

Grzegorz T. Śnieciński

Śladami Bany



Historia

krotoszyńsko – pleszewskiej wąskotorówki



Szlak rowerowy Śladami Bany



Szlak rowerowy Śladami Bany

Powiat Krotoszyński zrealizował projekt, w ramach którego powstał ponad 3-kilometrowy odcinek ścieżki pieszo-rowerowej od Brzozy przez Nowy Folwark do ulicy Kozala w Krotoszynie. W ten sposób Krotoszyn połączono rowerowo z Rozdrażewem. Trasa przebiega szlakiem, którym dawniej kursowała wąskotorówka Krotoszyńskiej Kolei Dojazdowej, stąd też jej nazwa - „Śladami Bany”. Wzdłuż całego szlaku – od okolicy dworca PKP w Krotoszynie do miejsca dawnej stacji w Rozdrażewie zostały zamontowane tablice historyczno-informacyjne, które przypominają dzieje dawnej kolejki. Ich podstawowym walorem są stare fotografie oraz ciekawe informacje o wąskotorówce.



Projekt realizowany był w ramach Działania 3.3. (Wspieranie strategii niskoemisyjnych w tym mobilność miejska Poddziałanie 3.3.1 Inwestycje w obszarze transportu miejskiego) w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020. Celem projektu było zwiększenie wykorzystania transportu rowerowego przez mieszkańców powiatu krotoszyńskiego jako alternatywnej formy komunikacji oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska.

10 września 2020 r. podpisano porozumienie partnerskie pomiędzy Powiatem Krotoszyńskim, Miastem i Gminą Krotoszyn oraz Gminą Rozdrażew w celu realizacji projektu. Partnerem wiodącym i głównym realizatorem zadania był Powiat Krotoszyński. Projekt został pozytywnie oceniony oraz skierowany do dofinansowania na mocy Uchwały nr 3360/2021 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dn. 18 marca 2021 r.

Istotą projektu było nie tylko umożliwienie mieszkańcom kilku miejscowości z gmin Krotoszyn i Rozdrażew bezpiecznego przemieszczania się pieszo bądź na rowerach, ale także poszerzenie dostępu do korzystania z transportu publicznego.

W ramach największego zadania projektu - budowy ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 4331 P na odcinku Krotoszyn-Nowy Folwark-Bożacin-Brzoza-Henryków – powstała ścieżka, wjazdy i wyjazdy z posesji. Wykonane zostały także warstwy bitumiczne (odc. km 2+480 – 2+580 – obręb skrzyżowania), odwodnienie oraz oznakowanie poziome i pionowe wraz z barierami ochronnymi. Powstały również miejsca postojowe dla samochodów, zjazdy na drogi boczne oraz zatoki autobusowe.

Dzięki budowie ścieżki oraz przeorganizowaniu ruchu w Krotoszynie powstał szlak rowerowy, którym można bezpiecznie dojechać np. z Rozdrażewa na dworce (kolejowy i autobusowy) w Krotoszynie. W czterech punktach trasy stanęły stylizowane wiaty rowerowe, w których można zostawić rower i np. przesiąść się na autobus. Dlatego w projekt zaangażowały się trzy samorządy. Powiatowy Zarząd Dróg był odpowiedzialny za budowę ścieżki, a gminy współfinansowały postawienie wiat rowerowych na swoim terenie. Wzdłuż całej drogi rowerowej powstał szlak „Śladami Bany” przypominający przebieg i dzieje dawnej kolejki wąskotorowej. Jest on specjalnie oznakowany, a w kilku punktach stanęły tablice informacyjne. Dodatkowo w ramach projektu powstała aplikacja ze szlakami rowerowymi na terenie powiatu



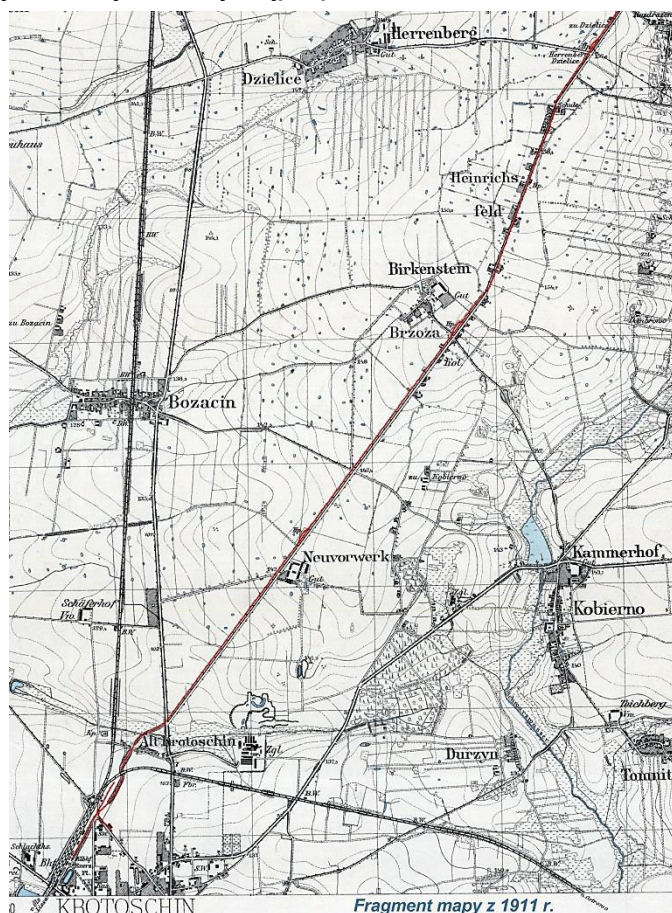
oraz mapa turystyczno-rowerowa przygotowane przez Starostwo Powiatowe w Krotoszynie. Wykonawcą aplikacji i mapy jest firma Amistad sp. z o.o. z Krakowa.

24 maja 2021 r. podpisano umowę z wyłonionym w przetargu wykonawcą ścieżki i wiat – przedsiębiorstwem Gembia-Mikstacki sp.j. 7 czerwca 2021 r. nastąpiło przekazanie placu budowy. Realizację projektu zakończono w styczniu 2022 r. (Oprac.: Starostwo Powiatowe w Krotoszynie)

Kolej Powiatowa Krotoszyn – Pleszew

Kolej normalnotorowa w Krotoszynie zaistniała w 1875 r., kiedy to ukończono budowę linii z Oleśnicy do Gniezna. W kolejnych latach stacja została znacząco rozbudowana w związku z uruchomieniem linii Leszno – Ostrów w 1888 r. Z początkiem XX wieku kształtujący się węzeł kolejowy w Krotoszynie zyskał jeszcze bardziej na znaczeniu. Został uzupełniony o wąskotorową (o rozstawie szyn 750 mm) linię Krotoszyn – Pleszew liczącą 39 km. Z inicjatywą budowy linii wystąpił pod koniec XIX w. hrabia Zygmunt Czarnecki, członek wydziału powiatowego i zarazem właściciel Dobrzyca. Władze powiatu krotoszyńskiego i pleszewskiego utworzyły wspólną komisję kolejową odpowiedzialną za realizację inwestycji i późniejszą eksploatację linii. Otwarcie ruchu kolejowego na pierwszym odcinku (Krotoszyn – Dobrzyca) nastąpiło 8 lipca 1900 r., na drugim (Dobrzyca – Pleszew Wąsk.) 20 września 1900 r., na ostatnim, do Pleszewa Miasta – 21 stycznia 1901 r. Koncesja dla nowej kolei została wydana na okres do 30 września 1948 r.

Główne zaplecze techniczno-biurowe kolejki znajdowało się w Pleszewie. W 1907 r. kolejka posiadała po 7 parowozów i wagonów osobowych, a także 4 wagony bagażowe i 92 towarowe różnych typów. W tym czasie zaistniały plany połączenia Kolei Powiatowej Krotoszyn – Pleszew ze Żmigrodzko-Milicką Kolejką Powiatową, której linia dochodziła do Sulmierzyc. W 1908 r. zawiązano nawet komitet budowy linii wąskotorowej Krotoszyn – Sulmierzyce – Odolanów – Mikstat – Grabów. Niestety pomysł wkrótce upadł i nie udało się zrealizować tego przedsięwzięcia.



Kreisbahn Krotoschin-Pleschen.

FAHRPLAN gültig vom 1. Oktober 1909.

Anschlüsse in Pleschen-Uebergang.																																																											
			755				1121	158	105				832				nach Posen — von Ostrowo													754				1120	137				404	831																			
523			904			1227			518	517			1025			nach Ostrowo — von Posen										522			903			1226			517			516			1024																		
1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	113	km	Stationen:										2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	106																			
502	512	725	840	1050	1100	1200	115	255	340	448	550	810	1000	—	0,6	ab	Pleschen-Stadt	an	546	818	924	1010	1143	1244	157	222	334	419	520	848	920	1038	—																										
511	522	734	840	1100	1100	1200	124	304	340	457	602	819	1000	—	3,6	an	Pleschen-Uebergang	ab	537	894	945	1000	1134	1235	148	212	325	410	530	839	910	1020	—																										
	520			1102								905			—	ab	Pleschen-Uebergang	an												210		907	—																										
	610			1142								945		350	18,3	ab	Dobrzyca	ab													158		835	335																									
	627			1202								702		407	18,3	ab	Deutsch-Koschmin	ab														112		813	319																								
	704			1235								737		440	28,4	ab	Rozdrazewo	ab														1237		738	246																								
	735			110								811		515	39,3	an	Krotoschin	ab													1200		702	210																									
Anschlüsse in Krotoschin:																																																											
															nach Breslau — von Breslau															740					1054																								
															nach Jarotschin — von Jarotschin															617					1057					532																			
															nach Lissa — von Lissa															787					1100					657																			
															nach Ostrowo — von Ostrowo															622					1053					601																			
															Nur Sonntags und Feiertage.																														Nur Sonntags und Feiertage.														

Bemerkungen.

- 1) Sämtliche Züge führen II. und III. Klasse.
- 2) Die Zeiten von 6⁰⁰ abends bis 5⁰⁰ morgens sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.
- 3) Die links von den Stationsnamen stehenden Zeitangaben sind von oben nach unten, die rechtsstehenden von unten nach oben zu lesen.
- 4) Schnellzüge sind mit fetteren Zahlen gedruckt.

Krotoschin, im August 1909.

Die Kreisbahn-Kommission.

Druck von G. Fiedler, Krefeld.

Rozkład jazdy

Krotoszyńska Kolej Powiatowa

Kreisbahn Krotoschin – Pleschen (Kolej Powiatowa Krotoszyn – Pleszew) funkcjonowała do 1920 r., kiedy to całkowicie przeszła pod zarząd polski. W 1932 r. doszło do zmiany nazwy kolejki na Krotoszyńska Kolej Powiatowa (w związku z likwidacją powiatu pleszewskiego). W latach międzywojennych nadzór nad kolejką – pod względem prowadzenia ruchu i utrzymania należytego stanu technicznego – sprawowała Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu. Na początku lat 30. XX w. dosyć wyraźnie zaczęła maleć liczba pasażerów na linii. W 1935 r. w pleszewskich warsztatach zbudowano i przekazano do eksploatacji wagon motorowy z silnikiem spalinowym. Jeździł on na tej trasie jeszcze krótko po II wojnie światowej.



Załadunek buraków na stacji w Brzozie, lata międzywojenne. Źródło: Fotopolska.eu

Podczas okupacji hitlerowskiej wąskotorówka funkcjonowała jako *Krotoschin–Pleschener Eisenbahn* (Kolej Krotoszyńsko – Pleszewska). Pod koniec II wojny światowej, w styczniu 1945 r., ukończono budowę kolejnego odcinka linii z Pleszewa Miasta do Broniszewic (11 km).

Pierwsze lata po odrodzeniu się państwa polskiego były dla krotoszyńskiego węzła okresem przystosowywania się do zmienionych warunków, w jakich przyszło działać PKP. W latach 1945-47 kolejka wąskotorowa była jeszcze zarządzana przez samorząd powiatowy i przymusowy zarząd państwowy. W grudniu 1945 r. ponownie pojawił się pomysł połączenia trasy z Krotoszyna do Pleszewa z linią wąskotorową z Sulmierzyc do Milicza i dalej do Trzebnicy i Wrocławia. Z wnioskiem o budowę tej linii wystąpiła wieś Chwaliszew. Ale i tym razem nie doszło do realizacji pomysłu, mimo iż latem 1946 r. wykonano już wstępne prace pomiarowe wytyczające nowy szlak.

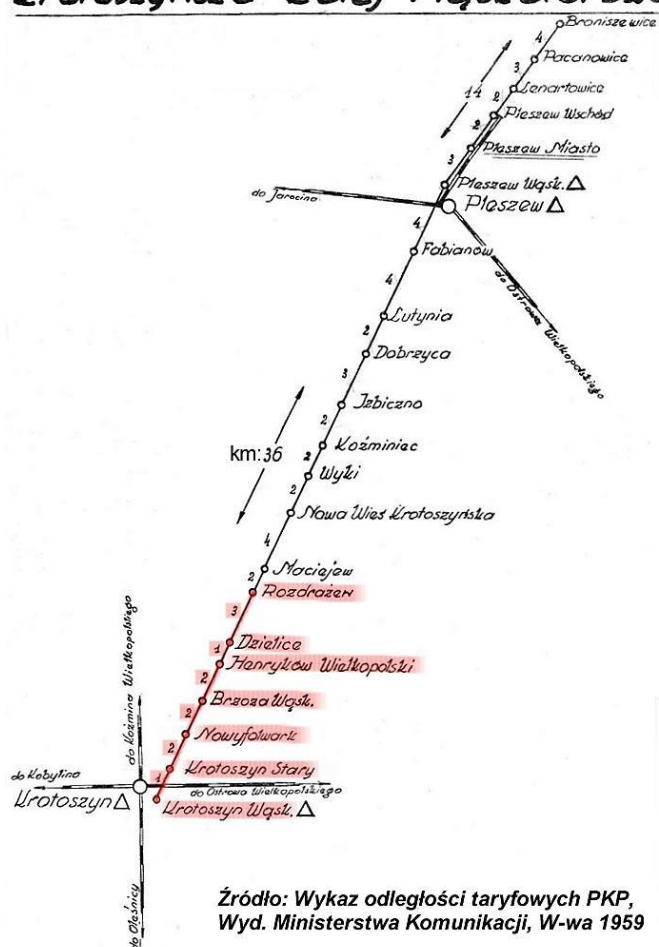
W 1946 r. na trasie Krotoszyn Wąsk. – Pleszew Miasto – Broniszewice kursowały 2 pociągi na dobę, a wpływy z przewozów pasażerskich i towarowych były niższe niż wydatki. Kolejka posiadała w tym czasie dwa parowozy, po dwa wagony służbowe i bagażowe, 19 wagonów krytych, 60 węglarek, 3 platformy, 26 wagonów specjalnych i 6 wapiarek. Pod względem ilości przewiezionych ton plasowała się trzecim miejscu spośród dziesięciu linii wąskotorowych w Wielkopolsce.



Autobus Kolei Powiatowej Krotoszyn - Pleszew. Źródło: Fotopolska.eu

Krotoszyńska Kolej Dojazdowa

W 1949 r. kolejka przechodzi całkowicie na własność Polskich Kolei Państwowych, podlegając od początku 1950 r. Wydziałowi Kolei Wąskotorowych. W tym czasie powołano również terenowy Zarząd Krotoszyńskiej Kolei Dojazdowej, który zlikwidowano w 1956 r. Wówczas to krotoszyńska kolejka przeszła pod Zarząd Kolei Dojazdowych w Poznaniu. Wraz z przejęciem wąskotorówki przez PKP rozpoczęła się modernizacja linii. Wymieniono podkłady i szyny zmieniając je na materiał typu cięższego, unowocześniono i dokonano niezbędnych napraw zaplecza technicznego, jak i urządzeń ruchu. Sprowadzono także nowy, krajowy tabor: parowozy, wagony osobowe i węglarki. W latach 60. XX w. kursujące na linii parowozy zaczęły być stopniowo wypierane przez lokomotywy spalinowe i wagony motorowe. Zarysował się także spadek przewozów, głównie towarowych, których zaniechano na początku lat 80. XX w. Ruch osobowy także był w wysokim stopniu deficytowy i mało konkurencyjny (ze względu na długość jazdy) w stosunku do autobusów PKS. Zmusiło to władze PKP do stopniowej likwidacji linii. W 1972 r. zamknięto odcinek z Pleszewa Miasta do Broniszewic, a ostatni pociąg na trasie Krotoszyn Wąsk. – Pleszew Wąsk. przejechał 30 listopada 1986 r. W 1990 r. rozebrano tory na odcinku z Krotoszyna do Kowalewa (Pleszew Wąsk.). Po 90 latach ciągłej eksploatacji kolejka na tym odcinku przestała funkcjonować i przeszła do historii. W ruchu aż do dziś pozostał jedynie krótki, 3 km szlak Pleszew Wąsk. – Pleszew Miasto.



W 1987 r. na terenie nieczynnego przystanku Krotoszyn Wąsk. ustawiono zabytkowy parowóz Px48 z wagonami w charakterze pomnika techniki kolejowej. Przywiezienia tego składu z lokomotywni w Zbiersku podjęli się pracownicy krotoszyńskiej wagonowni. Okres lat 90. XX w. to, z jednej strony czas wytężonego remontu, a z drugiej strony okresowej dewastacji wąskotorowego taboru pozostawionego w Krotoszynie. W 2000 r., w którym przypadała 100. rocznica powstania kolejki, zaistniał pewien konflikt pomiędzy władzami samorządowymi Krotoszyna i Pleszewa. Spór dotyczył miejsca postoju zabytkowego składu. Ostatecznie pozostał on na swoim dotychczasowym miejscu, a samorządowcy postanowili urządzić tutaj skansen kolei wąskotorowej. Również władze Pleszewa zadbały o swoje zabytkowe dziedzictwo kolejowe, modernizując i przebudowując w ostatnich latach teren stacji i dworca Pleszew Miasto.

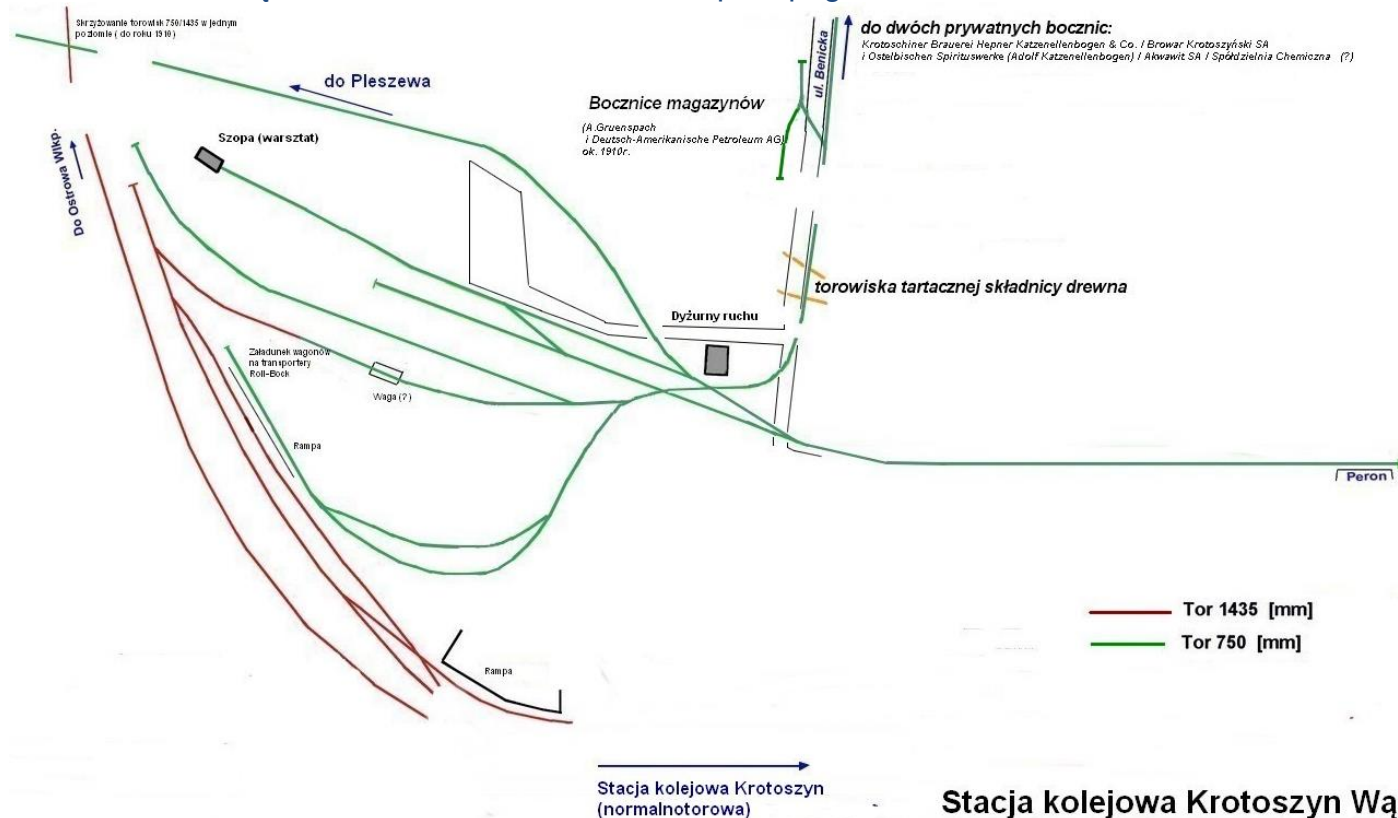
Dawny szlak kolejowy z Krotoszyna do Pleszewa po likwidacji linii popadł początkowo w zapomnienie. Pozostały ślady dawnego torowiska, budynki dworcowe i inne niewielkie elementy infrastruktury. Z czasem poczęły pojawiać się pomysły zagospodarowania tego terenu, czego przykładem jest wybudowanie w 2006 r. nowego przejścia pod wiaduktami linii normalnotorowych w Krotoszynie. Ścieżka pieszo-jezdna powstała na dawnym torowisku wąskotorowym, umożliwiając wygodne przemieszczanie się pomiędzy ulicami 1 Stycznia a Wiejską i Koźmińską. W latach 2014-2019 wybudowano ścieżkę rowerową na odcinku z Henrykowa do Rozdrażewa. W 2022 r. nastąpił finał dotychczasowych inwestycji powiatu krotoszyńskiego na trasie dawnej wąskotorówki - ukończono bowiem budowę brakującego odcinka ścieżki z Krotoszyna do Henrykowa.



Wąskotorowe pamiątki



Wąskotorowe bocznice, źródło: Mapa topograficzna WIG, W-wa 1933 r.



Stacja kolejowa Krotoszyn Wąsk.
Stan ok. 1948r.

Wersja IV (11.2021)
MaG

Fahrplan gültig vom 1. Mai 1911.

273		KROTOSZYN — PLESZEW		Linia wąskotorowa	
M1	M1	Zarząd Kolei Powiatowej	M1	M1	
15	23	Krotoszyn — Pleszew	10	22	
3.	3.		3.	3.	
		Km	246, 247, 250		
13 15	19 10	0	o KROTOSZYN 大	p	7 36, 17 47
" 21	" 16	3	≡ Nowy Folwark	↑	" 30 " 41
" 25	" 20	5	Brzoza		" 26 " 37
" 29	" 24	7	Henryków		" 22 " 33
" 32	" 27	8	Dzielice		" 19 " 30
" 40	" 35	11	Rozdrażew		" 11 " 22
" 45	" 39	13	Maciejew		" 07 " 18
" 51	" 46	17	Nowa Wieś		7 00 " 11
13 55	" 50	19	Wyki		6 56 " 07
14 00	" 55	21	Koźminiec		" 51 " 02
" 04	19 59	23	Izbiczno		" 47 17 00
" 11	20 07	26	Dobrzyca		" 39 16 52
" 15	" 11	28	Lutynia		" 35 " 48
" 20	" 17	31	↓ Fabianów 乘		" 29 " 42
14 28	20 26	36	p Pleszew dw. PKP o		6 20, 16 33
17 11	23 30	122	p Poznań . . . 238 o		3 40, 13 31
14 30	20 28	36	o Pleszew dw. P.K.P. p		6 17 16 32
14 38	20 35	40	p PLESZEW MIASTO o		6 20 16 25

Rozkład jazdy, 1939 r. Źródło: *Urzędowy Rozkład Jazdy i Lotów. Lato 1939 r.* Bilet strefowy, lata 1945-1972

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	Kasa dopłat Pleszew Miasto										17
2	P. K. P.										18
3	Bilet strajkowy										19
4	Nr 007294										20
5	Ważny na poc. osob. kl. 2										21
6	Nr poc.										22
7											23
8											24
9	Krotoszyn Wąsk.	Izbiczno								25	
10	Krotoszyn Stary	Dobrzyca								26	
11	Brzoza Wąsk.	Lutynia								27	
12	Henryków Wkp.	Fabianów								28	
13	Dzielice	Pleszew Wąsk.								29	
14	Rozdrażew	Pleszew Miasto								30	
15	Maciejew	Pleszew Wschód								31	
16	Nowa Wieś Krot.	Lenartowice									
	Wyki	Pacanowice									
	Koźminiec	Broniszewice									
Opłata										Kontrola	
za przejazd w zł											
Norm.	33%	50%	80%								
		1,00	1,00								
			1,20				1,00	1,00			
	1,40								1,20		
		1,60	1,60			1,40					

317

KROTOSZYN WĄSK. — PLESZEW MIASTO

Linia wąskotorowa

Rozkład jazdy wszystkich pociągów na odc.: Pleszew Wąsk.-Pleszew Miasto tab. 317a

—	—	—	7.40	—	13.33	16.15	18.30	—	22.00	o Ostrów Wkp	350 p	18.28	9.45	—	15.23	—	18.14	—	19.32	—	0.47						
—	—	—	8.28	—	14.20	17.02	19.16	—	22.47	p Krotoszyn	350 o	5.39	9.00	—	14.40	—	17.29	—	18.47	—	0.00						
—	—	—	7.54	—	11.48	14.45	18.55	—	—	o Jarocin	321 p	7.26	10.46	—	16.45	—	18.40	—	20.04	—	22.26						
—	—	—	8.37	—	12.29	15.24	19.42	—	—	p Krotoszyn	321 o	6.44	10.08	—	16.06	—	18.00	—	19.18	—	21.46						
74103	74107	7445	74111	74113	74115	74117	74119	74121	74123	74125	74127	nr poc.	klasa	nr poc.	klasa	74104	74110	74112	74116	74118	74120	74122	74124	74126	74128	74130	74132
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
▲	5.23	—	9.50	—	14.27	17.07	19.50	—	22.53	0	km	o	KROTOSZYN WĄSK.*)	p	5.13	7.40	—	13.37	—	16.22	—	18.19	—	21.40	—	23.37	—
—	5.29	—	9.56	—	14.33	17.13	19.56	—	22.59	1	▲	o	Krotoszyn Stary (Op)	▲	5.07	7.35	—	13.31	—	16.16	—	18.13	—	21.34	—	23.31	—
—	5.35	—	10.02	—	14.39	17.19	20.02	—	23.05	3		o	Nowyfolwark (Op)		5.02	7.29	—	13.26	—	16.11	—	18.08	—	21.29	—	23.26	—
—	5.41	—	10.08	—	14.45	17.25	20.08	—	23.11	5		o	Brzoza Wąsk. (Op)		4.56	7.23	—	13.20	—	16.05	—	18.02	—	21.23	—	23.20	—
—	5.46	—	10.13	—	14.50	17.30	20.13	—	23.16	7		o	Henryków Wkp (Op)		4.51	7.19	—	13.15	—	16.00	—	17.57	—	21.18	—	23.15	—
—	5.51	—	10.18	—	14.55	17.35	20.18	—	23.21	8		o	Dzielce (Op)		4.46	7.14	—	13.11	—	15.55	—	17.52	—	21.13	—	23.10	—
—	5.58	—	10.26	—	15.03	17.45	20.26	—	23.28	11		o	Rozdrażew (Op)		4.38	7.05	—	13.02	—	15.47	—	17.44	—	21.05	—	23.02	—
—	6.04	—	10.32	—	15.09	17.51	20.32	—	23.34	13		o	Maciejów (Op)		4.32	6.59	—	12.56	—	15.40	—	17.31	—	20.59	—	22.56	—
—	6.14	—	10.42	—	15.19	18.01	20.50	—	23.44	17		o	Nowa Wieś Krot. (Op)		4.22	6.49	—	12.46	—	15.30	—	17.21	—	20.49	—	22.46	—
—	6.20	—	10.47	—	15.25	18.07	20.56	—	23.50	19		o	Wyki (Op)		4.16	6.44	—	12.40	—	15.25	—	17.15	—	20.42	—	22.39	—
4.42	6.25	—	10.53	—	15.31	18.12	21.01	—	23.55	21		o	Koźminiec (Op)		4.10	6.38	—	12.35	—	15.14	—	17.10	—	20.37	—	22.34	—
4.48	6.32	—	10.59	—	15.37	18.18	21.08	—	0.01	23		o	Izbiczno (Op)		4.04	6.32	—	12.29	—	15.08	—	17.04	—	20.31	—	22.28	—
4.53	6.40	—	11.07	—	15.44	18.26	21.16	—	0.09	26		o	Dobrzyca		3.56	6.18	—	12.21	—	15.00	—	16.56	—	20.23	—	22.20	—
5.02	6.47	—	11.14	—	15.51	18.33	21.24	—	0.16	28		o	Lutynia (Op)		3.48	6.11	—	12.14	—	14.53	—	16.48	—	20.16	—	22.13	—
5.10	6.55	—	11.22	—	15.59	18.41	21.32	—	0.24	32	▼	o	Fabianów (Op)	▼	3.40	6.03	—	12.05	—	14.45	—	16.40	—	20.08	—	22.05	—
5.22	7.07	—	11.34	—	16.11	18.53	21.45	—	0.36	36	▼	o	Pleszew Wąsk.**)	▼	3.25	5.50	—	11.53	—	14.32	—	16.27	—	19.55	—	21.52	—
5.23	—	7.09	11.54	—	16.23	18.54	22.05	—	0.37	36	▼	o	Pleszew Wąsk.**)	▼	3.24	5.48	—	11.40	—	14.31	—	16.05	—	19.39	—	21.36	—
5.30	—	7.16	12.02	—	16.30	19.01	22.13	—	0.44	39	▼	o	PLESZEW MIASTO	▼	3.17	5.40	—	11.33	—	14.24	—	15.57	—	19.30	—	21.27	—

*) odprawa osób i bagażu na stacji Krotoszyn
**) odprawa osób i bagażu na stacji Pleszew

**) odprawa osób i bagażu na stacji Pleszew

Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 1983 / 84

Wagon z krotoszyńskiego browaru. Źródło: Muzeum Regionalne w Krotoszynie



Fragment toru na ul. Dworcowej w Rozdrażewie
Źródło: UG Rozdrażew



Stacja w Rozdrażewie, 1939 r. Źródło: Archiwum SP



Stacja w Rozdrażewie, lata 1957-67. Źródło: Archiwum SP

Fragment toru na ul. Dworcowej w Rozdrażewie, 2014 r. Fot. G. Śnieciński

Dworzec w Rozdrażewie, 1983 r., Źródło: UG Rozdrażew



Stacja Krotoszyn Wąsk., 1986 r. Źródło: Archiwum SP



Przystanek Krotoszyn Stary. Źródło: Archiwum SP



Skansen kolejki wąskotorowej, 1994 r., Źródło: UG Rozdrażew

Śladami Bany, czyli stacje i przystanki

Przystanek nr 1 – Krotoszyn Wąskotorowy



Przystanek Krotoszyn Wąsk., lata 60. / 70. Źródło: Fotopolska.eu

wąskotorowej oraz tory manewrowo-bocznicowe wraz z obrotnicą i wagą. Oprócz tego w Krotoszynie zlokalizowano stację wodną, parowozownię, magazyn towarowy i rampę.

Przystanek nr 2 – Wąskotorowe bocznicie

wąskotorowej. *Kreisbahn Krotoschin – Pleschen* (Kolej Powiatowa Krotoszyn – Pleszew) w pierwszych latach swego istnienia rozwijała się prężnie, zapewniając sprawny przewóz towarów i ludzi. Z czasem coraz więcej miejscowych przedsiębiorców pragnęło korzystać z dobrodziejstw transportu kolejowego. W 1910 r. uruchomiono pierwszą bocznicę zlokalizowaną na Benitzerstraße (Benicka) prowadzącą od torów stacji wąskotorowej do magazynu Grünspacha oraz do firmy Deutsch-Amerikanische Petroleum AG. W następnym roku przedłużono ją do ładowni zlokalizowanej przy Schollstraße (Mickiewicza), a stamtąd dwiema odnogami na teren browaru (Krotoschiner Brauereien, Hepner und Katzenellenbogen & Co).

Mimo, że bocznicie były wąskotorowe, na teren tych zakładów docierały też wagony normalnotorowe. Stało się tak dzięki zastosowaniu specjalnych wózków jezdnych typu Roll-Bock. W takim systemie funkcjonowało też odgałęzienie do Fabryki Płatków Ziemniaczanych zlokalizowane na Starym Krotoszynie. Załadunek na Roll-Bocki odbywał się na stacji wąskotorowej. Bocznicie na Benickiej zostały zlikwidowane w pierwszych latach po drugiej wojnie światowej.

Bocznicie i rampa na terenie browaru, lata międzywojenne. Źródło: Muzeum Regionalne w Krotoszynie



Przystanek nr 3 – Krotoszyn Stary



Za przystankiem Krotoszyn Stary, lata 70. XX w. Źr.: Muzeum Regionalne w Krotoszynie

W 1911 r. przy ul. Koźmińskiej (Koschminerstraße) utworzono ładownię Alt-Krotoschin (Stary Krotoszyn). Korzystała z niej pobliska cegielnia Gustava Auerbacha, a w latach międzywojennych firma Czubek i Mieczkowski Fabryka WYROBÓW Ceramicznych. Punkt przeładunkowy składał się z kilku krótkich bocznic o długości 65 m. W 1913 r. wybudowano wąskotorową bocznicę do Kartoffelflockenfabrik (fabryka płatków ziemniaczanych) o długości 332 m., zlokalizowaną przy drodze do Pleszewa. Zarówno to odgałęzienie, jak i pozostałe tory na ładowni korzystały również z transportu wagonów normalnotorowych (za pomocą urządzenia typu Roll-Bock) ze stacji wąskotorowej Krotoszyn. Przystanek pasażerski Krotoszyn Stary został uruchomiony dopiero w 1954 r. i funkcjonował do zamknięcia linii (na odcinku Krotoszyn Wąsk. – Pleszew Wąsk.), do 30 listopada 1986 r. W 1990 r. rozebrano tor kolejowy i pozostałości przystanku.

Przystanek nr 4 – Nowy Folwark

Linia wąskotorowa z Krotoszyna do Pleszewa została wytyczona głównie wzdłuż dróg. Prędkość ruchu pociągów na tym szlaku nie była oszałamiająca: 20-30 km/h, co przekładało się na długość jazdy. W pierwszych latach funkcjonowania trasy pociągi zatrzymywały się na stacji w Nowym Folwarku tylko na żądanie. Przed II wojną światową na linii do Pleszewa Wąsk. kursowały 2-4 pary pociągów na dobę, potem ich liczba w latach 60. XX w. ustabilizowała się na poziomie 6 par.

Przystanek nr 5 – Brzoza

W ciągu blisko 90 lat funkcjonowania wąskotorówki na jej trasie można było zobaczyć rozmaity tabor. Początkowo były to 3 parowozy – tendraki (nr 1 – *Elsa*, nr 2 – *Anna*, nr 3 – *von Germershausen*), po II wojnie światowej na służbę doszły parowozy typu Px48, wypierane stopniowo przez lokomotywę spalinową Lyd1. W ruchu osobowym najpierw w użyciu były wagony czteroosiowe II i III klasy, potem polskiej konstrukcji typu 1Aw i 3Aw. Ponadto na linii jeździły wagony motorowe z silnikiem spalinowym (pierwszy już od 1935 r.)



Stacja w Brzozie, 1986 r. Źródło: H. Zięba, Monografia DOKP Poznań 1993

Przystanek nr 6 – Henryków

Wąskotorówka wśród lokalnej społeczności pełniła dość istotną rolę. Dla wielu mieszkańców była swoistym oknem na świat, dzięki któremu życie na prowincji było znośniejsze. Mimo, że podróż była męcząca i zajmowała sporo czasu (przejechanie całej trasy zajmowało od 1.5 do 2.5 h) pasażerów w pierwszych dziesięcioleciach istnienia linii nie brakowało. Również przewóz towarów stał na dość dobrym poziomie – w 1946 r. krotoszyńska wąskotorówka znalazła się pod tym względem na trzecim miejscu wśród innych tego typu tras w Wielkopolsce.

Przystanek nr 7 – Dzielice

W początkach XX w. do stacji w Dzielicach dochodziła osobna kolejka gospodarcza, którą dostarczano miejscowe płody rolne. Mimo korzyści płynących z funkcjonowania kolejki wąskotorowej, dla wielu mieszkańców tych terenów była ona także źródłem problemów. W historii linii zdarzały się choćby pożary budynków wywołane przez iskry wydobywające z przejeżdżającego parowozu (jak np. pożar stodoły w Dzielicach w 1906 r.), czy śmiertelne potrącenia osób jak np. w Fabianowie (przed I wojną świat.).



Pozostałości dawnego szlaku kolejowego, 2014 r. Fot. G. Śnieciński

Przystanek nr 8 – Wąskotorówka w Rozdrażewie

Przebieg trasy wąskotorowej w Rozdrażewie nie pokrywał się z główną drogą prowadzącą przez miejscowość. Odbiegając od ul. Krotoszyńskiej linia biegła ul. Przemysłową, gdzie były umiejscowione bocznice do cegielni. Następnie szlak łukiem skręcał w stronę ul. Dworcowej, gdzie znajdowała się stacja Rozdrażew. Za nią trasa prowadziła przez rzeczkę Rów Rozdrażewski (gdzie widać jeszcze pozostałości przyczółków mostu), by przecinając drogę na Trzemeszno zbliżyć się z powrotem do drogi na Pleszew.



Źródło: Mapa topograficzna, 1911 r.

Przystanek nr 9 – Stacja Rozdrażew



Dworzec ok. 1905-1910 Źródło: Fotopolska.eu



Stacja wąskotorowa Rozdrażew posiadała tory boczne, przeznaczone do rozładunku towarów. Oprócz tego była wyposażona w rampę załadunkową, magazyn i stację wodną. Natomiast na dworcu, w różnych okresach, funkcjonowała poczekalnia, kasa biletowa, sklep kolonialny i restauracja. W 2021 r. na ulicy Dworcowej podczas remontu nawierzchni usunięto resztki dawnego toru wąskotorowego.

Wąskotorowe ciekawostki

- ❖ Mimo, że linia wąskotorowa powstała głównie za sprawą samorządu krotoszyńskiego, to jednak zarząd kolei został zlokalizowany w Pleszewie. Tam też znalazło się główne zaplecze techniczne wąskotorówki. Po fizycznej likwidacji odcinka z Krotoszyńska do Pleszewa Wąsk., nazwa Krotoszyńska Kolej Dojazdowa funkcjonowała jeszcze do 2001 r. w odniesieniu do czynnego, 3 km odcinka do Pleszewa Miasta;
- ❖ Odcinek Pleszew Wąsk. – Pleszew Miasto początkowo miał tor o normalnym prześwicie (1435 mm). W 1906 r. dobudowano tam jednak trzecią szynę, aby umożliwić dojazd do miasta składom wąskotorowym i wyeliminować uciążliwe przesiadki i przeładunki towarów. To jedyny czynny do dzisiaj fragment dawnej trasy;
- ❖ Powiaty krotoszyński i pleszewski czasami były pozywane z powodu działalności kolejki i niekiedy procesy te przegrywały. Na salach sądowych obydwa samorządy spierały się także pomiędzy sobą. Powodem były głównie rozliczenia finansowe wąskotorówki;
- ❖ W pierwszych latach działalności wąskotorówki sporym utrudnieniem dla pociągów z parowozem na czele było pokonywanie skrzyżowania kolejowego z normalnotorową linią z Krotoszyńska do Ostrowa. Obydwie trasy krzyżowały się w jednym poziomie, co było uciążliwe dla ruchu kolejowego, ale i dość kosztowne w eksploatacji. W 1910 r. wykonano więc przekop pod linią normalnotorową zapewniając bezkolizyjny przejazd na obydwu trasach;
- ❖ Wstępne plany bocznic do krotoszyńskiego browaru przewidywały położenie toru normalnego, który miał być przedłużony przez ulicę Malzstraße (Śłodowa) do zlokalizowanej tuż obok gorzelni (Ostelbischen Spirituswerke). W 1911 r. powstał także pomysł wydłużenia bocznic poprzez ulice Koźmińską i Kaliską do kolejnego punktu załadunkowego planowanego na ul. Ostrowskiej;
- ❖ W 1922 r. powstał pomysł zmiany przebiegu linii wąskotorowej do Pleszewa. Zamiast do tego miasta trasa miała zostać przeniesiona na szlak Dobrzyca – Witaszyce, gdzie uzyskaby połączenie z wąskotorówką jarocińską. Z Koźmina do Pleszewa przez Dobrzycę miała natomiast biec planowana linia kolei normalnotorowej;
- ❖ Krotoszyńsko-Pleszewska Kolej Powiatowa w dwudziestoleciu międzywojennym uruchomiła także kursy autobusów, m.in. do Kalisza, Jarocina, Leszna i Poznania. Do 1939 r. miała koncesje na 5 takich linii, dowożąc swoich pasażerów na stacje kolejowe. Była to komunikacja uzupełniająca, mająca poprawić finanse kolei;
- ❖ Jedną z charakterystycznych cech krotoszyńskiej wąskotorówki był często nienajlepszy stan infrastruktury i taboru. Ekipy techniczne musiały co jakiś czas wymieniać zużyte szyny i podkłady, a i tak efekt był niezadowalający ze względu na niedofinansowanie kolejki. Również pasażerowie „ciuchci” (albo „Bany”) mogli liczyć na dodatkowe „atrakcje” jak wykolejenia pociągu, czy wieczne bujanie wagonu, co niejednokrotnie doprowadzało do „choroby morskiej”;
- ❖ Prawdziwą zimą w ruchu pociągów na trasie były liczne wykolejenia i kolizje na przejazdach kolejowych. Czasami służby kolejowe nie dawały sobie rady z panującą aurą. Gdy np. pociąg utknął pewnego razu w zaspie, pasażerowie czekali na pomoc kilkanaście godzin spędzając całą noc w wagonie...

Źródła: H. Zięba, Monografia DOKP Poznań 1993; Akta wydziału powiatowego w Pleszewie (1895-1925); „Krotoszyn i okolice” t. III, wyd. TMiBZK.



Śladami Bany

Historia krotoszyńsko – pleszewskiej wąskotorówki

Wydawca: Starostwo Powiatowe w Krotoszynie
Towarzystwo Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej

Opracowanie: **Grzegorz T. Śnieciński**, czerwiec 2022

