

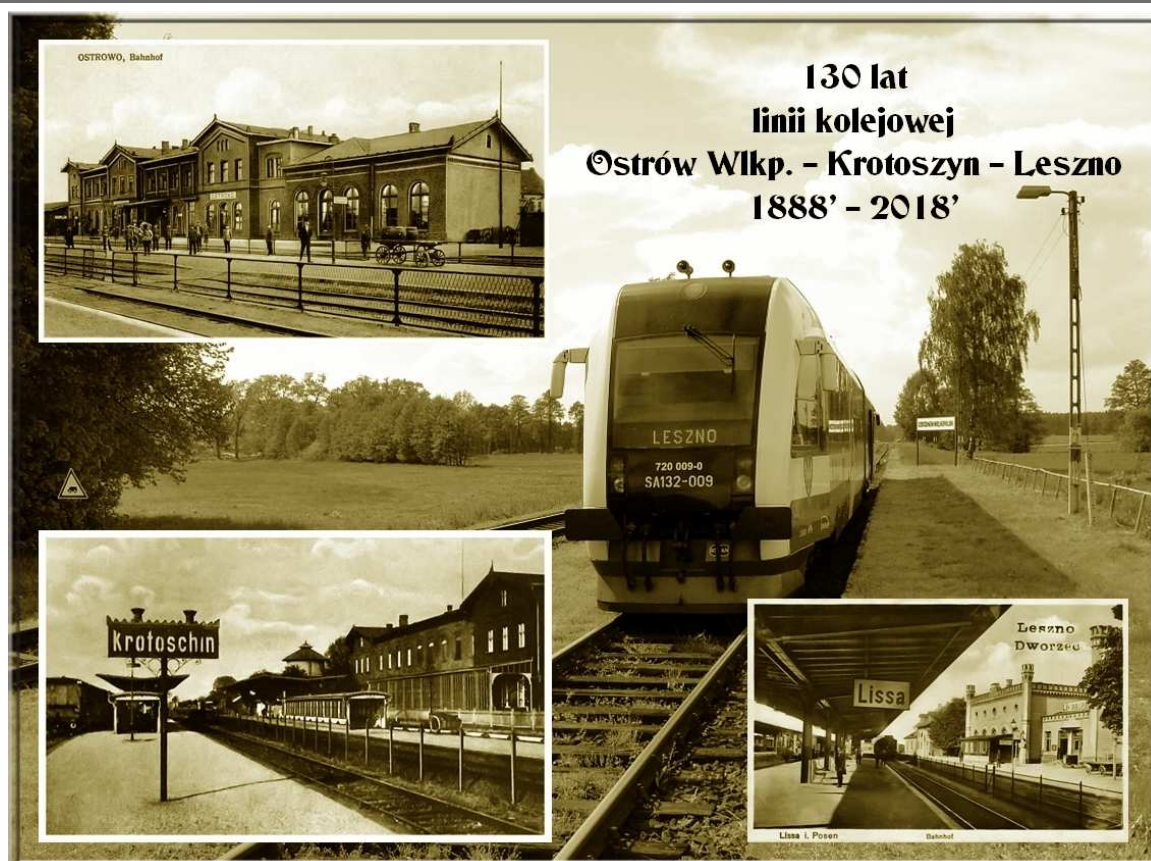
KROTOSZYŃSKI KURIER KOLEJOWY

Jubileusz linii kolejowej Ostrów Wlkp. – Leszno

W październiku 2018 roku mija **130 lat** od uruchomienia linii kolejowej Ostrów Wlkp. – Krotoszyn – Leszno. To doniosłe wówczas wydarzenie przyniosło dla mieszkańców południowej części Wielkopolski znaczącą poprawę w jakości i szybkości podróży. Nowa trasa sprawiła, że Krotoszyn stał się stacją węzłową, bowiem kilkanaście lat wcześniej, w 1875 r., uruchomiono pierwszą linię przebiegającą przez miasto (szlak Oleśnica – Gniezno). Linia z Ostrowa Wlkp. do Leszna z biegiem lat zyskiwała na znaczeniu, stając się fragmentem magistrali kolejowej nr 14 (wraz z łącznikami nr 815 i 816). W obecnych czasach jej potencjał nie jest w pełni wykorzystany, niemniej istnieją plany dotyczące modernizacji linii i elektryfikacji odcinka Krotoszyn – Leszno.

Jesień i zima tego roku, to także czas świętowania dwóch, niezwykle ważnych w dziejach naszego narodu wydarzeń – **100. rocznicy odzyskania niepodległości** oraz **100. rocznicy wybuchu Powstania Wielkopolskiego**. W bieżącym numerze KKK przypominamy historię zmagających wywoleńców w naszym regionie i epizodach kolejowych z tym związanych. Zapraszamy do lektury!

Grzegorz T. Śnieciński



130 lat temu przyjechały pierwsze pociągi z Leszna i Ostrowa

Pod koniec XIX wieku państwo pruskie podjęło się realizacji wielu inwestycji kolejowych, polegających na budowie nowych, lokalnych linii, które miały stanowić uzupełnienie dla już istniejących linii głównych. Trasa z Leszna do Ostrowa przez Krotoszyn, została zaplanowana jako drugorzędna, jednotorowa linia boczna. Jej otwarcie nastąpiło **1 października 1888 r.** i wiązało się z dużymi nadziejami na ożywienie wymiany gospodarczej pomiędzy południową częścią Prowincji Poznańskiej a Królestwem Polskim. Na pełne połączenie kolejowe terenów obydwu zaborów przyszło jednak poczekać jeszcze blisko dwadzieścia lat (do 1906 r.), kiedy to ukończono budowę odcinka Kalisz – Skalmierzyce. Wcześniej (w 1896 r.) oddano do użytku odcinek z Ostrowa do granicznych Skalmierzyc. Dzięki temu pojawiły się spore ułatwienia w podróżowaniu pomiędzy Warszawą, Łodzią a Berlinem. Wzrost znaczenia linii z Leszna do Ostrowa wymusił na pruskiej kolei państwowej podjęcie prac mających podnieść parametry techniczne szlaku, co nastąpiło w pierwszej dekadzie XX w.



Ok. 1914 r. (Źródło: fotopolska.eu)



Stacja Krotoszyn, będąca od 1888 r. węzłową, uległa również znaczącym przeobrażeniom. W pierwszych latach nowego wieku przebudowano układ torowy stacji, dzięki czemu powstał nowy wjazd ze strony Leszna (z kierunku zachodniego na południowo-zachodni). Zbudowano także dwa nowe perony wyspowe połączone z budynkiem dworca przejściem podziemnym. Również sam dworzec doczekał się przebudowy, w wyniku czego zyskał bardziej reprezentacyjny wygląd (zmieniony w 1970 r.). Wszystkie prace ostatecznie ukończono w lipcu 1905 r. Powstały wówczas układ funkcjonalno-przestrzenny stacji przetrwał z niewielkimi zmianami do czasów obecnych.

W czasie II wojny światowej linia Leszno – Ostrów Wlkp. nabrała strategicznego znaczenia ze względu na liczne transporty wojskowe. W celu usprawnienia ruchu na trasie, niemieckie władze okupacyjne podjęły się zadania modernizacji linii. W ramach programu budowlanego „Otto” dobudowano drugi tor, a także zmieniono przebieg linii w Lesznie i Ostrowie Wlkp. W 1943 r. powstała dwutorowa obwodnica Krotoszyna, czyli szlak Osusz – Durzyn. Pod koniec wojny, wraz z nacierającymi wojskami radzieckimi, następowała systematyczna zmiana rozstawu szyn z normalnego na szeroki, właściwego dla transportu kolejowego w ZSRR. Ponowne przekucie torów na normalny rozstaw miało miejsce w latach 1945-46.

W Polsce Ludowej linia należała do pierwszorzędnych z istotnym ruchem pociągów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych. Pod koniec tego okresu ówczesnym władzom kolejowym udało się zelektryfikować odcinek z Ostrowa Wlkp. do Krotoszyna (1987 r.). Dalsza część trasy już nie miała tyle szczęścia. W chwili obecnej, po sporym spadku znaczenia na kolejowej mapie kraju, linia ponownie ma szansę na lepsze dni, dzięki planowanej w najbliższych latach modernizacji.

Grzegorz T. Śnieciński



Dzierżanów Wlkp., 2014 r.

Powstanie Wielkopolskie na Ziemi Krotoszyńskiej

Kłeska państw centralnych w I wojnie światowej sprzyjała niepodległościowym dążeniom Wielkopolan. Jesienią 1918 r. na terenie zaboru pruskiego powstawały tajne komitety obywatelskie, które po niemieckiej rewolucji listopadowej przekształcały się w miejskie i powiatowe Rady Ludowe. Przed świętami Bożego Narodzenia do domów wróciła znaczna część wcielonych do armii niemieckiej Polaków, którzy stanowili potencjał militarny nadchodzącej insurekcji. Wybuch powstania w Poznaniu 27 grudnia 1918 r. zapoczątkował zryw ludności polskiej w całej dzielnicy oraz doprowadził do wyzwolenia i włączenia Wielkopolski w skład odrodzonego państwa polskiego.

Krotoszyn został wyzwolony 1 stycznia 1919 r. Miasto zdobyto o godzinie 18.00 siłami pociągu pancernego nr 11 „Poznańczyk”¹, którego dowódcą był por. Jan Szlagowski, a w skład załogi wchodziły: kompania pleszewska, pluton karabinów maszynowych ze Szczypiorna oraz kilkunastu ochotników z Ostrowa. Po zdobyciu dworca powstańcy, z pomocą miejscowych ochotników, zajęli wszystkie ważniejsze obiekty w mieście. Niemcy wycofali się do koszar im. Steinmetza (u zbiegu ul. Młyńskiej i 56 Pułku Piechoty Wlkp.) i tam zostali rozbrojeni dzięki brawurowej akcji kilku powstańców pod dowództwem Władysława Rybakowskiego. Kapitulację z rąk komendanta niemieckiego garnizonu przyjęli: dr Władysław Bolewski (przedstawiciel Powiatowej Rady Ludowej), por. Jan Szlagowski i Zbigniew Ostroróg Gorzeński (komendant wojskowy Jarocina).

3 stycznia wojska niemieckie opuściły Krotoszyn, udając się pociągiem do Freyhan (Cieszkowa). Po opanowaniu miasta i okolicznych miejscowości utworzono linię obrony składającą się na południowy odcinek frontu powstańczego. Ze stanowisk administracyjnych odwołano niemieckich urzędników, powołując w ich miejsce Polaków, między innymi Wojciecha Skoroszewskiego na urząd Starosty i Józefa Klemczaka na urząd Burmistrza.

Pod koniec stycznia Niemcy rozpoczęli akcje zaczepne, chcąc ponownie opanować zdobyte przez powstańców miejscowości. 1 lutego podczas warty na przygranicznym posterunku pod Zdunami zastrzelono kpr. Franciszka Sowińskiego - pierwszego powstańca poległego w powiecie krotoszyńskim. Pięć dni później Niemcy zajęli Zduny, a podejmowane w następnych dniach próby ich odbicia zakończyły się niepowodzeniem powstańców. Do szczególnie krwawych starć doszło 16 lutego, gdy wojska niemieckie, wsparte pociągiem pancernym, bezskutecznie próbowały przebić się do Krotoszyna. Mimo podpisania jeszcze tego samego dnia układu w Trewirze, oficjalnie kończącego powstanie, walki nie ustały. Między 18 a 21 lutego po heroicznej obronie powstańcy zmuszeni zostali do opuszczenia placówki w Borownicy. Podczas walk Niemcy użyli tam artylerii, gazów bojowych i miotaczy min.

W walkach pod Zdunami brały udział pododdziały powstańcze II batalionu 12 Pułku Strzelców Wlkp. (kompanie: krotoszyńska, kobylińska i odolanowska), a także wchodzące w skład innych oddziałów kompanie: jarocińska, koźmińska, ostrowska, rozdrażewska, pleszewska oraz sulmierzycka. W starciach zbrojnych brały też udział drużyny bojowe Straży Ludowej z miast i wsi powiatu krotoszyńskiego dowodzone przez dr. Bolewskiego. Łącznie na froncie zdunowskim poległo ponad 30 powstańców.

8 marca 1919 r. ustalono tymczasową linię graniczną między Zdunami a Perzycami, która obowiązywała do czasu wejścia w życie postanowień traktatu wersalskiego. Na mocy tychże postanowień w styczniu 1920 r. Zduny znalazły się w granicach II Rzeczypospolitej. Po 126 latach niewoli ziemia krotoszyńska wraz z Wielkopolską znalazła się w granicach niepodległego państwa polskiego.

Piotr Mikołajczyk



Dworzec kolejowy, przed 1914 r. (Źródło: Muzeum Regionalne w Krotoszynie)



Cieszków, dworzec kolejowy, lata 1910-1920
(Źródło: fotopolska.eu)

¹ Więcej na temat pociągu pancernego „Poznańczyk” w numerze 1 KKK (2012’)

Pociągi specjalne odwiedziły Krotoszyn

Na początku jesieni 2018 r. mieszkańcy powiatu krotoszyńskiego byli świadkami przejazdów pociągów specjalnych. W niedzielne popołudnie, **trzydziestego września**, na krotoszyńską stację wjechał, doskonale znany podróżnym, elektryczny zespół trakcyjny **EN 57**. Jednostka ta wozi pasażerów już od kilkudziesięciu lat, teraz nadchodzi właśnie kres użytkowania tego wysłużonego taboru.



odwiedzający stację robili sobie pamiątkowe zdjęcia, zaglądając w rozmaite zakamarki składu, w tym oczywiście do kabiny maszynisty. Uczestnicy imprezy otrzymali drobne upominki od kolejarzy, a przedstawiciel Towarzystwa Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej wręczał archiwalny numer „*Krotoszyńskiego Kuriera Kolejowego*”. Pożegnanie jednostki EN 57 (wyprodukowanej w 1966 r.) było udanym i ciekawym wydarzeniem. Partnerem przejazdu pociągu był Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego. Stary, wyeksploatowany tabor od tej pory będzie zastąpiony przez zmodernizowane EN 57 oraz inne, nowocześniejsze konstrukcje. Do dyspozycji wielkopolskiego oddziału pozostaną jednak dwa, czynne jeszcze, niezmodyfikowane składy EN57, mające stanowić awaryjną rezerwę taborową.

Trzeciego i czwartego października natomiast przez Krotoszyn przejechały dwa pociągi retro w ramach projektu „*Koleje Wolności 1918-2018*”. Wydarzenie miało związek z uczczeniem 100. rocznicy wybuchu Powstania Wielkopolskiego. Organizatorzy projektu: **Koleje Wielkopolskie, Muzeum Początków Państwa Polskiego, Parowozownia Wolsztyn, Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego oraz Ośrodek Doradztwa Nauczycieli w Poznaniu** uruchomili specjalne pociągi, na pokładzie których dzieci i młodzież szkolna mogły uczestniczyć w wyjątkowej lekcji



historii prowadzonej przez nauczycieli i rekonstruktorów. W żywy i ciekawy sposób przybliżyli oni uczniom tematykę zwycięskiego zrywu niepodległościowego. Licznie zgromadzeni na krotoszyńskiej stacji widzowie ponownie przenieśli się w klimat dawnej, parowej kolei. Uśmiechom zadowolonych dzieci i pamiątkowym fotografiom nie było więc końca...



Grzegorz T. Śnieciński



**PATRONAT
MEDIALNY**



Krotoszyński Kurier Kolejowy – okolicznościowe pismo pasjonatów kolei i historii. Wydawca: Towarzystwo Miłośników i Badaczy Ziemi Krotoszyńskiej. Numery archiwalne KKK: <http://www.tmibzk.krotoszyn.pl/o-tmibzk/varia> e-mail: k.kurier.k@o2.pl
www.facebook.com/pages/Krotoszyński-Kurier-Kolejowy © G. T. Śnieciński, Krotoszyn, październik 2018'