kurago mgr inż. Ryszard Szymanowski	
3.	Oddział Mechaniczny	1945 – 1947 (likwidacja)	<u>Naczelnik:</u> inż. Feliks Lisowski	
4.	Oddział Ruchowo-Handlowy Oddział Eksploatacyjny Oddział Przewozów Oddział Ruchowo-Handlowy	1945 – 1951 1951 – 1955 1956 – 1958 1958 – 1975 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> Heronim Marciniak Wacław Andrzejewski inż. Janusz Komarnicki Zdzisław Kiełbik	
5.	Oddział Drogowy	1945 – 1975 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> inż. Włodzimierz Żerebecki inż. Janusz Soroko inż. Wacław Łukaszewski inż. Stefan Szymaniak	

22 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł kolejowy Gorzów Wlkp. (oprac. J. Wołniewicz, mgr inż. R. Wiśniewski). Opracowanie tabeli – autor.

	reaktywacja	1983 – 1998	<u>Naczelnik:</u> Jan Nowak	
6.	Oddział Elektrotechniczny Oddział Zabezpieczenia Ruchu i Łączności	1945 – 1955 1956 – 1975 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> Władysław Włochowicz Jan Kwitkowski Sylwester Kijak	
7.	Wagonownia	1954 – 1997	<u>Naczelnicy:</u> Walerian Daleszyński Henryk Czerniachowicz Jan Piotrowiak Władysław Plewa Ryszard Słowikowski Zbigniew Olejniczak inż. Zdzisław Mania	
	po restrukturyzacji: Zakład Taboru PKP	1997 – 1999	<u>Dyrektor:</u> inż. Zdzisław Mania	
8.	Rejonowa Przychodnia Kolejowej Służby Zdrowia Obwodowa Przychodnia Lekarska PKP Obwód Lecznictwa Kolejowego	1945 – 1968 1969 – 1975 1975 – 1999	<u>Kierownicy:</u> lek. med. Stefan Dankowski lek. med. Władysław Przybylski lek. med. Józef Frąckowiak lek. med. Jan Sobusiak lek. med. Jan Marecki <u>Dyrektorzy:</u> lek.med. Marian Matuszewski lek.med. Grażyna Andrzejewska lek.med. Antoni Zygmund	
9.	Dyrekcja Rejonowa Kolei Państwowych	1975 – 1983 (likwidacja)	<u>Dyrektorzy:</u> Zdzisław Kiełbik mgr inż. Wojciech Krzesiński	
10.	Oddział Budynków	1983 – 1991 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> inż. Mikołaj Misiewicz mgr inż. Wojciech Krzesiński	
11.	Oddział Socjalo-Bytowy	1983 – 1991 (likwidacja)	<u>Naczelnicy:</u> mgr Ireneusz Bukowski mgr Józef Piątek	
12.	Oddział Drogowy	1983 – 1998 (likwidacja)	<u>Naczelnik:</u> Jan Nowak	
13.	Zakład Infrastruktury Kolejowej Służby: Drogowa Automatyki Ruchu Budynków Elektroenergetyki	od 1998	<u>Dyrektorzy:</u> mgr Roman Stańczak inż. Jan Wojtkun	

W wyniku zmian reorganizacyjnych w polskim kolejnictwie z dniem 1 października 1975 roku zlikwidowano oddziały PKP i utworzono dyrekcje rejonowe kolei państwowych. W Gorzowie Wlkp. na czele DRKP stanął Zdzisław Kielbik. Po likwidacji w 1983 roku DRKP w Gorzowie Wlkp. powstał Rejon Przewozów Kolejowych.

Od 1 kwietnia 1983 roku Węzeł PKP w Gorzowie wraz z linią kolejową Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn n. Odrą włączono do Pomorskiej Dyrekcji Kolei w Szczecinie. Gorzowską Parowozownię od 1 czerwca 1988 r. podporządkowano Lokomotywowni w Kostrzynie n.Odrą, a od 1988 roku w ramach dalszych restrukturyzacji powołany Zespół Drużyn podporządkowano Lokomotywowni w Krzyżu.

W gorzowskim Węźle PKP funkcjonowały także różne komórki i organizacje: Były to:

- Punkt Informacji Techniczno- Ekonomicznej (1952–1999),
- Komitet Zakładowy PPR, później PZPR (1947–1989),
- Związek Zawodowy Kolejarzy (od 1945),
- Punkt Sanitarно-Epidemiologiczny przy kolejowych placówkach zdrowia (1950–1999).

Ponadto w latach 1945–1952 przy Parowozowni istniała szkoła praktycznej nauki zawodu. Po siedmniu latach przerwy została reaktywowana przy Wagonowni. Ostatecznie została zlikwidowana w 1994 r.²³

Inwestycje kolejowe

Wśród wielu prac dotyczących odbudowy, napraw bieżących i modernizacji urządzeń kolejowych w Gorzowie na uwagę zasługiwała całkowicie nowa inwestycja – dworzec kolejowy. Projekt nowego dworca opracował zespół architektów pod kierunkiem K. Serowskiego. Uroczyste oddanie do użytku tej ważnej dla miasta placówki nastąpiło 9 września 1962 roku²⁴.

Drugą ważną inwestycją dla gorzowskiego kolejnictwa było otwarcie nowego kolejowego mostu na Warcie, łączącego Gorzów Wlkp. ze Zbąszynkiem. Most ten, zbudowany przez Niemców w 1938 r., został uszkodzony podczas opuszczania miasta w styczniu 1945 roku przez wojska niemieckie. Wyszadzono trzy filary aż do fundamentów i zatopiono całą konstrukcję mostową przęsła nurtowego.

Projekt odbudowy mostu został opracowany przez głównych projektantów, inż. Chuździńskiego i inż. Oferzyńskiego pod kierownictwem mgra inż. Głowiaka. Konstrukcję wykonały kolejowe Zakłady Konstrukcji Stalowych w Starosielcach. Budowę kierował inż. Kłopotciński. Nowy most znacznie usprawnił pracę sieci kolejowej całego rejonu, a szczególnie przewozy towarowe²⁵. Ewenementem jest skośne ułożenie mostu względem nurtu rzeki i podwójny łuk mostowy. Posiada 7 przęseł, a jego ogólna długość wynosi 315 m. Poprzedni most, zbudowany przez Niemców, miał 326 metrów.

23 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł Kolejowy Gorzów Wlkp.; oprac. J. Wołniewicz, mgr inż. R. Wiśniowski.

24 T. Frąckowiak – Skrobała, T. Lijewska, G. Wróblewska, *Gorzów Wlkp. Przeszość i terażniejszość*, pod red. J. dz. cyt., s. 251.

25 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., teczka: Polskie Koleje Państwowe, Odbudowa mostu kolejowego na rzece Warcie linii Zbąszynek – Gorzów Wlkp.; oprac. inż. Ciesielski.

Z innych prac inwestycyjnych należy wymienić:

- przebudowę i modernizację Domu Kultury „Kolejarz” (1969 r.),
- warsztat urządzeń Wagonowni (1974 r.),
- budynki zaplecza magazynowego Wagonowni (1975 r.),
- przebudowę układu torowego na wiadukcie z uwagi na zwiększoną skrajnię do przewozu wagonów produkowanych w NRD dla ZSRR (1977–1978),
- pomocniczą stację paliwa trakcyjnego (1978 r.),
- halę napraw bieżących Wagonowni (1984 r.),
- posterunek towarowy rewidentów taboru kolejowego (1985 r.),
- zajezdnię dla drezyny służby drogowej z zapleczem (1986 r.),
- posterunek dyżurnego ruchu dworca towarowego (1987 r.),
- posterunek osobowy rewidentów taboru kolejowego (1989 r.),
- ponowna przebudowa układu torów na odcinku: perony dworca osobowego – posterunek dróżnika przy ul. Teatralnej (inwestycja z lat 1977–1978) ze względu na zmniejszenie ilości kursujących pociągów na trasie Kostrzyn – Krzyż (1992–1993)²⁶.

W kwietniu 1985 roku z okazji obchodów 40 rocznicy powrotu Ziemi Zachodnich do Polski gorzowski Węzeł PKP ufundował kolejarzom pionierom miasta Gorzowa obelisk z pamiątkową płytą przy dworcu kolejowym²⁷. Jednocześnie załoga Węzła PKP otrzymała sztandar od gorzowskiego społeczeństwa.

Działalność sportowa kolejarzy

Wśród kolejarzy, którzy pierwsi przybyli do grodu nad Wartą, było wielu działaczy sportowych i sportowców z okresu przedwojennego. Z ich inicjatywy doszło do zorganizowania w Gorzowie pierwszego meczu piłkarskiego. Przeciwnikami gorzowskich kolejarzy byli żołnierze radzieccy. Mecz odbył się 1 maja 1945 roku z wynikiem 2:1 dla wojskowych.

W dwa tygodnie później – 14 maja 1945 roku – z inicjatywy Pawła Macierzewskiego powołano w Gorzowie pierwszy klub sportowy pod nazwą Kolejowy Klub Sportowy „Kolejarz”. W klubie utworzono cztery sekcje: piłki nożnej, boks, lekkoatletyki i tenisa stołowego. Na prezesa klubu wybrano Zygryda Wawrzyniaka. Od 1957 roku przyjęto nazwę: Kolejowy Klub Sportowy „Warta”²⁸.

Klub ten uległ likwidacji w 1994 roku. Na bazie rozwiązanej KKS „Warta” powstał Kolejowy Klub Piłkarski „Warta – Wartex”, który prowadzi drużynę juniorów. Funkcję prezesa pełni Leszek Jankowiak. Ponadto utworzono małe kluby jednosekcyjne:

- Klub Sportowy „Kolejarz” – sekcja podnoszenia ciężarów z prezesem Tadeuszem Skrzeczko;
- Klub Sportowy „Tajfun” – sekcja tenisa stołowego (istniał do 1995 r.), funkcję prezesa pełnił Augustyn Sitek;

26 Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Teczka: Polskie Koleje Państwowe, Węzeł kolejowy w Gorzowie Wlkp. (oprac. J. Wołowiec, mgr inż. R. Wiśniewski).

27 Płyta zawiera napis: „Kolejarzom pionierom miasta Gorzowa Wlkp. w 40-tą rocznicę powrotu Ziemi Zachodnich do Macierzy. Gorzów Wlkp. Kwiecień 1985. Załoga Węzła PKP”.

28 KKS „Warta” Gorzów Wlkp., *Wydawnictwo jubileuszowe z okazji 40-lecia klubu*, Gorzów Wlkp. 1985. Prezesami klubu w latach 1945–1994 byli: Zygfryd Wawrzyniak, Walerian Daleszyński, Gabriel Staszak, Janusz Komarnicki, Edmund Ślusarek, Alfons Ziętkiewicz, Zygmunt Matuszewski, Wiktor Szeligowski, Władysław Papiernik, Józef Kozłowski, Edward Karasiewicz, Czesław Dąbrowa (najdłuższa kadencja 1963–1981), Zdzisław Mania, Henryk Hańczuk, Bernard Pawłowski.

- Kolejowy Klub Sportowy „Warta” – sekcja badmintonu z prezesem Tadeuszem Sudczakiem;
- Sekcja szachowa działająca w Domu Kultury „Kolejarz”.

Klub kolejarzy zapisał się znacząco w historii sportu gorzowskiego. Cieszył się dużym uznaniem, miał wielu sympatyków.²⁹ W ponad 50-letniej działalności klubu sukcesy sportowe odnotowano w następujących dyscyplinach: badmintonie, boksie, brydżu sportowym, kolarstwie, koszykówce, lekkoatletyce, łucznictwie, piłce nożnej, piłce ręcznej, piłce siatkowej, pływaniu, podnoszeniu ciężarów, szachach, szermierce, tenisie, tenisie stołowym³⁰.

W tym najstarszym gorzowskim klubie sportowym trenowało i osiągnęło sukcesy wielu sportowców pochodzących po kilku z tej samej rodziny. Należeli do nich m.in.:

- Piaskowscy: (bracia: Alojzy, Janusz, Józef, Kazimierz i Zdzisław) – piłka nożna,
- Kulczyccy (bracia: Janusz, Ryszard i Zbigniew oraz młodsze pokolenie: Dorota, Joanna i Sylwia) – tenis stołowy,
- Świętkowie (rodzeństwo: Irena, Eugeniusz, Tadeusz i Zenon – piłka nożna: bracia i Irena – pływanie),
- Wiśniewscy (trzej bracia) – szermierka,
- Zborowscy (ojciec: Edmund, bracia: Janusz i Ryszard) – tenis stołowy,
- Krzyżaniakowie (rodzeństwo: Grażyna, Janusz, Ryszard) – tenis stołowy,
- Królakowie (dwaj bracia) – pływanie,
- Majchercy (dwaj bracia) – pływanie,
- Bałówny (siostry: Barbara i Ewa) – lekka atletyka,
- Klinówny (dwie siostry) – lekka atletyka i piłka siatkowa,
- Jazowie (rodzeństwo: Dorota i Krzysztof) – tenis stołowy i inni.³¹

W ciągu półwiecza przewinęła się przez ten kolejarzski klub bardzo liczna grupa zasłużonych dla gorzowskiego i polskiego sportu szkoleniowców. Ich wychowankowie odnosili sukcesy na arenach sportowych kraju i na imprezach międzynarodowych³².

Wybitnymi działaczami sportowymi „Kolejarza” – „Warty” byli: Czesław Dąbrowa, Marian Frühauf, Tadeusz Owsiniński, Władysław Papiernik, Władysław Piec, Janusz Popławski, Stefan Studziński, Wiktor Szeligowski, Jan Znój³³.

Klub posiadał stadion przy ul. Myśluborskiej, przejęty później przez KS „Unia” (późniejszy „Stilon”). Kolejarze dzięki dużemu wkładowi własnej pracy zbudowali nowy stadion przy ul. Dąbrowskiego. Później, już po rozwiązaniu klubu, stadion znajdował się krótko pod administracją gorzowskiego OSiR-u i Zamiejscowego Wydziału poznańskiej AWF w Gorzowie Wlkp. Obecnie stadion ten jest własnością Oddziału Drogowego PKP w Gorzowie Wlkp.

Turystyka

Działalność koła PTTK „Kolejarz” przejawiała się w dwóch etapach: pierwszy to lata 1956-1965, drugi – 1969-1990. W pierwszym okresie istniały dwie aktywne sekcje:

29 *Zarys historii sportu w Gorzowie Wlkp. 1945–1997*, pod red. Bernarda Woltmanna, Gorzów Wlkp. 1998.

30 KKS „Warta” Gorzów Wlkp. ..., dz. cyt., s. 12-32.

31 KKS „Warta” Gorzów Wlkp. ..., dz. cyt., s. 11.

32 KKS „Warta” Gorzów Wlkp. ..., dz. cyt., s. 30-31; *Zarys sportu w Gorzowie Wlkp.*, dz. cyt. s. 101-189.

33 KKS „Warta” Gorzów Wlkp. ..., dz. cyt., s. 11.

kajakowa i turystyki pieszej górskiej. Sekcjami kierowali: Czesław Staburzański i Adam Dziurawicz. Ze względu na reorganizację PKP wielu członków kół turystycznych zmieniło miejsce pracy i stąd działalność kół ustała.

Reaktywowanie działalności nastąpiło w 1969 roku. Nowo utworzone koło działało przy Oddziale Ruchowo-Handlowym, dyrekcji Rejonowej i Oddziale Drogowym. Utworzono wówczas sekcje: kolarską, pieszą niziną oraz pieszą górską. Prezesami byli: Leszek Wyczesany (1969-1975) i Józef Wolniewicz (1975-1990). Koło PTTK gorzowskich kolejarzy było organizatorem wielu imprez turystycznych. We współzawodnictwie kół zakładowych w województwie plasowali się na najwyższych pozycjach³⁴.

Kolejarze gorzowskiego Węzła PKP w ponad półwiecznej historii polskiego Gorzowa bardzo znacząco wpisali się w jego życie w zakresie powojennej odbudowy, rozwoju miasta i regionu w latach następnych.

³⁴ Archiwum Muzeum Lubuskiego w Gorzowie Wlkp., Węzeł PKP w Gorzowie Wlkp., oprac. J. Wolniewicz, mgr inż. R. Wiśniowski.

Aktywnymi działaczami turystycznymi byli: Gertruda Klin, Andrzej Mazur, Józef Nadolny, Zbigniew Wiśniowski, Leonard Przybyło, Zofia Wolniewicz. Wysoko były oceniane znaczki turystyczne, które projektował na różne imprezy Józef Wolniewicz. Koło turystyczne gorzowskich kolejarzy zostało wyróżnione złotą odznaką PTTK.