

Grzegorz T. Śnieciński

150 lat linii kolejowej

Oleśnica – Krotoszyn – Gniezno

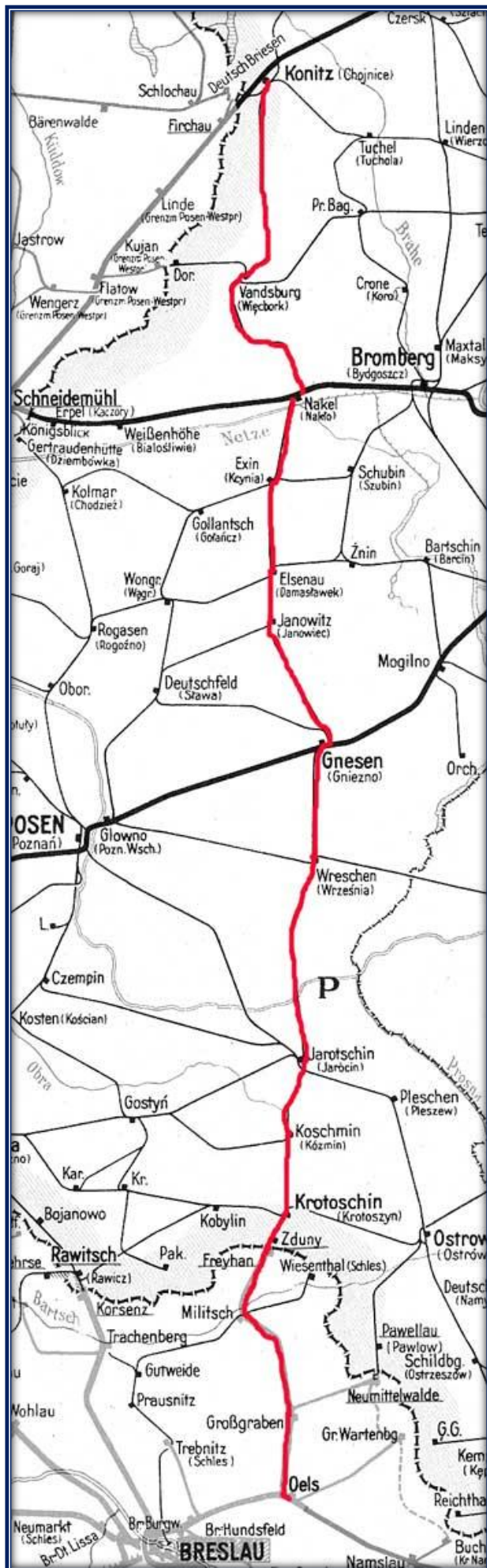
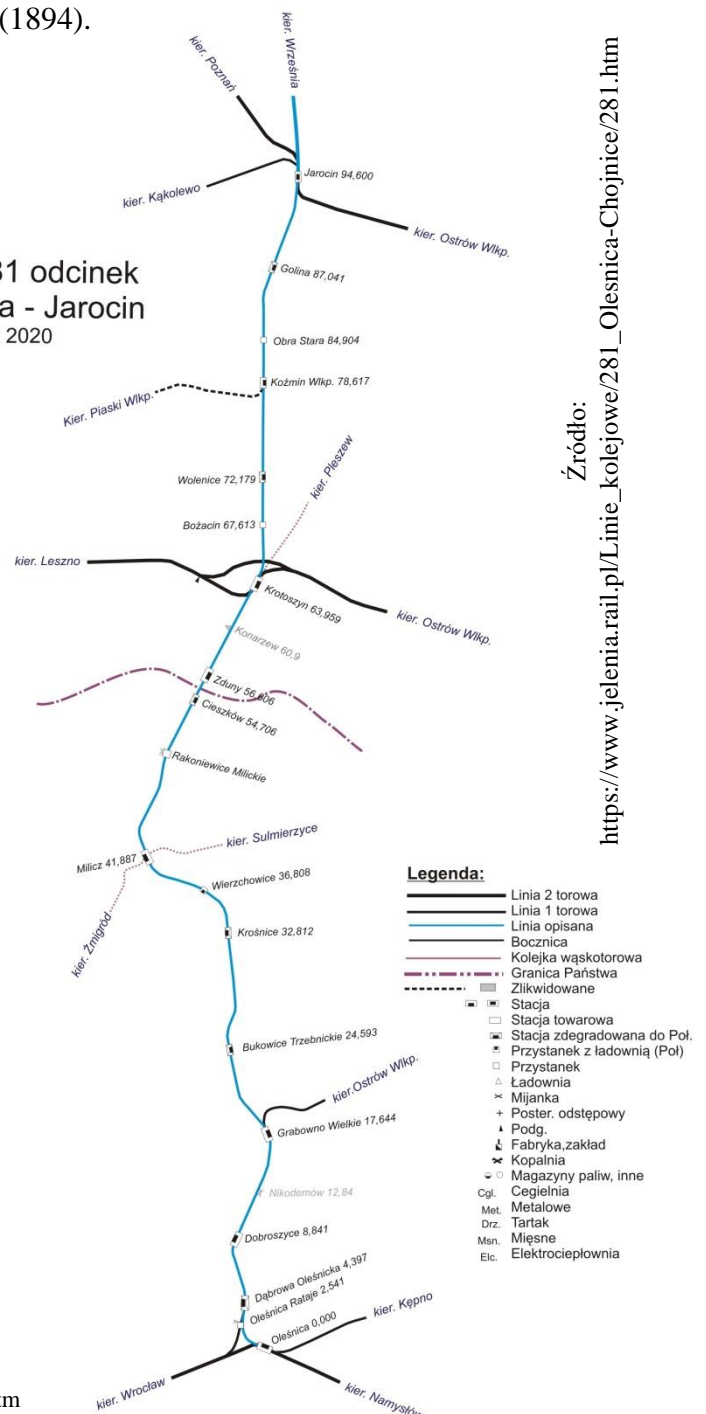


Linia kolejowa nr 281

Linia kolejowa nr **281 Oleśnica – Chojnice**, będąca pod zarządem PKP Polskich Linii Kolejowych, ma długość **311 km**. Szlak jest położony na obszarze czterech województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Linia ma w większości przebieg jednotorowy za wyjątkiem odcinków: Dąbrowa Oleśnicka – Grabowno Wlk. oraz Jarocin – Gniezno. Szlak jest częściowo zelektryfikowany (na odcinku Oleśnica – Gniezno) i wykorzystywany do ruchu pasażerskiego i towarowego. W północnej części trasy (Gniezno – Chojnice) sporadycznie występuje ruch towarowy.

Budowa linii z Oleśnicy do Gniezna rozpoczęła się w 1872 r. **30 czerwca 1875 r.** nastąpiło jej uruchomienie, a oficjalne otwarcie linii miało miejsce **4 lipca** tego samego roku. W kolejnych latach wybudowano następne odcinki trasy: **Gniezno – Nakło nad Notecią** (1887), **Nakło nad Notecią – Chojnice** (1894).

Linia 281 odcinek
Oleśnica - Jarocin
Stan na rok 2020



Mapa linii kolejowej Oleśnica – Chojnice (1938). Źródło:

<https://www.klauserbeck.de/Kilometrierung/Tabelle1/KonitzOels/KonitzOels.htm>

Powstanie i rozwój linii kolejowej Oleśnica – Gniezno

Półtora wieku temu, w **1875 r.**, kolej żelazna po raz pierwszy dotarła do **Krotoszyna**, rozpoczynając nową erę w dziejach miasta. Począwszy od poł. XIX w. na terenie Wielkopolski mamy do czynienia z systematycznym usprawnianiem systemów komunikacyjnych przez pruskiego zaborcę. Szczególną rolę odegrało tu upowszechnienie się jednego z najważniejszych wynalazków ludzkości – kolei parowej. Ekspansja tego środka lokomocji przyczyniła się w znaczącym stopniu do rozwoju wielu miast i miasteczek, które uzyskały dzięki temu szanse na rozkwit społeczno-gospodarczy.

Początki kolejnictwa na ziemi krotoszyńskiej to przełom lat 60. i 70. XIX w. Właściciele ziemscy z południowej Wielkopolski i Śląska postanowili wytyczyć nowy szlak, który miał usprawnić i skrócić (o ok. 75 km) transport węgla z kopalń do portów nad Bałtykiem. Przyszła linia miała też mieć znaczenie strategiczne, bowiem planowano, że będzie przebiegać wzdłuż granicy zaboru rosyjskiego. Zamierzano połączyć Kolej Prawego Brzegu Odry (linia prowadząca z Wrocławia do Tarnowskich Gór) z powstającą wówczas trasą kolejową z Poznania do Torunia. Wkrótce zawiązało się konsorcjum w skład którego wszedł m.in. książę **Maksymilian Karol von Thurn und Taxis** z **Krotoszyna**. Prace przygotowawcze nad nową linią wykonano w latach 1868-71. W **1872 r.** zawiązało się **Towarzystwo Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej** z siedzibą we Wrocławiu. **Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft** uzyskało **17 czerwca 1872 r.** koncesję na budowę i późniejszą eksploatację linii. W dokumencie tym przyjęto założenie, że nowy szlak musi być uruchomiony w przeciągu trzech lat. W tym samym roku zlecono firmie **Plessner & Co** budowę linii z **Oleśnicy** do **Gniezna**. Prace ruszyły w **1873 r.** jednak już w kolejnym roku je wstrzymano ze względu na trudności finansowe spółki. Budowę dokończyło **Towarzystwo Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej** z siedzibą w Oleśnicy. Za powstanie nowego szlaku kolejowego odpowiedzialny był Królewski Budowniczy Górnośląskich Kolei **Wilhelm Grapow**, znany architekt, projektant wielu dworców wrocławskich, w tym tego najsłynniejszego, przepięknego Dworca Głównego.

Budowę jednotorowej linii z **Oleśnicy** do **Gniezna** ukończono ostatecznie zgodnie z planem, w **1875 r.** Przekazano ją do eksploatacji **30 czerwca** tego roku, a oficjalne otwarcie linii nastąpiło kilka dni później, **4 lipca 1875 r.** Budowa trwała dwa lata i kwartał, kosztowała blisko 21 mln marek. Z uwagi na wcześniejsze problemy finansowe spółki, linia początkowo nie była w pełni sprawna, a niektóre obiekty miały charakter tymczasowy.

Nowa linia kolejowa szybko wpisała się w krajobraz dwóch pruskich prowincji. Miała znaczenie militarne (transport wojsk blisko granicy), umożliwiała również szybszy i tańszy transport towarów ze Śląska na Pomorze. Dzięki kolei ułatwiony był dostęp do rynku zbytu i surowców, a dzięki licznym bocznicom powstawały i rozwijały się zakłady przetwórcze. Połączenie Dolnego Śląska z Wielkopolską sprzyjało integracji kulturowej i gospodarczej tych terenów, wpływało też na powstawanie nowych osiedli i rozwój miast i miasteczek. **Krotoszyn** również sporo zyskał pod tym względem. W mieście wybudowano jedną z 20 stacji na tej linii. Wraz z jej powstaniem do miasta trafiła grupa kolejowych urzędników niemieckich, którzy osiedlili się tu na stałe. Władze Krotoszyna udzieliły ponadto subwencji na rozbudowę kolei żelaznych.

Budowniczości linii. Źródło: H. Zięba "Monografia DOKP w Poznaniu 1848-1945"



kolejowej w Wielkopolsce, do którego w późniejszych latach dobudowywano kolejne linie boczne i drugorzędne. Szlak kolejowy przebiegający przez **Krotoszyn** nie przynosił jednak spodziewanych zysków

Naczelnym dyrektorem **Kolei Oleśnicko-Gnieźnieńskiej (Bahn Oels - Gnesen)** został jej budowniczy, **Wilhelm Grapow**. Był nim do czasu upaństwowienia tej linii w **1886 r.** Wówczas przestała to być kolej powstała z kapitału prywatnego, a stała się państwową i podlegała odtąd Dyrekcji Kolei we Wrocławiu. Linia **Oleśnica – Gniezno** wchodziła w układ kolei magistralnych, stanowiących szkielet komunikacji

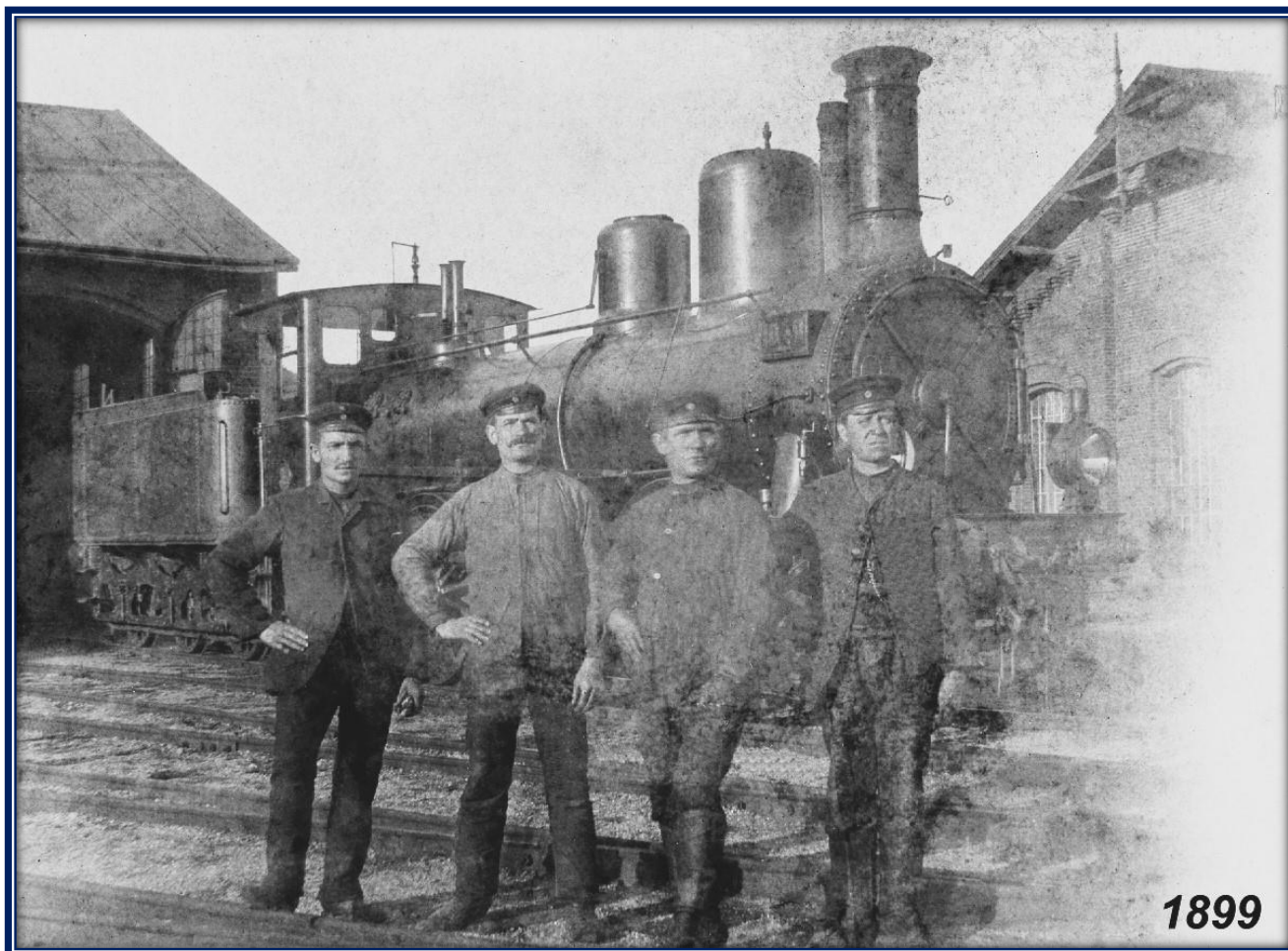
ze względu na oddanie do eksploatacji **10 grudnia 1875 r.** o wiele ważniejszej i bardziej konkurencyjnej trasy **Poznań – Jarocin – Ostrów - Kluczbork.**

W rozkładzie jazdy z 1885 r. z Krotoszyna odjeżdżały 3 pociągi do Oleśnicy (podróż trwała średnio 2.5 h) oraz 4 pociągi do Jarocina (w tym 3 do Gniezna – podróż trwała średnio 3.5 h). Wagony były wówczas podzielone na 4 klasy, a w dwóch pociągach kursujących na tej trasie były oddzielne przedziały dla palących i niepalących oraz specjalne przedziały tylko dla pań. Letni rozkład jazdy z 1914 r. przewidywał pięć par pociągów z Gniezna do Krotoszyna oraz jedną parę pociągów z Jarocina do Krotoszyna. Na dalszym odcinku do Oleśnicy w rozkładzie jazdy były dwie pary pociągów ekspresowych i jedna para pociągów pospieszonych oraz sześć par codziennych pociągów dla ruchu lokalnego. Był tam również sobotni pociąg do Milicza oraz w dni powszednie z Krotoszyna do Cieszkowa.

Krotoszyńska stacja stała się węzłem kolejowym **1 października 1888 r.** wraz z uruchomieniem jednotorowej linii **Leszno (Kąkolewo) – Ostrów.** Dynamiczny rozwój kolei w Wielkopolsce pod koniec XIX w. zmusił naczelne władze kolejowe do reorganizacji zarządzania. W wyniku tego linia **Oleśnica – Gniezno**, przechodząca przez **Krotoszyn**, zaczęła podlegać z dniem **1 kwietnia 1895 r.** Dyrekcji Kolei w Poznaniu.



W początkowych latach swego istnienia linia spełniała dużą rolę w rozwoju gospodarczym i militarnym państwa pruskiego, a także w umacnianiu osadnictwa niemieckiego na terenach południowo-wschodniej Wielkopolski. Stacja **Krotoszyn** systematycznie się rozwijała, będąc ważnym punktem na kolejowej mapie.



Krotoszyńscy kolejarze przed parowozownią. Fot. ze zbiorów W. Jarczewskiego

Dworzec - ok. 1899 r. »

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie



**« Przejazd na ul.
Rawickiej - ok. 1908 r.**

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie

Stacja - ok. 1916 r. »

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie



Stacja Krotoszyn w początkach XX wieku i w latach międzywojennych

Dzięki skrzyżowaniu się w Krotoszynie w **1888 r.** dwóch ważnych szlaków kolejowych nastąpiło w mieście pewne ożywienie, zarówno pod względem zwiększonych kontaktów gospodarczych z sąsiednimi miastami, jak i pod względem przemieszczania się ludności, która szybko odkryła zalety tego środka transportu. Zwiększyła się ilość pociągów osobowych i towarowych przejeżdżających przez miasto. W 1903 r. **Krotoszyn** po raz pierwszy uzyskał połączenie z Warszawą za sprawą pociągu jadącego z Wrocławia.



Na przełomie **XIX i XX w.** doszło do dosyć dużej przebudowy stacji Krotoszyn. Przedłużono wówczas tory stacyjne w kierunku południowym, a także wybudowano całkowicie nowy wjazd ze strony Leszna. Po wschodnio-północnej i wschodnio-południowej stronie stacji powstały dwie nastawnie. Poza tym wybudowano nową, sześciostanowiskową parowozownię, a zachodnią część stacji poszerzono o kolejne tory przeładunkowe. W pobliżu dworca, któremu nadano bardziej

reprezentacyjny wygląd, wybudowano okrągłą wieżę wodną. Zrezygnowano z peronu przylegającego do budynku na rzecz dwóch nowych, wyspowych. Zostały one zadaszone i połączone przejściem podziemnym z budynkiem dworca. W miejscu zlikwidowanego peronu usytuowano zejście do tunelu. Tak przebudowaną stację uruchomiono ostatecznie **1 lipca 1905 r.** Ustalony wówczas układ przestrzenno-funkcjonalny przetrwał z niewielkimi zmianami przez dziesięciolecia.

W początkach XX w. Krotoszyn był już znaczącym węzłem kolejowym w regionie. W 1913 r. plasował się na 9 miejscu pośród 20 największych stacji w Wielkopolsce. W tym właśnie roku wyjechało stąd ok. 219 tys. osób, wysłano ponad 55 tys. ton różnych towarów i ok. 150 tys. sztuk zwierząt hodowlanych. Sama tylko dynamika wzrostu ruchu osobowego w latach 1905-1913 wynosiła aż 161%.

W latach **I wojny światowej (1914-1918)** przez krotoszyńską stację przewinęło się wiele transportów z żołnierzami i sprzętem jadącymi na front lub też powracającymi z niego. W tamtym czasie dworzec był często dość obleżony przez Prusaków w mundurach czekających na swój pociąg zmierzający na tereny walk lub powracających do domu. Poza tym na stacji, jako obiekcie ważnym ze strategicznego i militarnego punktu widzenia, był zorganizowany posterunek wojskowy. Cesarstwo Niemieckie przez dziesięciolecia intensywnie rozbudowywało swoją sieć kolejową. Była ona dość dobrze zorganizowana i rozwinięta. Pruskie władze doceniały jej znaczenie gospodarczo-militarne, a stąd wynikała potrzeba – zwłaszcza w warunkach wojennych – jej wzmożonej kontroli dla zapewnienia bezpieczeństwa transportu i ochrony infrastruktury przed działaniami sabotażowymi.

1914 r. Źródło: Fotopolska



W okresie odzyskiwania niepodległości przez nasz kraj, **stacja Krotoszyn** również zapisała się w historii. W grudniu **1918 r.** w mieście powstaje filia Związku Kolejarzy Polskich, której zadaniem było kontrolowanie pracy stacji i czuwanie, aby niemieccy kolejarze nie wywieźli stąd mienia kolejowego, tak potrzebnego odradzającemu się państwu polskiemu. Wybuch **Powstania Wielkopolskiego** (27.12.1918 r.) zadecydował o tym, że krotoszyńska stacja ponownie nabrała znaczenia militarnego i stała się wkrótce areną walk niepodległościowych. Wyzwolenie miasta spod pruskiego panowania nastąpiło **1 stycznia 1919 r.** Tego dnia **pociąg pancerny nr 11 „Poznańczyk”**, przysłany do Wielkopolski przez Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego w Warszawie, po godz. 15.00 wyruszył z Ostrowa w stronę Krotoszyna, przewożąc w dwóch

wagonach osobowych ok. 50-80 powstańców z kompanii pleszewskiej i kilkunastu ochotników z Ostrowa oraz pluton ciężkich karabinów maszynowych ze Szczypiorna. W tym czasie na krotoszyńskiej stacji niemieccy żołnierze ładowali broń na wagony. Tuż przed przyjazdem „Poznańczyka” grupa powstańców z Jarocina wraz z miejscowymi ochotnikami zmusiła niemiecką załogę na dworcu do poddania się. Rozbrojono tam ok. 25-30 żołnierzy, którzy przygotowywali stanowisko karabinu maszynowego. Około godz. 18.00 pociąg pancerny przybył do Krotoszyna, a jego dowódca - **por. Jan Szlagowski** - wraz ze swoją grupą powstańców zajął dworzec kolejowy zdobyty chwilę wcześniej przez powstańców jarocińskich. Podczas akcji na stacji zginął jeden urzędnik kolejowy, a inny został ranny. Po zdobyciu dworca powstańcy przegrupowali się i dozbroili napływających zewsząd ochotników. Było to możliwe m.in. dzięki odkryciu w budynku dużej ilości broni zalegającej jeszcze w zbrojowni. Pozostałą część karabinów odnaleziono w jednym z wagonów.



Po niemieckiej kapitulacji miasta, żołnierze miejscowego garnizonu z orkiestrą i pod bronią (ale bez amunicji) odjechali **3 stycznia 1919 r.** specjalnym pociągiem do Zdun, gdzie skład miał się zatrzymać. Gdy tak się nie stało i pociąg został uprowadzony, zdążając dalej do Cieszkowa, polska eskorta powstańcza musiała się ratować, wyskakując z pędzącego składu tuż za zdunowską stacją. Niemcy nie dotrzyмали warunków umowy, ale szczęśliwie żaden z powstańców nie ucierpiał i wszyscy wrócili do domu. Zdobycie krotoszyńskiego dworca

przez powstańców upamiętniono specjalną tablicą (ufundowaną przez Związek B. Uczestników Powstań Narodowych R. P., Grupa Krotoszyn) wmurowaną 1 stycznia 1932 r. w jedną ze ścian budynku.

Kolejną historyczną datą dla miejscowej stacji jest **20 kwietnia 1919 r.**, kiedy to przez Krotoszyn przejeżdżała powracająca z Francji armia **gen. Józefa Hallera**, ze swym słynnym dowódcą na czele. Witana była na dworcu przez kompanię honorową wraz z orkiestrą, a także przez licznie przybyłych mieszkańców miasta. Transporty z żołnierzami legendarnego generała przejeżdżały przez miasto aż do połowy czerwca 1919 r.

Po odrodzeniu się państwa polskiego nowo powstała Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu początkowo swą działalność organizacyjną wzorowała jeszcze na organizacji niemieckiej. Dyrekcja została podzielona na szereg urzędów, m.in. w Krotoszynie istniał do **1 sierpnia 1923 r.** Urząd Ruchu, który skupiał pracowników stacyjnych, drogowych i zabezpieczenia. W 1920 r. Krotoszyn był wyznaczony na jedną ze stacji formowania pociągów pasażerskich, choć wagony osobowe zostały przydzielone parowozowni Ostrów.

W myśl umowy zawartej w dniu **21 kwietnia 1921 r.** pomiędzy Niemcami, Polską i Wolnym Miastem Gdańsk o wolnym ruchu tranzytowym między wschodnimi Prusami a resztą Niemiec, szlak kolejowy **Oleśnica – Krotoszyn – Gniezno – Toruń – Iława** uznany został za linię z ruchem uprzywilejowanym. Oznaczało to możliwość przejazdów tranzytowych pasażerów i towarów bez jakichkolwiek opłat celnych w specjalnych pociągach lub częściach pociągów. Podczas podróży przez nasze terytorium, niemieccy pasażerowie nie mogli wsiadać ani wysiadać.

W latach 30. XX w. obydwie linie przechodzące przez stację podlegały Oddziałowi Ruchowo-Handlowemu w Ostrowie Wlkp. W **1937 r.** Krotoszyn zaliczany był do stacji II klasy, a linie przechodzące przez miasto zaliczone zostały do „kolei znaczenia ogólnego – drugorzędnego”. Na stacji w Ostrowie Wlkp. miał swój postój pociąg ratunkowy obsługujący m.in. linię **Krotoszyn – Zduny – Granica Państwa**. Natomiast pociąg ratunkowy stacjonujący w Jarocinie obsługiwał linię **Krotoszyn – Jarocin**. W dwudziestolecie międzywojennym spadła więc ranga krotoszyńskiego węzła.

Powstanie nowego państwa polskiego i wytyczenie granicy z Niemcami pomiędzy **Zdunami** a **Cieszkowem** spowodowało zawieszenie ruchu pociągów pomiędzy tymi miejscowościami. W **1919 r.** nie kursował żaden pociąg z Krotoszyna do Zdun. W 1922 r. było już 5 połączeń na dobę na tej trasie (do Gniezna 3). Dopiero w maju 1929 r. ponownie otwarto odcinek graniczny. W 1939 r. z Krotoszyna najwięcej pociągów odjeżdżało do Zdun – 7. Miasto miało bezpośrednie połączenia z Warszawą, Gnieznem i Wrocławiem (z wagonami bezpośrednimi Warszawa – Strasbourg i Warszawa – Ventimiglia, z powrotem z Genewy). W podróż z Polski do III Rzeszy Niemieckiej można było wybrać się trzema pociągami przekraczającymi granicę za Zdunami. Wkrótce przestała ona istnieć, a nad linią z **Oleśnicy** do **Gniezna** zawisło widmo kolejnej wojny światowej.

Dworzec - ok. 1914 r. »

Źródło:
Fotopolska



« Dworzec - ok. 1914 r.

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie

Stacja - ok. 1917 r. »

Źródło:
Polska.org



Dworzec – l. 1920-1939 »

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie



KROTOSZYN. Dworzec.



**« Członkowie Kolejowego
Przysposobienia Wojskowego
przed nastawnią -
- lata 1930-1939**

Źródło:
Życie Krotoszyna

**Dworzec –
- lata 1920-1939 »**

Źródło:
Muzeum Regionalne
w Krotoszynie



KROTOSZYN. Dworzec.

Pod okupacją niemiecką (1939-1945)

Krotoszyn już od samego wybuchu **II wojny światowej** przeżywał trudne chwile. Bliskość polsko-niemieckiej granicy czyniła zeń obszar o dużym znaczeniu strategiczno-militarnym. **31 sierpnia 1939 r.** około godz. 18-tej do Krotoszyna dotarł **pociąg pancerny nr 12 „Poznańczyk”** z rozkazem wspierania sił obronnych, na wypadek niemieckiej napaści. Skład został przydzielony do współdziałania z **56 Pułkiem Piechoty Wielkopolskiej**, stacjonującym w mieście. **1 września 1939 r.** ok. godz. 5-tej pociąg został skierowany na stanowisko ogniowe zlokalizowane koło Starego Krotoszyna i stamtąd odpierał atak nieprzyjacielskiego, 183 pułku Landwehry, wystrzelując ok. 80 pocisków. Przez kilkanaście godzin „Poznańczyk” prowadził ostrzał artyleryjski skierowany na południe od miasta, w rejon wodociągów miejskich, na stanowiska niemieckiej artylerii koło Perzyc, czy na obszar przy szosie Zduny – Krotoszyn, gdzie koncentrował się nieprzyjaciel. Wrogi atak został odparty i pociąg dozorował następnie linię z Krotoszyna do Rawicza. Około godz. 7.30 niemiecka artyleria ostrzelała miasto, uszkadzając m.in. dworzec kolejowy. Rankiem zaczęto formować **pociąg ewakuacyjny** przeznaczony dla urzędników, kolejarzy i ich rodzin oraz rodzin wojskowych, policjantów, pocztowców. W godzinach popołudniowych wyjechało z Krotoszyna ponad 323 osoby (lista niepełna). Trasa pociągu, składającego się z odkrytych węglarek wiodła przez **Jarocin, Wrześnię i Koło**, gdzie **2 września 1939 r.** wydarzyła się wielka tragedia. W wyniku zbombardowania składu przez niemieckie lotnictwo zginęło co najmniej 118 osób.

Żołnierze **56 Pułku Piechoty Wlkp.**, wspólnie z kolejarzami, zaczęli 1 września wysadzać niektóre obiekty strategicznego znaczenia, jak mosty i wiadukty kolejowe na trasie do Zdun (m.in. nad ul. Konarzewską w Krotoszynie), a także zniszczyli urządzenia techniczne na krotoszyńskim dworcu. Na stacji wysadzono również obrotnicę, rozjazdy, stację pomp, oraz zniszczono sieć telefoniczną. Do godz. 18-tej pociąg techniczny zerwał ponadto tory stacyjne oraz tory na łuku do Ostrowa Wlkp. Późnym wieczorem 1 września „Poznańczyk” osłaniał pomiędzy **Bożacinem a Wolenicami** wycofujący się z miasta 56 PPW. Nad ranem pociąg pancerny dotarł do Jarocina, skąd patrolował m. in. linię do Krotoszyna.



Zniszczenia na krotoszyńskiej stacji dokonane przez wycofujący się 56 PPW, wrzesień 1939 r. Źródło: Muzeum Regionalne w Krotoszynie

Tuż przed wkroczeniem Niemców do miasta, grupa kolejarzy – **Władysław Rybakowski** (Powstańiec Wielkopolski, jeden z bohaterów wyzwolenia miasta z 1919 r.), zawiadowca stacji, **Franciszek Młynarz** oraz **Kukielczyński**, zdjęli rzeźbę orła z pomnika Józefa Piłsudskiego i ukryli ją w remizie Kolejowej Straży Pożarnej. W. Rybakowski, narażając siebie i rodzinę, ukrywał ponadto w swoim domu tablicę upamiętniającą zdobycie dworca przez Powstańców Wielkopolskich, która zawisła w tym budynku w 1932 r. Zarówno orzeł, jak i tablica, dzięki poświęceniu kolejarzy, przetrwały okres okupacji i po wojnie zostały ponownie wyeksponowane.



Zniszczony w 1939 r. wiadukt przy ul. Konarzewskiej w Krotoszynie. Źródło:  1938/2009

Po wejściu Niemców do miasta (**03.09.1939**), rozpoczął się nowy etap w dziejach krotoszyńskiej stacji. Część pracujących tu przed 1 września kolejarzy zgłosiła się do pracy, lecz otrzymali oni stanowiska gorsze (i mniej opłacane) niż przed wojną. Okupant wkrótce uporał się z przywróceniem stacji do należytego stanu technicznego, co umożliwiło mu kierowanie transportów wojskowych na wschód. Polscy kolejarze jednak nie próżnowali. W **1941 r.** powstał samodzielny oddział dywersyjno-sabotażowy (utworzony przez przedwojennego toromistrza **Leona Brodę**) rekrutujący się z pracowników kolejowych. Oddział skupił się na niszczeniu urządzeń

i taboru kolejowego, co wydatnie opóźniało ruch pociągów i zakłócało funkcjonowanie niemieckiej kolei.

Podczas okupacji ponownie wzrosło znaczenie krotoszyńskiego węzła kolejowego. W **1944 r.** przez **Krotoszyn** przejeżdżały pociągi pociągów pociągów z Wrocławia do Warszawy (z wagonami bezpośrednimi z Lipska), a także z Berlina do Łodzi. Do Jarocina były 4 połączenia (w tym 2 do Gniezna, z powrotem 3), a w kierunku Oleśnicy 9 (w tym 1 do Krośnic, 5 do Wrocławia). Na początku **1945 r.**, w miarę zbliżania się frontu, polscy kolejarze przygotowywali się do obrony stacji. Udało się zorganizować dość spory (168 osób) oddział pod dowództwem **Leona Brody**, którego zadaniem było pilnowanie mostów i torów na linii od Gorzyc Wielkich pod Ostrowem, aż po Grabowno Wielkie.

W wyzwoleniu miasta spod okupacji hitlerowskiej (**23.01.1945 r.**) krotoszyńscy kolejarze ponownie zapisali swą chlubną kartę. Starali się nie dopuścić do zniszczenia przez wroga urządzeń i obiektów kolejowych. Po wyparciu Niemców z miasta obsadzono wszystkie posterunki węzła. Były dyżurny ruchu, **Franciszek Młynarz** i były nastawniczy **Ignacy Borkiewicz**, jeszcze podczas walk z okupantem, zaczęli organizować działalność węzła krotoszyńskiego. Jednak w pierwszych dniach po wyzwoleniu praca na stacji była niezwykle trudna. Ze względu na pobliski front (Niemcy nadal zaciekle bronili Wrocławia) stacja była co jakiś czas bombardowana.

Leon Broda zorganizował, w porozumieniu z radzieckim komendantem miasta, obronę przeciwlotniczą. Wokół stacji rozstawiono sześć ciężkich karabinów maszynowych. Mimo ofiar w ludziach, wojsko wspólnie z kolejarzami, ofiarnie uruchamiało pierwsze pociągi. Transporty z żołnierzami i sprzętem wysyłano w kierunku Rawicza i Wrocławia. Ruchem tych pociągów kierowała wojskowa dyspozytura odcinkowa, która istniała do kwietnia 1945 r. przy ul. Mickiewicza.

Zacząła się mozolna praca nad przywracaniem pełnej sprawności eksploatacyjnej szlaków kolejowych. Na stacji w Krotoszynie czynne były jedynie dwa małe parowozy, trzy dalsze były uszkodzone. Na przełomie stycznia i lutego 1945 r. uruchomiono stację wodną i trakcyjną.

29 stycznia 1945 r. została zorganizowana Służba Ochrony Kolei i z każdym dniem sytuacja na węźle krotoszyńskim ulegała poprawie. Zaczęli napływać nowi pracownicy, choć ciągle było brak odpowiedniego taboru kolejowego. Grono torowców zorganizowało samorządnie służbę drogową. Grupa ta



Niemieccy żołnierze przed nastawnią, 1939 r. Źródło: fotopolska.eu

przeprowadziła badanie stanu technicznego torów i urządzeń kolejowych m.in. na linii Krotoszyn - Grabowno Wielkie. Krotoszyńscy kolejarze dotarli **1 lutego 1945 r.** drezyną do Milicza, gdzie naprawili uszkodzony tor i rozjazd. Następnego dnia udało im się dojechać do **Oleśnicy**. Od 16 lutego część z nich, wspólnie z kolejarzami z Ostrowa Wlkp. stanowiła obsadę węzła oleśnickiego. Natomiast 26 marca obydwie stacje (Krotoszyn i Oleśnica) uzyskały między sobą łączność telefoniczną. W lutym 1945 r. czynny był już szlak kolejowy do Jarocina. Linia do Oleśnicy została uruchomiona przed 1 lipca tegoż roku. Zawiadowcą stacji Krotoszyn został **Bronisław Urbański**, który zorganizował pracę parowozowni. Były w niej 3 parowozy obsługujące pociągi na trasie do Rawicza i Jarocina. Do końca II wojny światowej sytuacja na kolei w rejonie Krotoszyna powoli normalizowała się. Nadchodziły nowe czasy, nowe wyzwania...



Dworzec – ok. 1940 r. »

Źródło:
Fotopolska



**« Stacja w Krotoszynie -
- lata 1939-1943**

Źródło:
Fotopolska

**Grupa kolejarzy
z orłem ukrywanym
w czasie II wojny
światowej, 1945 r. »**

Źródło:
fot. ze zbiorów
Pawła W.
Płócienniczaka



Stacja w czasach PRL (1945-1989)

Po II wojnie światowej węzeł krotoszyński szybko odzyskał dawną sprawność i funkcjonalność. W **1945 r.** po liniach przechodzących przez miasto pociągi mogły poruszać się z prędkością 50-70 km/h, do 1955 r. na trasie Oleśnica – Gniezno prędkość szlakowa wzrosła już do 80–100 km/h. W dziesięcioleciu powojennym zmniejszała się też ilość ostrzeżeń stałych (np. w 1955 r. było już tylko jedno na trasie do Jarocina). W **1946 r.** Krotoszyn miał 3 połączenia pasażerskie z Jarocinem (w tym dwa do Gniezna) oraz dodatkowo pociąg do Koźmina, a także 3 do Oleśnicy (w tym jeden do Wrocławia).

Stacja Krotoszyn po wojnie administracyjnie należała do **DOKP Poznań** (linia Krotoszyn – Gniezno). Odcinek z Krotoszyna do Oleśnicy częściowo był zarządzany przez dyrekcję poznańską, częściowo przez wrocławską. Do **1974 r.** granica z DOKP Wrocław przebiegała tuż za Krotoszyńskiem, w tym jednakże roku do DOKP Poznań przyłączono również stację **Zduny**. Z początkiem następnego roku przesunięto ją jeszcze bardziej na południe, za stację **Cieszków**, jednak w dniu **1 października 1975 r.** ustalono ostatecznie granicę pomiędzy Zdunami a Cieszkowem, pokrywającą się z granicami województw. Zmieniona też została wówczas nazwa dyrekcji, która odtąd brzmiała: **Zachodnia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu**.

W latach 1950 - 1969 **Krotoszyn** był siedzibą oddziału drogowego DOKP Poznań. W latach 80-tych granicę węzła wyznaczał obszar od stacji **Zduny** do stacji **Golina**. Na terenie działalności węzła znajdowało się wówczas 10 stacji i 8 przystanków osobowych. Zatrudnionych było tutaj w sumie ok. 750 pracowników, skupionych w 8 służbach. Były to:

- ❖ Służba ruchowo-handlowa (obsługa przewozów pasażerskich i towarowych, nadawanie przesyłek);
- ❖ Wagonownia I klasy Krotoszyn (naprawa i utrzymanie taboru kolejowego – rocznie ok. 15 tys. napraw bieżących i ok. 700 napraw okresowych wagonów towarowych). Była to najprężniejsza i najliczniejsza służba. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. pracowały tu 223 osoby – najwięcej w historii;
- ❖ Rejon Budynków (utrzymanie budynków służbowych, socjalnych i mieszkalnych – zasięg działania obejmował m.in. obszar od Cieszkowa do Jarocina);
- ❖ Odcinek Drogowy (utrzymanie stanu technicznego torów na długości ok. 120 km);
- ❖ Odcinek Elektro-Trakcyjny;
- ❖ Odcinek Łączności Przewodowej;
- ❖ Odcinek Automatyki;
- ❖ Odcinek Remontu Mostów;

W węźle krotoszyńskim działało szereg organizacji społeczno-politycznych, takich jak: PZPR, NSZZPK, ZSMP, Klub Honorowych Krwiodawców, Liga Kobiet, TPPR, PTTK, LOK, Harcerska Służba Informacyjna oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Przy dworcu i wagonowni powstały dwa bufety pracownicze, ponadto na terenie wagonowni wybudowano również stołówkę z zapleczem kuchennym.

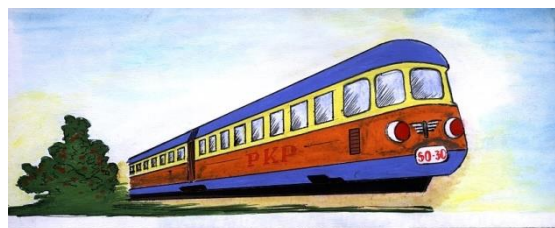
Na przełomie lat 60. i 70. XX w. krotoszyński dworzec uległ ogólnopolskiemu trendowi do modernizacji i unowocześniania



budynków kolejowych. Tendencja ta (nie zawsze słuszna) polegała na zmianie brył budynków, zwiększaniu powierzchni użytkowej oraz poprawie funkcjonalności. Prace modernizacyjne krotoszyńskiego dworca wykonali pracownicy służby drogowej, a także innych służb w ramach czynów społecznych. Unowocześniono pomieszczenia administracyjne, poczekalnię, świetlicę dla młodzieży oraz punkt gastronomiczny. Przede wszystkim jednak najbardziej widoczna była zmiana bryły i elewacji budynku. Tym samym zniknął jego zabytkowy charakter, pełen dawnego uroku i klimatu starego dworca. W zamian mieszkańcy Krotoszyna otrzymali zmodernizowane wnętrza i zdecydowanie uproszczoną, „nowoczesną” elewację. Tak odmieniony dworzec oddano do użytku na „Dzień Kolejarza” **15 września 1970 r.**

W następnych latach dokonano również rozbudowy zaplecza technicznego wagonowni Krotoszyn. Jego początkiem było skromne pomieszczenie posterunku rewizji technicznej wagonów, zlokalizowane na drugim peronie stacji, w którym swą służbę pełnił starszy rewident wagonów **Władysław Jarczewski**. W **1968 r.** utworzony został punkt napraw wagonów towarowych. W tym celu uzyskano część pomieszczeń po byłej parowozowni wachlarzowej, w których utworzono 6 stanowisk (w kolejnych latach zaadoptowano i zmodernizowano cały obiekt).

W **1970 r.** powstał w Krotoszynie **Zamiejscowy Oddział Wagonowni Ostrów Wlkp.**, co było niezbędnym impulsem do dalszego rozwoju zaplecza technicznego. Inicjatorem wszelkich prac związanych z rozbudową i modernizacją wagonowni był jej naczelnik **Władysław Jarczewski**. W **1973 r.**, po nadbudowaniu piętra, oddano do użytku budynek zaplecza socjalnego dla pracowników, w którym znalazły się szatnie, umywalnie, jadalnia i świetlica. W następnym roku wybudowano zasiek węglowy przy kotłowni, a w **1975 r.** budynek dla gniazda obróbki wiórowej zestawów kołowych. Zainstalowano przed nim specjalne urządzenia dźwigowo-transportowe. Zaistniała też konieczność budowy nowej stacji transformatorowej. Powstał również warsztat naprawy i utrzymania urządzeń oraz garaż do ciągnika i wózków akumulatorowych.



*Złota księga
ufundowana przez Radę Zakładową
Stacji P.U.P. - Krotoszyn
z okazji XXX-lecia
Polski Ludowej
dla pracowników - Węzła P.U.P.
Krotoszyn.*

Sekretarz
Włodzisław Kobak



Przewodniczący
Artur Lis

W następnym roku doszło do kolejnych przekształceń w tej służbie. W miejsce Zamiejscowego Oddziału powstała bowiem **wagonownia II klasy Krotoszyn**. Zrealizowano wówczas od dawna planowaną inwestycję – budowę hali napraw wagonów. Powstała ona na terenie sąsiadującym z wagonownią, odkupionym w 1972 r. od Przedsiębiorstwa Surowców Wtórnych. W **1976 r.** postawiono specjalną stalową wiatę, którą w kolejnym roku obudowano. Inwestycja ta była szczególnie istotna z punktu widzenia warunków pracy, gdyż do tej pory wszelkie remonty odbywały się pod gołym niebem. W roku **1977** nastąpiła wymiana częściowo zdeformowanej podczas II wojny światowej obrotnicy. Przy okazji nastąpiła modernizacja napędu obrotnicy z ręcznego na elektryczny. W **1978 r.** utwardzono międzytorze, a także ułożono 3 tory naprawcze wraz z rozjazdami. W roku **1980** ułożono 4 tory odstawcze zestawów kołowych oraz zainstalowano w hali napraw suwnicę bramową. W kolejnym roku wybudowano kanał z zapadnią wagonową. W ten sposób poprzez wyposażenie hali w niezbędne urządzenia dźwigowe, instalacje energetyczne i sprężonego powietrza, sieć spawalniczą oraz dwa tory, została ona dostosowana do napraw wagonów towarowych.

W latach **1982-83** na terenie wagonowni wybudowano magazyn paliw oraz części zamiennych. W **1984 r.** ułożono 3 nowe tory na terenie dawnych ogródków działkowych, które wykupiono trzy lata wcześniej. W tym samym roku rozpoczął się, trwający dwa lata, remont kapitalny dawnej parowozowni wachlarzowej. Przeprowadzono jej modernizację, dzięki czemu pomieszczenia budynku przystosowane zostały do okresowych napraw wagonów towarowych. W ramach tej inwestycji dokonano rozbiórki drewnianego dachu, podwyższono całą halę, częściowo wymieniając mury, przeprowadzono także remont kanałów naprawczych i posadzek oraz założono nowe bramy, całość budynku przykrywając nowym dachem konstrukcji stalowej. Lata **1984-85** to budowa nowego budynku socjalno-warsztatowego (ze stolarnią i warsztatem naprawy hamulców na parterze oraz z kuchnią i jadalnią na piętrze). Obiekt ten, wraz z warsztatem regeneracji zaworów hamulcowych, oddano do użytku na Dzień Kolejarza w **1986 r.** Dwa lata później wybudowano wiaty magazynu oraz budynek mieszkalny, a w **1990 r.** oddano do użytku jeszcze jedną halę napraw, równoległą do istniejącej. Zlokalizowano w niej stanowiska pomocnicze oraz magazyny i kotłownię. Było to ukoronowanie rozbudowy zaplecza technicznego wagonowni.





Pierwszy pociąg elektryczny w Krotoszynie
Źródło: Złota księga PKP Krotoszyn

Polskie Koleje Państwowe należały w okresie PRL do wiodących przedsiębiorstw kolejowych na świecie pod względem elektryfikacji swoich linii. Do węzła krotoszyńskiego trakcja elektryczna dotarła w **1986 r.**, dzięki oddaniu do eksploatacji odcinka **Grabowo Wielkie – Krotoszyn**, długości 46 km. W mieście wybudowano podstawę trakcyjną wraz z 2 km linii zasilającej 15kV. Nad torowiskiem stacji zawisły przewody sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV, zbudowano także i zmodernizowano urządzenia zabezpieczenia ruchu i łączności. Co istotne – całość prac prowadzono w warunkach normalnej pracy eksploatacyjnej węzła krotoszyńskiego. Elektryfikację i wszelkie roboty dodatkowe na stacji ukończono w terminie. Pierwszy pociąg elektryczny (jednostka trakcyjna EN 57) wjechał na stację **Krotoszyn** przy dźwiękach orkiestry kolejowej **17 grudnia 1986 r.** Witano go spore grono mieszkańców miasta, dla których było to doniosłe wydarzenie. Dzięki elektryfikacji tej trasy zwiększono jej przelotowość o ok. 15 % (istotne zwłaszcza przy przewozach węgla), a także skrócono czas jazdy do Oleśnicy o ok. 10 min.

Splatanie krotoszyńskiego węzła z siecią linii zelektryfikowanych trwało dalej. **24 września 1987 r.** pierwszy pociąg elektryczny przejechał na trasie **Krotoszyn – Ostrów Wlkp.**, co usprawniło ruch pociągów na odcinku z Ostrowa do Oleśnicy. Ostatnim odcinkiem wychodzącym z Krotoszyna, na którym zastosowano trakcję elektryczną, była linia do **Jarocina**, długości 31 km, którą otwarto **28 listopada 1987 r.** Trasa ta była istotnym uzupełnieniem na kolejowej mapie linii zelektryfikowanych. Pozwoliło to znacznie poprawić ruch pociągów z Dolnego i Górnego Śląska na Wybrzeże. Pojawiła się także alternatywa przewozowa dla szlaku Poznań – Wrocław. Zaistniała możliwość ponownego skierowania pociągu pospiesznego z Wrocławia do Gdyni właśnie przez Krotoszyn (z pominięciem Ostrowa Wlkp.). Generalnym wykonawcą tej inwestycji (podobnie jak i dwóch wcześniejszych odcinków) było Przedsiębiorstwo Kolejowe Robót Elektryfikacyjnych w Warszawie.

Po II wojnie światowej, wraz z usuwaniem zniszczeń i przywracaniem pełnej sprawności eksploatacyjnej szlaków, rosła oferta przewozowa na liniach przechodzących przez miasto. W latach pięćdziesiątych przez Krotoszyn kursowały pociągi pospieszne z Warszawy do Wrocławia. W latach późniejszych doszło jeszcze jedno połączenie w postaci sezonowego pociągu z Wrocławia do Gdyni. Systematycznie wzrastała ilość pociągów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych, przejeżdżających przez miasto. W **1971 r.** z Krotoszyna można było bezpośrednio dojechać nie tylko do Pragi, ale także i do Paryża. Pociągi pospieszne odjeżdżały także m.in. do Gdyni, Szklarskiej Poręby i Kudowy Zdroju. W **1975 r.** do Jarocina było 10 połączeń (w tym 6 osobowych do Gniezna i pospieszny do Gdyni), do Oleśnicy 8 (w tym 3 do Wrocławia - jeden sezonowy, pospieszny). W pierwszej połowie lat 80. XX w. zmalała nieco ilość połączeń na linii Oleśnica – Gniezno, m. in. ubył pociąg z Wrocławia do Gdyni. Wraz z elektryfikacją węzła krotoszyńskiego ponownie przybyło wiele pociągów dalekobieżnych, które wcześniej nie mogły jechać przez miasto ze względu na brak trakcji elektrycznej. W rozkładzie jazdy z 1988 r. pojawiły się takie pociągi pospieszne jak: Wrocław Gł. / Sieradz – Gdynia, Warszawa Wsch. – Jelenia Góra, Warszawa Wsch. – Frankfurt / M., Warszawa Wsch. – Karl-Marx-Stadt. Do Oleśnicy było 13 połączeń (w tym 9 osobowych do Wrocławia. Na trasie do Jarocina natomiast było 9 pociągów (w tym 6 osobowych do Gniezna). Był to najlepszy okres w historii krotoszyńskiej stacji pod względem ilości połączeń.



Stacja Krotoszyn, lata 80. XX w. Fot. Piotr Bartz

Stacja – I poł. lat 80.
XX w. »

Fot:
Piotr Bartz



« Stacja – I poł. lat 80. XX w.

Fot:
Piotr Bartz



Stacja – I poł. lat 80.
XX w. »

Fot:
Piotr Bartz



Krotoszyński węzeł kolejowy po 1989 r.

Okres wielkiego przełomu po **1989 r.** niósł za sobą istotne przeobrażenia społeczno-gospodarcze w życiu kraju. W coraz większym stopniu zaczęły one dotyczyć również PKP. Z powodu braków środków na utrzymanie systematycznej degradacji ulegały dworce i szlaki kolejowe. W **1991 r.** zlikwidowano w Krotoszynie wartownię Służby Ochrony Kolei (II klasy), a krotoszyńską Wagonownię przekwalifikowano ponownie na Zamiejscowy Oddział podporządkowany Wagonowni I klasy w Ostrowie Wlkp. W **1994 r.** w zakładzie rozpoczęto wykonywanie regeneracji zderzaków elastomerowych dla całej sieci PKP. Była to wówczas nowość na polskich kolejach. W **1997 r.** punkt napraw i cięcia wagonów w Krotoszynie podlegał Zakładowi Taboru PKP CARGO S.A. w Ostrowie Wlkp. Trafiały tu wagony na naprawy okresowe i bieżące oraz przeglądy z całej zachodniej Polski. W **2011 r.** zlikwidowano Sekcję Napraw Rewizyjnych Wagonów Towarowych. W latach 90. XX w. na stacji w Krotoszynie nasilił się problem z kradzieżami różnych części wagonów oczekujących na remont lub, co gorsza, świeżo naprawionych. Fakt ten wynikał m. in. z braku w mieście jednostki SOK. Pojawiające się jedynie doraźnie patrole sokistów z Ostrowa Wlkp. nie rozwiązywały problemu. Podobnie było z dewastacją rozmaitych obiektów kolejowych, z dworcem na czele. I choć na tle innych stacji, krotoszyńska nie wyglądała pod tym względem najgorzej, to jednak i tu dochodziło od czasu do czasu do aktów wandalizmu jak malowanie graffiti w przejściu podziemnym, czy wybijanie szyb w nieczynnych budynkach i wiatach.

W **1993 r.** zlikwidowano Sekcję Budynków nr 1. Dworzec i jego otoczenie ulegał systematycznej degradacji na skutek zaniechania remontów i bieżącej konserwacji. Budynek coraz wyraźniej pustoszał, zamknięto świetlicę dla młodzieży, kiosk „Ruchu”, bar, ubyło ponadto ławek w poczekalni, a także zmniejszono ilość okienek w kasie biletowej. Zamknięto również posterunek dyżurnego ruchu oraz posterunek rewizji technicznej wagonów, znajdujące się na drugim peronie. W **2003 r.** dokonano rozbiórki dwóch budynków magazynowych (baraków), pamiętających czasy obozu jenieckiego z 1943 r. Stało się tak na skutek szukania przez PKP oszczędności, w tym wypadku poprzez obniżenie podatku od nieruchomości. W **2014 r.** zburzono posterunki dyżurnego ruchu oraz rewidentów, a także dawną nastawnię dysponującą umiejscowioną na środku stacji. Z kolei w **2015 r.** dokonano rozbiórki budynku administracyjno-socjalnego przy dawnej Wagonowni.

Ciągła reorganizacja i restrukturyzacja kolei negatywnie odbijały się zarówno na samych przewozach osobowo-towarowych, jak i przede wszystkim na postrzeganiu stanu kolei przez społeczeństwo. Postępująca degradacja infrastruktury kolejowej i taboru zniechęcała coraz większe rzesze potencjalnych klientów. Malejąca z roku na rok dotacja dla PKP z budżetu państwa oraz ciągnąca się przez szereg lat dyskusja nad przejęciem deficytowych linii przez samorządy, dopełniały tutaj obrazu zapaści, w jakiej znalazł się nasz narodowy przewoźnik w latach 90. XX w. Węzeł krotoszyński został wówczas „zdegradowany” do roli zwykłej, podrzędnej stacji (o podobnej randze, jak chociażby stacja Zduny, czy Biadki). Wyraźnie spadło zatrudnienie, co było związane także z modernizacją urządzeń sygnalizacyjnych na stacji. Zamontowanie w **1997 r.** nowoczesnych semaforów świetlnych, a także remont dworcowych sanitariatów oraz wymiana drzwi wejściowych i okien w poczekalni były małymi promykami nadziei na lepsze czasy. W **2007 r.** wyremontowano nastawnię dysponującą, a w miejscu dawnego baru dworcowego powstał sklep z motocyklami. Z kolei w **2015 r.** za sprawą stowarzyszenia „**Krotochwile**” odnowiono poczekalnię.

W latach 90. XX w., w wyniku systematycznego spadku ilości pasażerów, malała także ilość połączeń. Przestały przejeżdżać przez Krotoszyn pociągi międzynarodowe, a w **1995 r.** został już tylko jeden pociąg pospieszny (zlikwidowany w 2002 r.). W tymże roku do Oleśnicy było 6 połączeń (w tym 2 do Wrocławia), do Jarocina 5 (w tym 3 do Gniezna). W **1997 r.** w rozkładzie jazdy wreszcie pojawiło się długo oczekiwane bezpośrednie połączenie z Poznaniem. Z początkiem nowego wieku węzeł krotoszyński nadal tracił na znaczeniu. Powód ograniczeń wciąż był ten sam: pociągami przejeżdżającymi przez Krotoszyn podróżowało zbyt mało pasażerów, a przez to linie te były w dużym stopniu deficytowe. Z pewnością na taki stan rzeczy nie wpłynęły tylko zbyt drogie bilety, ale również źle skonstruowany i niestabilny rozkład jazdy, opóźnienia pociągów spowodowane fatalnym stanem torów, wygląd dworców, stacji i pociągów, a także utrzymująca się wysoka stopa bezrobocia. Spółka **PKP Przewozy Regionalne**, odpowiedzialna za utrzymanie połączeń na liniach krotoszyńskich, ustawicznie dowodziła potrzeby ich ograniczania. W ślad za tym szły kolejne wycofywania pociągów. Szczególnie kiepski pod tym względem był rok **2004**, kiedy od początku kwietnia przestało wyjeżdżać z Krotoszyna 6 pociągów. Na linii do Jarocina został tylko jeden pociąg do Poznania. Pojawiła się realna groźba, że Krotoszyn mógł zostać odcięty od świata, bowiem zawieszenie kursów pociągów groziło liniom do Ostrowa Wlkp., Jarocina i Oleśnicy. Likwidacja połączeń przeprowadzana była w sposób chaotyczny i nielogiczny z dużą szkodą dla mieszkańców ziemi krotoszyńskiej. Dochodziły tutaj ponadto spory na temat finansowania linii do Oleśnicy, przebiegającej przez dwa województwa. W grudniu **2004 r.** okazało

się, że połączenie kolejowe **Krotoszyna z Oleśnicą** zostało zlikwidowane. Bez wątpienia była to fatalna wiadomość dla wielu pasażerów pozbawionych możliwości dogodnego dojazdu do Wrocławia. Rozczarowanie było jeszcze większe w lutym **2005 r.**, gdy okazało się, iż wznowiono kursy pociągów, ale tylko na trasie Milicz – Oleśnica. Było to wynikiem braku porozumienia, co do finansowania całej trasy, co było wówczas rzeczą charakterystyczną dla procesu restrukturyzacji kolei w Polsce. W **2005 r.** poprawił się natomiast dojazd do Poznania za sprawą dwóch nowych pociągów kursujących z Kalisza. W kolejnym roku udało się ponownie ożywić linię do Oleśnicy za sprawą połączenia **Poznań Gł. – Krotoszyn – Wrocław Gł.**

Po okresie głębokiego kryzysu z początku XXI wieku władze miejskie i powiatowe zaczęły coraz wyraźniej dostrzegać, jak wielką rolę w życiu społecznym pełni dobrze funkcjonujący system transportu kolejowego. W **2004 r.** Krotoszyn nawiązał współpracę z **Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei w Poznaniu** w sprawie poprawy ilości i jakości połączeń na terenie powiatu. Jego zadaniem było m. in. badanie frekwencji w pociągach, dostosowywanie rozkładów jazdy do potrzeb społeczności lokalnej, dbanie o odpowiednie wykorzystanie taboru, a także reprezentowanie samorządu w rozmowach i negocjacjach z PKP i urzędami marszałkowskimi. Współpraca z Instytutem zaowocowała wzrostem znaczenia węzła krotoszyńskiego w systemie połączeń kolejowych regionu, co przełożyło się na większą liczbę połączeń. Poza tym od **2011 r.** do Krotoszyna zaczęły przyjeżdżać pociągi retro w ramach Markowego Produktu Turystycznego **TurKol.pl**.

Systematyczne zwiększanie środków przeznaczonych na kolej w województwie wielkopolskim z wolna poprawiało sytuację transportową Krotoszyna i okolic. Spore znaczenie miało tutaj powołanie do życia w **2009 r.** przez Urząd Marszałkowski w Poznaniu własnej spółki kolejowej – **Koleje Wielkopolskie**. Przewoźnik przejął od spółki PKP Przewozy Regionalne (później POLREGIO) najpierw linię **Leszno – Ostrów Wlkp.** (w **2011 r.**) a w **2017 r. Poznań Gł. – Krotoszyn**. W tym samym roku ostatecznie zamknięto na dworcu kasę biletową (należącą do spółki PKP Przewozy Regionalne), a w jej miejsce uruchomiono automat biletowy POLREGIO, zastąpiony później automatem Kolei Wielkopolskich.

Niestety, z biegiem czasu okazało się, że zasadniczym problemem w rozwoju połączeń były problemy z pogarszającym się stanem infrastruktury kolejowej. Na linii **Oleśnica – Gniezno** było coraz więcej miejsc z ograniczeniami prędkości pociągów do 40 km/h., a nawet i do 20 km/h. Wpływało to na długość jazdy i ponowny odpływ pasażerów. Na dodatek znów odezwały się stare problemy związane z finansowaniem przez samorządy wojewódzkie odcinka stykowego Krotoszyn – Milicz. Linia do Oleśnicy i Wrocławia została wyraźnie zmarginalizowana, efektem czego na tej trasie ubywało połączeń i w **2015 r.** pociąg kursował już tylko w piątki i niedziele. Pod koniec **2016 r.** trasa ponownie nie była dostępna dla pasażerów, zlikwidowano bowiem wszystkie kursy do Wrocławia. W **2017 r.** rozpoczął się długo wyczekiwany remont linii na odcinku **Grabowno Wielkie – Zduny**, który został ukończony w **2019 r.** Efekty prac od razu były zauważalne – wzrosła nie tylko prędkość pociągów (do 120 km/h), ale też i ich ilość oraz jakość. Na trasie do Wrocławia było wówczas 7 połączeń obsługiwanych przez nowoczesne i komfortowe pociągi spółki **Koleje Dolnośląskie**. Pod koniec **2019 r.** Krotoszyn po kilkunastu latach przerwy odzyskał stałe połączenie dalekobieżne (Wrocław Gł. – Lublin Gł.). We wcześniejszych latach przez miasto przejeżdżały już sporadycznie pociągi spółki **PKP Intercity**, ale kursy te miały charakter objazdowy ze względu na remonty sąsiednich linii kolejowych. W kolejnym rozkładzie jazdy (2020/2021) liczba połączeń dalekobieżnych zwiększyła się do 3, ubyło za to pociągów regionalnych do Wrocławia (zamiast 7 pozostały zaledwie 3). Koleje Wielkopolskie wprowadziły zamiast tego dwa nowe połączenia **Poznań Gł. – Milicz**, ale dla pasażerów było to istotne pogorszenie oferty oznaczające uciążliwe przesiadki. Taki stan rzeczy (powszechnie krytykowany) trwał do grudnia **2024 r.**, kiedy to przywrócono początkową ilość 7 par na dobę.

Na linii z **Krotoszyna do Jarocina** pasażerowie również borykali się ze słabą ofertą połączeń i trudnościami z rewitalizacją szlaku. W latach 2016-2021 do Poznania kursowały 4 pociągi na dobę, potem przez kolejne dwa lata były tylko 3 połączenia, aktualnie ponownie są to tylko 4 pary. Urząd Marszałkowski w Poznaniu usprawiedliwiał taki stan rzeczy nie najlepszym stanem torów na tym odcinku, a w późniejszym czasie – niezbędnymi remontami na linii. Modernizacja trasy do Jarocina przebiegała w dwóch etapach: **Jarocin – Koźmin Wlkp.** (2022-2024) oraz **Koźmin Wlkp. – Krotoszyn** (2024-2025). Jej efektem było m.in. podniesienie prędkości pociągów do 120 km/h oraz nowoczesne i komfortowe perony.

Ostatnim, wielkim akcentem w unowocześnianiu i przywracaniu dawnej świetności linii **Oleśnica - Gniezno** jest zakrojona na szeroką skalę modernizacja stacji **Krotoszyn**, która rozpoczęła się z początkiem **2025 r.** Przebudowano układ torowy oraz dwa perony, a także odnowiono przejście podziemne. Tym samym stacja doczekała się ze strony **Polskich Linii Kolejowych** swoistego „prezentu” na jubileusz **150-lecia linii**. Pasażerom w **Krotoszynie** do pełni szczęścia brakuje jeszcze tylko wyremontowanego dworca kolejowego...

Stacja – 1988 r. »

Fot:
Piotr Bartz



Fot. Piotr Bartz

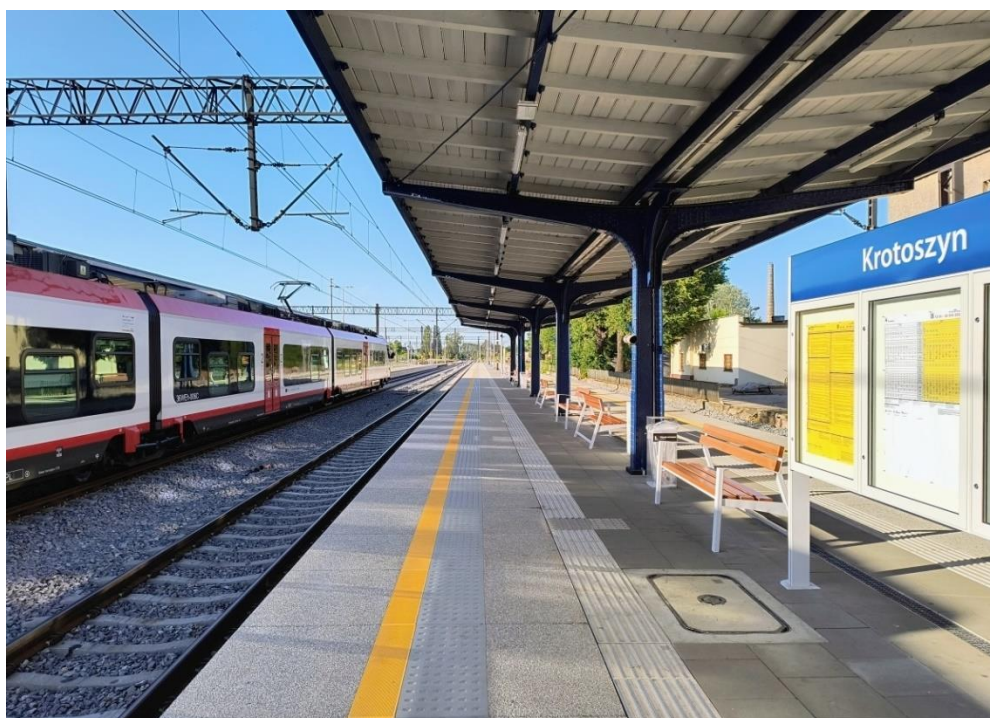


« Peron 2 – 2005 r.

Fot:
Grzegorz Śnieciński

Peron 1 – 2025 r. »

Fot:
Grzegorz Śnieciński



150 lat linii kolejowej Oleśnica – Gniezno (1875 – 2025)



150 lat linii kolejowej Oleśnica – Krotoszyn – Gniezno (1875 – 2025). Opracował: Grzegorz T. Śnieciński.
Broшуra okolicznościowa wydana przez Towarzystwo Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej, 2025 r.

Najważniejsze źródła:

Jokiel E., Korsak A. A., Pietrowski M., *Powstanie Wielkopolskie 1918-1919 w powiecie krotoszyńskim, koźmińskim i w Sulmierzycach*, wyd. DP, 2012;
Korsak A. A., *Krotoszyński pociąg śmierci 1939*, wyd. TMiBZK, 2019;
Kroma R., *Koleje żelazne w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej*, wyd. H. Cegielski, Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. Poznań, 2005;
Mikołajczyk P., *Krotoszyn w cieniu swastyki*, wyd. Muzeum Regionalne w Krotoszynie, 2019;
Śnieciński G. T., *Zarys historii krotoszyńskiego węzła kolejowego*, w: *Krotoszyn i okolice*, tom III, wyd. TMiBZK, 2007;
Zięba H., *Monografia DOKP w Poznaniu*, t. I & II, wyd. ZDOKP Poznań, 1989-1993;

Zdjęcia na okładkach: zbiory Muzeum Regionalnego im. H. Ławniczaka w Krotoszynie, P. Bartz., G. Śnieciński.

Partnerzy: Muzeum Regionalne w Krotoszynie, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei w Poznaniu, TurKol.pl, Krotoszyński Kurier Kolejowy, Rzecz Krotoszyńska.

