

KROTOSZYŃSKI KURIER KOLEJOWY

Ważne wydarzenia z przeszłości i teraźniejszości

W kwietniu 2019 roku minęło dokładnie **100 lat** od ważnego wydarzenia związanego z krotoszyńskim węzłem kolejowym. W **1919 r.** przez stację przejeżdżały transporty wojskowe z powracającymi do kraju żołnierzami „**Błękitnej Armii**” **gen. Hallera**. W ledwo co wyzwolonej ojczyźnie Krotoszyn był pierwszym polskim miastem, w którym zatrzymał się pociąg ze sprzętem i oddziałami sformowanymi w 1917 r. we Francji. Sam legendarny dowódca tej armii, **general Józef Haller**, został entuzjastycznie powitany przez miejscową ludność dwa dni po pierwszym transporcie.

Oprócz wspomnienia historii z odległej przeszłości, 2019 rok przyniósł ze sobą istotne wydarzenia wpływające na rozwój krotoszyńskiej kolei. W marcu tego roku zakończył się remont **linii kolejowej nr 281** na odcinku **Grabowno Wielkie – Krotoszyn**, który pozwolił, po ponad dwuletniej przerwie, na powrót pociągów regionalnych do **Wrocławia**. Zmodernizowanym szlakiem jeździły ponadto (od kwietnia do września) pociągi dalekobieżne spółki **PKP Intercity** w ramach trasy objazdowej.

Listopad 2019 to również ponowna wizyta pociągu specjalnego **Markowego Produktu Turystycznego TurKol.pl**. Tym razem do Krotoszyna dotarł skład nawiązujący do motywu przewodniego przejazdu, czyli czasów schyłku epoki PRL, w której ciągle jeszcze brakowało wielu istotnych dla Polaków rzeczy. Pod hasłem „**Pociągiem do wolności na Dzień Niepodległości**” pociąg turystyczny „**Marcin**” poruszał się **11 listopada** na trasie **Kalisz – Krotoszyn – Poznań Gł. – Kalisz**.



Reaktywacja połączeń do Wrocławia i objazdowe pociągi dalekobieżne

W marcu 2019 r. dobiegł końca remont linii kolejowej **nr 281** na odcinku **Grabowno Wielkie – Zduny**. W ramach inwestycji wymieniono podtorze, położono nowe tory wraz z rozjazdami oraz przebudowano stacje i przystanki. Głównym efektem prac było podniesienie prędkości na szlaku do **120 km/h** dla pociągów osobowych i do **80 km/h** dla składów towarowych. Trasa została przystosowana do prowadzenia ruchu ciężkich transportów. Z tego m.in. względu wyremontowano i wzmocniono wiadukty i mosty oraz kompleksowo wymieniono sieć trakcyjną. Zmodernizowano także urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przebudowano system przewodowej i radiowej łączności kolejowej. Wyremontowano 19 przejazdów drogowych, które otrzymały nową nawierzchnię, oświetlenie, urządzenia zabezpieczające i kamery. W Grabownie Wielkim, Krośnicach, Wierzchowicach, Miliczu, Rakoniewiczach Milickich oraz w Cieszkowie wybudowano nowe perony wyposażone w wiaty, tablice informacyjne oraz oświetlenie.



Remont trasy rozpoczął się we wrześniu 2017 roku. Inwestycja warta 155 mln zł sfinansowana została ze środków budżetowych państwa. Prace na zlecenie zarządcy infrastruktury – PKP PLK S.A. wykonywała firma **TORPOL S.A.** Odcinek **Zduny – Krotoszyn** również został wyremontowany (przez firmę **ZRK DOM**), jednak zakres prac był skromniejszy.

Termin ukończenia inwestycji był kilkakrotnie przesuwany, ale ostatecznie linię otwarto **11 marca**. Dzień później do Krotoszyna po raz pierwszy zawitał pociąg **Kolei Dolnośląskich**, który rozpoczął jazdy testowe na trasie. Regularne kursy do **Wrocławia** rozpoczęły się **25 marca**, jednak termin wielkiego powrotu pociągów stał pod znakiem zapytania. Na odcinku między Wierzchowicami a Krośnicami doszło bowiem do osunięcia się nasypu kolejowego, wskutek czego linia na kilka dni musiała być zamknięta dla ruchu. Ekipy wykonawcy remontu linii w trybie natychmiastowym przystąpiły do naprawy i awarię udało się usunąć na czas. Niemniej w kolejnych miesiącach eksploatacji linii uwidoczniły się dalsze usterki i niedociągnięcia, przez co na szlaku w kilku miejscach obowiązywały ograniczenia prędkości pociągów, skutkujące ciągłymi opóźnieniami pociągów. Problemy te (związane głównie z niestabilnością gruntu) w istotny sposób rzutowały na odbiór społeczny inwestycji, której efekty pozwalały zadawać pytania o solidność przeprowadzonych prac rewitalizacyjnych. Polskie Linie Kolejowe postanowiły więc przeznaczyć dodatkowe środki (19 mln zł) na wzmocnienie podtorza i prace na 4 przejazdach drogowych. Roboty na szlaku wymusiły kolejne okresowe zamknięcie linii, co nastąpiło w październiku. Na odcinku Krotoszyn – Krośnice kursowała wówczas zastępcza komunikacja autobusowa.



Reaktywacja połączeń do Wrocławia stała się faktem. Po latach posuchy, 7 par pociągów regionalnych na dobę uruchamianych przez samorządowego przewoźnika, **Koleje Dolnośląskie**, pozwoliły na powrót do normalności. Jednym z mankamentów rozkładu jazdy jest jednak trasa pociągów, które w większości kursują przez stację Oleśnica. Konieczna jest tam zmiana kierunku jazdy, co wydłuża niepotrzebnie czas przejazdu do Wrocławia. Na ten aspekt reaktywacji, a także na niedostosowanie w rozkładzie jazdy przesiadek na stacji w Krotoszynie na pociągi **Kolei Wielkopolskich**, zwracali uwagę pasażerowie oraz samorządowcy. Niemniej należy żywić nadzieję, że oferta **KD** z czasem okrzepnie i będzie bardziej dostosowana do potrzeb mieszkańców regionu.

Dzięki rewitalizacji linii nr 281 możliwy stał się także powrót połączeń dalekobieżnych. Kursujące przez Krotoszyn od **8 kwietnia** do **1 września** pociągi spółki **PKP InterCity** woziły pasażerów trasą objazdową Ostrów Wlkp. – **Krotoszyn** – Grabowno Wielkie oraz Jarocin – **Krotoszyn** – Grabowno Wielkie z uwagi na remont sąsiedniej linii kolejowej przez Odolanów. Dzięki temu przez kilka miesięcy 2019 r. stolica powiatu miała bezpośrednie połączenia m.in. z Warszawą, Białymstokiem, Bielsko-Białą, Gdynią, Jelenią Górą, Kołobrzegiem, czy Świnoujściem. Cieszyły się one dosyć dużym zainteresowaniem pasażerów z Krotoszyna i okolic, dzięki czemu (po dokładnych analizach frekwencji) spółka podjęła decyzję o przetrasowaniu na stałe jednego połączenia (**IC Dąbrowska**) od nowego rozkładu jazdy **2019/20**. Pociąg relacji Lublin – Wrocław Gł. przez Krotoszyn będzie więc prawdziwym powrotem (po 17 latach przerwy!) całorocznych połączeń dalekobieżnych. Kolejowe ożywienie miasta rozpoczęte wiosną tego roku daje zatem nadzieję na lepsze czasy dla krotoszyńskiej stacji...



Grzegorz T. Śnieciński

Przejazd „Błękitnej Armii” przez Krotoszyn

Jest rok 1914. W Europie trwa I wojna światowa. Mieszkający pod zaborami Polacy pod przymusem są wcielani do wojsk zaborców. Rodacy rozsiani po całym świecie, a zwłaszcza w takich krajach jak Francja czy Stany Zjednoczone czują, że należy chwycić za broń. Ówczesny konflikt zbrojny postrzegają jako szansę wyzwolenia narodu. **21 sierpnia 1914 r.**, dzięki naciskom kół polskich we Francji, z zaciągu ochotniczego zostaje powołany załazek polskiej armii, będący częścią wojska francuskiego. Pierwszą 180-osobową kompanię wcielono do Pułku Legii Cudzoziemskiej. Niestety Francja, ze względu na swoje stosunki z Rosją, nie utworzyła wówczas większej ilości typowo polskich oddziałów. Dopiero **4 czerwca 1917 r.**, po podpisaniu dekretu przez francuskiego prezydenta **Raymonda Poincarégo**, rozpoczyna się z inicjatywy **Romana Dmowskiego** proces tworzenia polskich oddziałów z prawdziwego zdarzenia. Pierwszym dowódcą został Francuz, generał **Louis Archinard**. Na mocy porozumienia z rządem francuskim **Komitet Narodowy Polski** uzyskał **28 września 1918 r.** pełną kontrolę polityczną nad armią, a **4 października 1918 r.** jej dowódcą zostaje generał **Józef Haller**. Armia zostaje nazwana „błękitną” z uwagi na kolor mundurów noszonych przez naszych żołnierzy.

Wkrótce zostaje podjęta decyzja o wysłaniu oddziałów do Polski walczącej wtedy o odzyskanie niepodległości. Powrót **Błękitnej Armii** do kraju mógł się odbyć już w listopadzie 1918 r., jednak przeciwni temu pomysłowi byli Brytyjczycy obawiający się zbytniego osłabienia Niemiec. Kolejną szansą na przyjazd do ojczyzny był wybuch Powstania Wielkopolskiego 27 grudnia 1918 r., lecz także wówczas nie uzyskano zgody na wyjazd. Dopiero **6 kwietnia 1919 r.** marszałek Francji **Ferdinand Foch** wydaje rozkaz regulujący wyjazd Błękitnej Armii do Polski. W wyniku przeciągających się rozmów na temat powrotu żołnierzy drogą morską przez Gdańsk (na tę opcję nie zgodzili się Brytyjczycy i Niemcy, gdyż obawiali się zajęcia przez Polaków Pomorza z Gdańskiem) konieczna była zmiana trasy. Została wybrana opcja transportu kolejowego dwoma korytarzami Avricourt – Moguncja – Frankfurt – Erfurt – Lipsk oraz Metz – Koblenca – Giessen – Halle. W rejonie Cottbus korytarze łączyły się i trasa dalej wiodła przez Głogów - Leszno – **Krotoszyn** – Ostrów Wlkp – Kalisz – Łódź do Warszawy. Datę pierwszego wyjazdu transportu żołnierzy i sprzętu ustalono na **14 kwietnia 1919 r.** Z powodów organizacyjnych wyjazd opóźnił się o dwa dni.

16 kwietnia 1919 r. pierwsze oddziały wyruszyły do odradzającej się ojczyzny i wkrótce znalazły się na terenie Wielkopolski. Po minięciu Leszna, które do ratyfikacji Traktatu Wersalskiego w dniu 10.01.1920 r. pozostawało jeszcze w rękach niemieckich, skład wjechał na tereny polskie wyzwolone niedawno przez Powstańców Wielkopolskich. **18 kwietnia 1919 r.** pociąg Błękitnej Armii ok. godz. **4 rano** zatrzymuje się na **stacji w Krotoszynie**. Kolejny transport miał miejsce tego samego dnia po południu, witany gorąco przez mieszkańców miasta. **21 kwietnia 1919 r.** pociąg dociera do Warszawy, gdzie na powitanie żołnierzy dało się zauważyć transparent z deklaracją: *"Nie złożymy MIECZA do pochwy póki nie odzyskamy GDAŃSKA"*.

Żołnierze nie mieli dużo czasu na odpoczynek, gdyż już w maju 1919 r. armię wysłano do walki z Ukraińcami w Galicji Wschodniej i na Wołyniu. Transporty wojskowe z Francji przejeżdżały przez Krotoszyn do **3 czerwca**, a koniec Błękitnej Armii datuje się na **1 września 1919 r.** Armia gen. Hallera zostaje wówczas przeformowana i włączona organizacyjnie w struktury Wojska Polskiego.

Arkadiusz Śnieciński



Powitanie Błękitnej Armii w Krotoszynie. Źródło: zbiory Muzeum Regionalnego w Krotoszynie

Kolejowa lekcja patriotyzmu

Nietypowa lekcja historii odbyła się na pokładzie pociągu retro, który 1 i 4 października 2019 r. przejeżdżał przez powiat krotoszyński. W ramach projektu „*Koleje Wolności 1939 – 2019*” na trasie z Wolsztyna do Kalisza oraz z Poznania do Wolsztyna kursował w tych dniach zabytkowy skład złożony z parowozu i wagonów z drewnianymi ławkami. Przejazdy miały charakter spotkań edukacyjnych skierowanych głównie do dzieci i młodzieży szkolnej. W ubiegłym roku projekt „*Koleje Wolności*” poświęcony był 100. rocznicy wybuchu Powstania Wielkopolskiego, w tym zaś pociąg retro kursował pod hasłem „*Wielkopole w kampanii wrześniowej 1939 roku*”.



Foto: I. Śniecińska

Uczestnicy kolejowej wyprawy mogli zatem posłuchać opowieści o bohaterskich żołnierzach Armii Poznań, o umundurowaniu i uzbrojeniu wojsk a także o znaczących postaciach tragicznego września. W projekcie wzięli udział m.in. uczniowie krotoszyńskich podstawówek oraz zainteresowani mieszkańcy powiatu.

Kolejową lekcję patriotyzmu i historii zorganizowali: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, Muzeum Początków Państwa Polskiego w Gnieźnie, Koleje Wielkopolskie oraz Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Poznaniu.



Foto: I. Śniecińska

Grzegorz T. Śnieciński

Marcin przejechał przez Krotoszyn

W Święto Niepodległości 11 listopada, przez Krotoszyn przejechał pociąg turystyczny marki TurKol.pl.



Był to skład zestawiony z lokomotywy spalinowej SU42 oraz historycznych, oliwkowych wagonów 1 i 2 klasy wraz z legendarnym „*Warsem*” na czele. Pociąg specjalny „*Marcin*” relacji Kalisz – Poznań Gł. – Kalisz, przybył do Krotoszyna w świąteczny ranek i po zmianie kierunku jazdy wyruszył w dalszą drogę do Poznania. Podróżni mogli poczuć klimat lat 70. i 80. ub. wieku, albowiem taki

był motyw przewodni tego przejazdu i wydarzeń z tym związanych. Zarówno w wagonach jak i na stacji w Poznaniu na turystów czekały atrakcje nawiązujące do schyłku epoki PRL, w której groźne spojrzenie milicji było równie wymowne, jak lady sklepowe uginające się od butelek octu. Pasażerowie mogli również wziąć udział w Imieninach Ulicy Święty Marcin. Na to wesołe święto, na którym nie zabrakło wszelakich zabaw, koncertów, inscenizacji, barwnego korowodu mieszkańców czy rzecz jasna – przepysznych rogalików, do stolicy Wielkopolski zjechały, jak co roku, tłumy turystów. Wyprawa pod hasłem „*Pociąg do Wolności na Dzień Niepodległości*” była więc ciekawym pomysłem na spędzenie naszego narodowego święta.



Grzegorz T. Śnieciński



PATRONAT
MEDIALNY

rzecz
Krotoszyńska