

**KKK****NR 12****MAJ 2022 R.***Egzemplarz  
bezpłatny*

# KROTOSZYŃSKI KURIER KOLEJOWY

## „Krasnal” i „Kolejarz” ponownie w Krotoszynie

Pociągi turystyczne **TurKol.pl** powróciły do naszego miasta. W piątek **27 maja** z Wrocławia przyjechał skład o wdzięcznej nazwie „**Krasnal**”. Po kilku minutach postoju – już jako pociąg „**Kolejarz**” – wyruszył na mały objazd po ziemi krotoszyńskiej. Najpierw zatrzymał się na stacji technicznej **Durzyn**. Tutaj nastąpiła zmiana kierunku jazdy i pociąg wjechał na tzw. obwodnicę towarową miasta, kierując się w stronę **Kobyłina**. I właśnie ten odcinek stanowił największą atrakcję tego przejazdu, bowiem pasażerowie mieli możliwość przejechać się odcinkiem nieużywanym na co dzień w ruchu pasażerskim (szlak Durzyn – Osusz). Po dotarciu do Kobyłina „**Kolejarz**” znowu zmienił kierunek jazdy i wyruszył w trasę powrotną do Krotoszyna. Tutaj ponownie pojawił się „**Krasnal**” i kolejowi turyści pojechali dalej do Poznania.

Obydwa pociągi – już tradycyjnie – były witane przez członków **Towarzystwa Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej**. Z okazji tego wydarzenia wydana została okolicznościowa pocztówka oraz niniejszy numer „**Krotoszyńskiego Kuriera Kolejowego**”, który w tym roku obchodzi jubileusz **10-lecia istnienia**. Udana przygoda z pociągami **TurKol.pl** za nami. Zapraszamy zatem do lektury **KKK**.

Grzegorz T. Śnieciński

**Pociągi TurKol.pl  
Krasnal i Kolejarz  
w Krotoszynie**

**27.05.2022****TURKOL.PL**  
TURYSTYKA KOLEJOWA



## „Wagabunda” i „Brzostek”

Mieszkańcy Krotoszyna i okolic przyzwyczaili się już, że co jakiś czas do stolicy powiatu przyjeżdża pociąg turystyczny **TurKol.pl**. Również i w zeszłym roku, w upałą niedzielę **20 czerwca**, na krotoszyńskiej stacji zatrzymał się skład o nazwie „**Wagabunda**”. Pociąg wyjechał z Wrocławia, by przez Leszno i Krobieć dotrzeć do miejsca przemianowania. To w Krotoszynie, tuż po przyjeździe „**Wagabundy**”, objawił się „**Brzostek**”, który po chwili przerwy wyruszył dalej do Jarocina i Brzostowa. Po powrocie z tej miejscowości pociąg ponownie przemianowano i jako „**Wagabunda**” odjechał do Wrocławia.



Zabytkowe wagony 3 klasy i nowocześniejsza lokomotywa spalinowa typu 6Dg nie zabawiły zbyt długo w Krotoszynie. Pasażerowie, którzy tego dnia przybyli do naszego miasta, zostali powitani na peronie przez członków **Towarzystwa Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej**. Prezes TMiBZK Antoni Korsak oraz członek stowarzyszenia Andrzej Chmielarz opowiadali o historii stacji i dworca, pełnili także funkcję przewodników po mieście dla chętnych gości. Krótka wycieczka zakończyła się w gościnnych progach **Muzeum Regionalnego im. H. Ławniczaka**. Z okazji przybycia pociągów turystycznych został wydany kolejny numer „**Krotoszyńskiego Kuriera Kolejowego**” oraz okolicznościowa pocztówka.



Organizatorem przejazdu była **Turystyka Kolejowa TurKol.pl**, obchodząca w zeszłym roku jubileusz 10 lat istnienia. Pociągi TurKol.pl kilkakrotnie odwiedzały w przeszłości ziemię krotoszyńską. Najbardziej znanym pociągiem, który przejeżdżał przez Krotoszyn był „**Ziemiański**” (2011-14). W sumie było to 15 składów: „**Ziemiański**” (4 razy), „**Biskupianin**” (2) oraz po jednym razie – „**Krasnal**”, „**Feniks**”, „**Kolejarz**”, „**Krotoszanin**”, „**Prosna**”, „**Ewakuacja’39**”, „**Marcin**”, „**Wagabunda**” i „**Brzostek**”. W tym roku dojdą do tego ponowne wizyty „**Krasnala**” i „**Kolejarza**”.

Grzegorz T. Śnieciński





## Stacja w Zdunach dawniej i dziś

### Od pierwszych pociągów, po wojny, wypadki i przebudowy – historia zdunowskiej stacji w pigulce



Historia zdunowskiej stacji rozpoczyna się w roku 1875, kiedy to powstaje linia kolejowa łącząca Oleśnicę z Gnieznem (przedłużona w latach 80-tych XIX wieku do Chojnic, jako dzisiejsza linia kolejowa nr 281). Linia ta powstała z uwagi na rosnący ruch kolejowy i potrzebę utworzenia alternatywnego szlaku komunikacyjnego łączącego Śląsk z portami na Bałtyku. Stacja w Zdunach pełniła wówczas rolę typowej stacji pośredniej, obsługującej dodatkowo rozwijający się zakład - zdunowską cukrownię.

Na początku XX wieku na stacji zainstalowano nowe urządzenia sterowania ruchem. Były to urządzenia mechaniczne (sterowane za pomocą dźwigni, przenoszących ruch na urządzenia poprzez pędnie - stalowe linki), wyposażone w sygnalizację kształtową. Łącznie stacja posiadała 3 nastawnie: dysponującą (Zd) w budynku dworca, oraz wykonawcze - Zd1 oraz Zd2 na północnej oraz południowej głowicy stacji. Pierwotnie wszystkie rozjazdy obsługiwane były ręcznie, w późniejszych latach w okręgu nastawczym ówczesnej nastawni Zd1 zostały one przebudowane na sterowane za pomocą dźwigni. Co ciekawe, rozjazdy w rejonie nastawni Zd2 pozostały do przestawiania



ręcznego, natomiast ryglowane (zabezpieczane) za pomocą dźwigni w nastawni (były to również prawdopodobnie jedyne, lub jedno z nielicznych na późniejszej sieci PKP dwustronne dźwignie ryglowe). W kolejnych latach ówczesny zarządca sieci - pruskie koleje KPEV wprowadziły normalizację wszystkich urządzeń sterowania ruchem kolejowym, ominęła ona jednak Zduny (z powodu późniejszego zjednoczenia niemieckich kolei).



W czasie Powstania Wielkopolskiego pod Zdunami miały miejsce zawzięte walki o wyzwolenie miasta z rąk zaborcy pruskiego. W walkach tych brał również udział pociąg pancerny „Poznańczyk” (jeden z jego wagonów znajduje się w Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu). Po wyzwoleniu miasta, rola stacji w Zdunach znacznie zwiększyła się z uwagi na to, iż była stacją graniczną na granicy polsko - niemieckiej. Również w latach 30-tych XX wieku znacznie rozbudowana została cukrownia, co także zwiększyło ruch na stacji. W latach 1943-1945 stacja nosiła nazwę Treustadt.

W II połowie XX wieku pomimo utraty roli stacji granicznej, ruch na niej nie zmniejszył się. Wraz z postępem technologicznym na kolei oraz stopniową rozbudową cukrowni, stacja obsługiwała coraz większą liczbę pociągów. W 1986 r. została zelektryfikowana w ramach wielkiej inwestycji, która w latach 1985-1987 objęła odcinek z Grabowna Wielkiego do Jarocina (na którym stacja się znajduje).

Na przełomie lat 1990 / 2000 znaczenie stacji drastycznie spadło. Zamknięto budynek dworca, a także znajdującą się w nim nastawnię Zd (po jej likwidacji rolę nastawni dysponującej Zd przejęła nastawnia Zd1, a nastawnia Zd2 została przemianowana na nastawnię Zd1). Pociągi kwalifikowane zostały przetrasowane na inne linie kolejowe (zdarzało się, że jeździły linią okresowo lub objazdowo), a w konsekwencji pogarszającego się stanu linii kolejowej zostało ograniczone także kursowanie pociągów regionalnych (ostatecznie zawieszone w grudniu 2016 r.) oraz towarowych. Również w latach 90-tych zaczęła podupadać cukrownia, aż zamknięto ją ostatecznie w 2003 roku. Od tego czasu stacja w Zdunach pozostawała peryferyjnym posterunkiem ruchu na kolejowej mapie Polski.



7 marca 2015 r. na stacji w Zdunach doszło do wykolejenia pociągu towarowego przewożącego płynny asfalt - na rozjazdach w okręgu nastawni Zd1 wykoleiły się 3 wagony cysterny. W 2017 r. pojawiło się światło w tunelu - rozpoczęła się modernizacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Grabowno Wielkie - Krotoszyn, która trwała do roku 2019. Po zakończeniu remontu na linię powróciły pociągi osobowe, a w późniejszym okresie także pociąg dalekobieżny (z okresowym kursowaniem ich większej liczby). Linia została przystosowana do prędkości 120 km/h. Co ciekawe, modernizacja linii nie objęła wówczas stacji w Zdunach, która wciąż posiadała zabytkowe urządzenia z 1904 (!) roku, a do roku 2008 także jedno z ostatnich w Polsce lamp gazowych na semaforach (ostatnie funkcjonowały do roku ok. 2020 na pobliskim posterunku Osusz). Urządzenia te były także unikatowe ze względu na to, że różniły się od innych typowych urządzeń mechanicznych w Polsce - jak wspomniałem wcześniej, nie były one znormalizowane, a także posiadały ciekawy układ urządzeń w nastawni Zd1.



W okresie od kwietnia do grudnia 2020 roku stacja przeszła modernizację. Wymieniony został tor główny zasadniczy (na którym podniesiono prędkość z 50 do 120 km/h) oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym i urządzenia przejazdowe. Dopiero po ponad 100 latach funkcjonowania, 8 grudnia 2020 roku urządzenia mechaniczne na zdunowskiej stacji zakończyły swoją służbę, oddając ją w ręce urządzeń komputerowych zlokalizowanych w nowej nastawni kontenerowej, która przejęła oznaczenie Zd. Do końca roku zlikwidowano zewnętrzną infrastrukturę (pędnie, rozjazdy,

urządzenia przejazdowe oraz naprężacze), a w styczniu 2021 r. wyburzono nastawnie Zd a także Zd1. Ostatnimi świadkami dawnych urządzeń w Zdunach były semafony kształtowe, które zdemontowano w połowie lutego 2021 r.

Na szczęście, dzięki staraniom pasjonatów kolei znaczna część infrastruktury została uratowana. Zachowano urządzenia z obu nastawni, które trafiły w ręce stowarzyszeń w Jarocinie i Wolsztynie. Uratowano dwuramienny semafor kształtowy, który latem tego roku stanie pod nowopowstającym muzeum w Zdunach, oraz pojedyncze ramię, które trafiło w ręce prywatne.



Modernizacja urządzeń sterowania ruchem znacząco poprawiła przepustowość stacji w Zdunach.



Poza znacznie szybszą obsługą stacji, pojawiła się również możliwość podawania sygnałów manewrowych, dzięki czemu manewry pociągów, które wciąż dostarczają towar dla lokalnych przedsiębiorstw, stały się o wiele łatwiejsze. Obecnie stacja pełni ważną rolę w ruchu towarowym, który odżył po modernizacji linii. Odbywa się na niej wiele mijanek pociągów, z racji tego, że posiada ona dłuższe tory niż stacja w Krotoszynie. Można więc powiedzieć, że w pewnym sensie Zduny są kolejową bramą Krotoszyna. Stacja ciągle pełni rolę granicznej, choć już nie na granicy państwa, a zakładów linii kolejowych w Ostrowie Wlkp. oraz we Wrocławiu. Pomimo wzlotów i upadków, wszystko wskazuje na to, że Zduny przechodzą odrodzenie.

*Kuba Wiśniewski*

Więcej bieżących informacji o zdunowskiej stacji na stronie FB: [Kolejowy Krotoszyn-kolej w okolicach Krotoszyna](#)

