

W 2009 roku linia kolejowa łącząca Wolsztyn z Poznaniem obchodziła 100 lat swojego funkcjonowania. Uruchamiana była dwuetapowo, w pierwszej fazie pomiędzy Wolsztynem i Grodziskiem Wielkopolskim w 1905 roku i w drugiej, pomiędzy Grodziskiem Wielkopolskim i Poznaniem w 1909 roku. Choć linia w stosunku do istniejących magistrali głównych pomiędzy Wrocławiem i Poznaniem, czy Poznaniem i Zbąszyniem pełniła rolę drugorzędną, odgrywała dla mieszkańców tej części Wielkopolski od zawsze ważną rolę komunikacyjną, gospodarczą oraz kulturotwórczą.

W początkach istnienia na linii kursowało około czterech par pociągów dziennie, obecnie liczba ta wzrosła nawet do kilkunastu pociągów na niektórych odcinkach, co wskazuje na spełnianie poważnej funkcji komunikacyjnej. Do czasów współczesnych na linii zachowały się zabytkowe zabudowania infrastruktury kolejowej, wpisujące się w kolejowe tendencje budowlane początku XX wieku, które dzięki swojej oryginalności na tle całej Wielkopolski uznać należy za reprezentacyjne. Ich istnienie mocno wrosło w pejzaż i świadomość mieszkańców regionu, tak że nie zawsze dostrzegamy ich istnienie. Niejednokrotnie przybywający goście i turyści spoza regionu uświadamiają nam osobliwości tych obiektów. W kontekście tym spektakularną rolę na skalę ogólnopolską pełnią odbywające się rokrocznie w Wolsztynie parady parowozów, które ściągają rzesze pasjonatów i miłośników, przyczyniając się tym samym do promowania regionu w kraju i za granicą. W celu podtrzymania owych trendów, w ostatnich latach czynione są starania, aby w Wolsztynie utrzymać w formule samorządowej spółki zabytkową parowozownię, dzięki której również na linii Wolsztyn – Poznań będą mogły kursować obok połączeń planowych pociągi turystyczne o trakcji parowej. Powyższe działania mają dla mieszkańców regionu bez wątpienia wymiar kulturotwórczy i rozwojowy.

Uwieńczeniem pełnionych funkcji kolei pomiędzy Wolsztynem i Poznaniem było podjęcie kroków zmierzających do częściowej rewitalizacji linii. Działania te są mocno wspierane przez władze samorządowe Wielkopolski. Zmierzają do usprawnienia i uatrakcyjnienia transportu dla mieszkańców regionu pomiędzy Poznaniem, Grodziskiem Wielkopolskim i Wolsztynem.

Jednym z elementów promowania regionu jest powstanie prezentowanej książki, która ma za zadanie przybliżenie mieszkańcom oraz innym osobom zainteresowanym interesujących i godnych uwagi dziejów istniejącej kolei. Obok historii linii zaprezentowane zostały jej parametry techniczne, omówiona została cenna architektura oraz znaczenie kolei Wolsztyn – Luboń (Poznań) na przestrzeni minionych lat.

Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego

Wojciech Jankowiak



Kolej pomiędzy Poznaniem i Wolsztynem uchodzi za jeden z najatrakcyjniejszych szlaków kolejowych Wielkopolski. Nie ma w tym stwierdzeniu przesady. Istnieje kilka powodów uzasadniających ową tezę. Pierwszy o wymiarze architektonicznym, wiąże się z zachowaniem urokliwych dworców w ich pierwotnej, historycznej formie. Drugi wynika z prowadzenia na linii pociągów o trakcji parowej przez parowozownię Wolsztyn, co wzbudza duże zainteresowanie wymienionym szlakiem kolejowym. Wreszcie pisząc o atrakcyjności linii i zainteresowaniu wynikającym z jej funkcjonowania, wymienić należy parady parowozów odbywające się rokrocznie w majowy weekend na stacji Wolsztyn, co przyciąga kilkudziesięcioro pasjonatów kolei nie tylko z kontynentu europejskiego, lecz z całego świata. Wymienione powyżej okoliczności stanowią dostateczne uzasadnienie podjęcia pracy nad dziejami linii z Poznania do Wolsztyna. Zwłaszcza że prezentowana linia nie doczekała się jak dotąd monograficznego opracowania o aspiracjach naukowych. Pomimo pojawienia się w ostatnich latach kilku wartościowych pozycji dotyczących kolei w Wielkopolsce, wciąż można mówić o deficycie w tej materii. Szczególnie jeżeli chodzi o opracowania monograficzne poszczególnych linii, sąsiedni Śląsk cieszy się dużo większym powodzeniem badawczym. Przyczyny takiego stanu rzeczy spoczywają przede wszystkim w braku odpowiednich źródeł. Zarówno prasa, jak i zasoby archiwalne w odniesieniu do Wielkopolski są zdecydowanie skromniejsze. Ponadto atrakcyjność kolei na Śląsku, ze względu na górski charakter wielu linii, wydaje się być większa.

Głównym motywem podjęcia przez autora monografii kolei Wolsztyn – Poznań jest głęboka fascynacja pięknem architektury skomponowanej w atrakcyjnym, rolniczym krajobrazie Wielkopolski. Wynika z niej chęć podkreślenia i spopularyzowania waloru turystycznego, jaki znajduje się w tej części Wielkopolski. Z drugiej strony pamiętać należy, że w obecnej dobie koleje drugorzędne w Polsce wciąż przeżywają kryzys. Część linii została pozostawiona bez nadzoru i ulega degradacji lub dewastacji. Niewielka część linii, które wciąż są eksploatowane, na skutek braku właściwej opieki konserwator-

skiej, każdego roku zatracają swoje historyczne oblicze. Natomiast linie poddawane modernizacji, najczęściej pozbawiane są zabytkowych urządzeń bądź ich elementy zostają zacierane (np. przez tynkowanie elewacji zabytkowych obiektów stacyjnych), przez co bezpowrotnie zatracają swoją zabytkową wartość. Przypominanie o istniejącym stanie rzeczy stanowi jeden z kroków na drodze do zachowania zabytkowych obiektów pozostałych wciąż w tkance kolei. Dlatego podstawowym celem podejmowanej publikacji jest chęć zwrócenia uwagi na spuściznę materialną, jaka na prezentowanej linii przetrwała do czasów współczesnych. Należą do niej obiekty architektoniczne częściowo odwołujące się do stylu rodzimego. Zbudowane w podobnej formie dworce, nastawnie, wieże wodne, szalety oraz inne obiekty, uznać należy za wyjątkowo wartościowe. Należą do nich również zabytkowe urządzenia sterowania ruchem (semafory, tarcze ostrzegawcze itp.) oraz drogowe obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, przepusty), które stanowią bardzo cenny zabytek architektoniczno-inżynierski, reprezentujący pruskie tendencje budowlane początku XX w. W wymiarze naukowym, celem publikacji jest ukazanie, jak złożonym procesem w sensie gospodarczym oraz politycznym była budowa nawet najmniejszego odcinka linii kolejowej. Dokładne przedstawienie procesu projektowania linii pozwoli zrozumieć, dlaczego linia uzyskała właśnie taki przebieg. Ponadto szczegółowe przytoczenie kosztorysu budowy linii ma za zadanie określenie kosztów budowy każdego najmniejszego obiektu linii kolejowej, a przede wszystkim stosunku kosztów pomiędzy poszczególnymi obiektami (np. dworcem i wieżą ciśnieniową).

Wiele poprzednich publikacji autora punkt ciężkości skupia na szczegółowym ukazaniu budowy omawianej linii, w tym przypadku oś narracji skupia się na ukazaniu procesu przygotowawczego, poprzedzającego budowę linii kolejowej. Działania przygotowawcze omawianej kolei uznać można za reprezentacyjne dla kolei drugorzędnych w Prusach. Jedną z przyczyn takiego potraktowania problemu jest brak tego rodzaju publikacji w kolejowej literaturze polskojęzycznej. Większość publikacji skupia się na ukazaniu struktury architektonicz-

nej czy procesów eksploatacyjnych na danej linii bądź na wybranym obszarze komunikacyjnym. W tym wymiarze publikacja stanowić będzie swoiste novum. Inne powody nieco wybiórczego potraktowania poszczególnych wątków publikacji, jak już zaznaczono powyżej, tkwią w ograniczonej ilości źródeł. Podkreślić należy, że prasa Wielkopolski na przełomie XIX i XX w. nie przykładła tak dużej wagi do omawiania problemów związanych z budową kolei, jak działo się np. na Śląsku, gdzie żywo relacjonowano proces powstawania linii kolejowych. Przeprowadzona kwerenda w Bibliotece Uniwersyteckiej w Poznaniu wykazała, że w odniesieniu do dziejów linii istnieją jedynie skromne notatki, z których skorzystano na podstawie „Wollsteiner Tageblatt” i „Posener Tageblatt”. Ważnym źródłem okazały się być zasoby archiwalne Geheimes Staatsarchiv Preussische Kulturbesitz w Berlinie, w zespole Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung znajdują się dwie jednostki: Stacja Wolsztyn i Kolej Grodzisk Wielkopolski – Poznań. Do najważniejszych źródeł drukowanych wykorzystanych w publikacji zaliczyć należy *Zbiór praw dla państwa pruskiego (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten)* z lat 1899-1914 oraz przedwojenne mapy topograficzne w skali 1:25 000 z lat 1911-1940, zamieszczone na stronie internetowej Archiwum Map Zachodniej Polski (<http://mapy.amzp.pl/maps.shtml>)¹. Uzupełnieniem materiałów źródłowych jest opracowanie przewodnikowe dotyczące linii odcinka linii Sulechów – Wolsztyn – Poznań. Pomimo popularyzującego potraktowania tematu, broszura zawiera szereg cennych informacji, które zostały wykorzystane w publikacji. Innym wykorzystanym źródłem są ilustracje architektury dworców wykonane przez autora podczas inwentaryzacji terenowej dworców kolejowych Wielkopolski, przeprowadzonej wiosną 2010 i 2011 r. Tekst uzupełniony został na podstawie literatury oraz źródeł internetowych, których wykaz umieszczono w spisie bibliograficznym.

Treść książki składa się z pięciu rozdziałów. Pierwszy nakreśla tło powstania sieci kolejowej Wielkopolski, mając za zadanie przedstawienie uwarunkowań poprzedzających budowę omawianej kolei. Kolejny rozdział książki ukazuje problem architektury dworców kolejowych Wielkopolski kształtowanej na przestrzeni XIX i początku XX w. Rozdział ten ułatwia zrozumienie tendencji architektonicznych epoki oraz przybliżenie często występujących fachowych stwierdzeń, jak architektura historyzmu czy styl rodzimy (*Heimatstil*), które mają zastosowanie w odniesieniu do omawianej linii oraz do wielu innych dworców powstałych w tym czasie w Wielkopolsce. Rozdziały trzeci i czwarty ukazują dzieje dwóch odcinków linii Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski oraz Grodzisk Wielkopolski – Luboń (Poznań). W rozdziale piątym znalazły się najważniejsze parametry omawianej linii kolejowej oraz przedstawione zostały obiekty architektoniczne linii.

Wyjaśnić należy, że omawianą linię potraktowano jako odcinek Wolsztyn – Luboń, który powstał w pierwszej dekadzie XX w. Odcinek Luboń – Poznań Główny należy zarówno administracyjnie, jak i architektonicznie do kolei Wrocław – Poznań, dlatego został pominięty.

Na zakończenie autor pragnie złożyć serdeczne podziękowania wielu osobom oraz instytucjom, które przyczyniły się do powstania niniejszej książki. Bardzo dziękuję wicemarszałkowi województwa wielkopolskiego Panu Wojciechowi Jankowiakowi za przychyłność i konstruktywne wsparcie publikacji. Serdecznie dziękuję Panu Profesorowi Romanowi Dziergwie z UAM w Poznaniu za wsparcie podczas prowadzenia kwerendy oraz życzliwość w toku realizacji pracy nad nią. Podziękowania kieruję pod adresem Muzeum Regionalnego w Wolsztynie za udostępnienie przedwojennych materiałów ikonograficznych, jak również Muzeum Regionalnemu w Stęszewie oraz Muzeum Regionalnemu w Grodzisku Wielkopolskim, także za udostępnienie swoich zbiorów. Szczególne podziękowania – za wsparcie podczas ostatniej fazy prac – kieruję do Eweliny Trojanowskiej.

¹ Teksty cytowane ze źródeł niemieckojęzycznych publikowane są w niniejszej pracy w tłumaczeniu Autora – przyp. red.

II. Styl rodzimy (*Heimatstil*) na tle architektury dworcowej Wielkopolski

Styl rodzimy jako element architektury historyzmu

Powszechność zastosowania stylu rodzimego (*Heimatstil*) w niemieckiej architekturze kolejowej skłania do refleksji nad jej zastosowaniem. W literaturze kolejowej pojawia się określenie *styl rodzimy*, bez podania szerszego wyjaśnienia, jakie czynniki styl ten ukształtowały i określały. W tym przypadku potrzeba taka wydaje się być o tyle zasadna, że obiekty kolejowe pomiędzy Wolsztynem i Luboniem po części zrealizowane zostały w konwencji wpisującej się w ideę stylu rodzimego.

Wiek XIX w architekturze był w wielu krajach europejskich czasem świadomego poszukiwania stylu, który zarówno dla twórcy dzieła, jaki i jego odbiorcy miał być nośnikiem pewnych idei, najczęściej narodowościowych. Od początku stulecia prowadzono badania naukowe nad dziejami architektury średniowiecznej. W minionych wiekach czerpano wzorce jedynie z architektury starożytnego Rzymu i Grecji. W XIX w. oprócz sięgania po wzorce klasyczne czy gotyckie, wskrzeszając neostyle historyczne, często nawiązywano do form sztuki ludowej, najczęściej rodzimej. Rodząca się świadomość narodowa budziła zainteresowania historią i tradycją, co przejawiało się również w próbach stworzenia stylu narodowego w architekturze. Sprzyjały temu tendencje polityczne, gdyż style narodowe miały stanowić narzędzie utrwalania dominacji i akcentowania jedności oraz element zaznaczenia własnej tożsamości narodowej. Najsilniej dążenia do stworzenia stylu narodowego uwydatniły się w krajach Europy Środkowej, szczególnie w Niemczech, lecz również w innych krajach, np. w Anglii, czy poza kontynentem – w USA i Japonii⁵.

⁵ K. Estreicher *Historia sztuki w zarysie*, Warszawa, Kraków 1987, s. 483; M. Omilanowska, *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789-1950*, Warszawa 1998, s. 145-152.

W Niemczech idea tworzenia stylu narodowego pojawiła się najwcześniej, pisał o niej już Johann Wolfgang Goethe w 1772 r. w artykule *O niemieckiej architekturze* (*Von deutscher Baukunst*). Do zjednoczenia Niemiec (1871) za styl narodowy uznawano neogotyck, na co wpłynęła postawa kręgów intelektualnych (Friedrich Schlegel, Johann Boisserée), które zainicjowały dokończenie przerwanej w średniowieczu budowy katedry w Kolonii. W pracach brał udział najwybitniejszy architekt epoki Karl Friedrich Schinkel. Swoją twórczością w duchu neogotyku oraz neoklasycyzmu Schinkel określił tendencje architektoniczne Niemiec⁶. Po zjednoczeniu Niemiec trendy podążają w kierunku eklektyzmu – w budowlach z tego okresu łączono neorenesans, neoromanizm i neobarok.

Późny historyzm II połowy XIX w. zrodził modę architektoniczną na styl rodzimy, którego źródła spoczywają w romantycznym idealizowaniu życia wiejskiego i natury oraz angielskiej sztuki ogrodowej początku XVIII w. Na terenie krajów niemieckich, szczególnie w Austrii, idea ta znalazła bardzo podatny grunt. Arystokracja uosabiała architekturę wiejskich domów tyrolskich z naturalnym i zdrowym trybem życia. Powielanie owych wzorców stało się więc modne i prestiżowe. Wznoszone w nowych miejscach budowle dopasowywano do panującego otoczenia zabudowy, dodając do nich komponenty w postaci elementów faszynkowych (konstrukcja szkieletowa), boniowanie, snycerskie elementy płaskorzeźby czy zewnętrzne, drewniane okiennice. Angielskie trendy budownictwa wiejskiego wniosły w budowlę niemieckie chęć podwyższenia standardu mieszkaniowego, tak aby zabudowę wiejską zrównać z miejskim standardem mieszkaniowym. W Wiedniu powstała nawet dzielnica w stylu rodzimym, z którą związany był, powstały w 1872 r., Związek Architektury Wiejskiej (*Cottage Verein*). Punktem kulminacyjnym *Heimatstil* była światowa wystawa gospodarcza zorganizowana w Wiedniu w 1873 r. Zaprezentowano wówczas domy wiejskie naśladowujące style wszystkich regionów Alp. Jednocześnie wszystkie zabudowania targowe i pawilony wystawowe wykonano w duchu stylu rodzimego, dodatkowo ozdobiono je ażurowymi elementami drewnianymi. Na przełomie XIX i XX w. również kręgi mieszczańskie zaczęły wzorować się na wielkich willach w stylu rodzimym. Zapożycza-

⁶ W. Baraniewski, *Historyzm w architekturze XIX wieku*, [w:] *Sztuka świata*, t. 8, red. nauk. tomu A. Lewicka-Morawska, Warszawa 1994, s. 171-174.

no ażurowe wzory, boniowanie, fachwerk, wieżyczki, skrzydła boczne (oficyny) redukowano do rozmiarów niewielkich ryzalitów. Wraz z narodzinami secesji, około 1900 r. kończyła się powoli era późnego historyzmu. Styl rodzimy zaczęto postrzegać jako staromodny. Do I wojny światowej w wielu miejscach dochodziło do łączenia elementów stylu rodzimego, secesji oraz wczesnego modernizmu. Mechanizmem obronnym na rodzący się wczesny modernizm było powstanie w 1904 r. w Dreźnie ruchu *Heimatschutzstil*, uważanego za nurt antymodernistyczny. Cechą *Heimatschutzstilu* było odwoływanie się do tradycji lokalnych, stosowanie lokalnych materiałów budowlanych, zamiłowanie do symetrii. Jednak w przeciwieństwie do historyzmu rezygnowano lub redukowano do minimum atrybuty architektoniczne w postaci arkad czy kolumn. Istotą było wpasowanie powstających budowli w otaczający krajobraz kulturowy. Znaczącą postacią nowego trendu był niemiecki architekt i filozof Hermann Muthesius⁷.

W architekturze kolejowej podejmowano popularne w epoce trendy historyzujące, wpisując dworce w charakter zabudowy miejskiej. Ważnym czynnikiem, szczególnie w pierwszych dekadach powstawania kolei, było prześciganie się towarzystw w różnorodności zastosowanych rozwiązań, tak aby dworzec sprawiał wrażenie potęgi i splendoru. Dominującą cechą w architekturze był eklektyzm. Według angielskiego teoretyka sztuki Carolla Meeksa istniały cztery fazy w zastosowaniu eklektyzmu w architekturze kolejowej. Pierwsza to *emulacja jednego stylu*, czyli powielanie w budowlach kolejowych jednolitych form stylowych (np. neogotycki dworzec główny we Wrocławiu). Wynikało to z nowości, jaką była realizacja dworców kolejowych, które zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i formalnym nie miały dotąd precedensu. Tą jednolitą szatą stylową posługiwano się około dwóch dekad – od lat 30. do 50. XIX w. Druga faza, określona przez Meeksa jako *synteza wielu*, rozpoczyna się od 1850 r. W okresie tym łączono różne formy stylowe (np. neogotyck, neoromanizm itd.). Trzecia faza, przypadająca na lata 1860-1890, tzw. *wyszukiwanie*. Architekci nie łączą elementów w drodze przypadku, tylko dokonują wyboru w drodze analizy. Nowe budynki uzyskują szatę pełną elegancji, z precyzyjnie wyszukaną formą. Wreszcie

faza czwarta, panująca do 1914 r., to *okres megalomanii*, kiedy architekci prześcigali się w zastosowaniu nowych form⁸. Powyższa teoria miała zastosowanie w odniesieniu do Anglii i krajów Europy Zachodniej. Najogólniej rzecz ujmując, można by ją odnieść również do Prus. Jednak w prowincjach peryferyjnych europejskie trendy docierały w nieco zredukowanej formie.

Architektura dworców kolejowych Wielkopolski

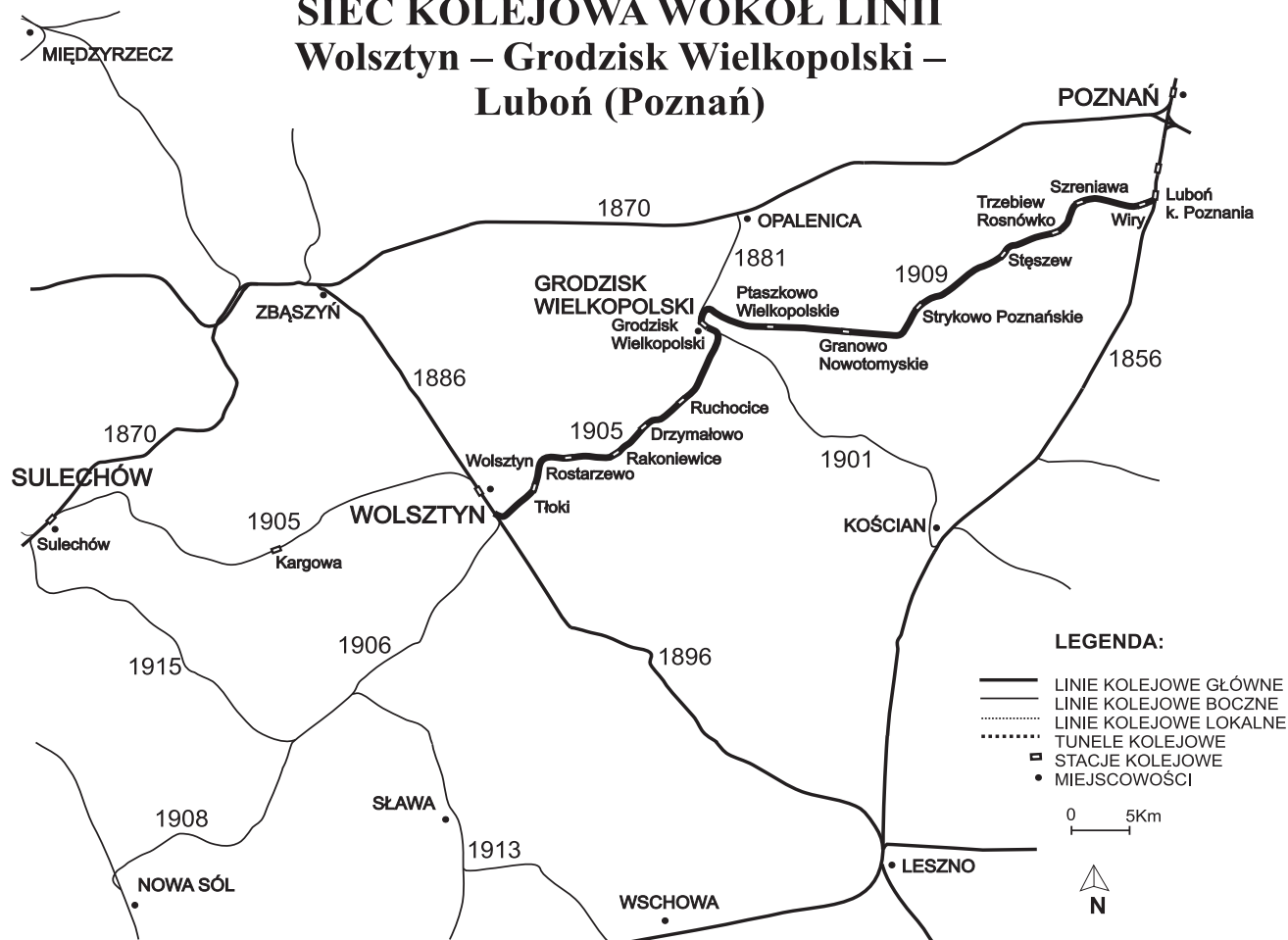
Cechą charakterystyczną założeń stacyjnych Wielkopolski, jak i innych regionów, jest osiowy układ budynków, biegnący wzdłuż linii torów kolejowych. Rzadką formą są dworce lokowane czołowo względem torów. Pierwotnie stacje najczęściej lokowane były w niewielkim oddaleniu od miejscowości, wiodła do nich droga dojazdowa często w szpalerze drzew. Dworzec w zespole stacyjnym stanowił dominantę, wyróżniając się na tle zabudowań gospodarczych. Dworce przez cały okres ich budowy spełniały postulat reprezentacyjności. Ich wielkość (reprezentacyjność) zależna była od skali ważności miejscowości, w której powstawały. Pod względem funkcjonalnym dworce spełniały zawsze analogiczny program użytkowy. Na parterze mieściły poczekalnie i kasy biletowe dla podróżnych. Większe dworce posiadały poczekalnie podzielone na klasy, od I do IV, przy czym te wyższej klasy urządzone były jako restauracje. Część dworca pełniła zwykle funkcje urzędowo-administracyjne z pomieszczeniami dla obsługi, dyżurnego ruchu czy zawiadowcy. Na mniejszych stacjach od początku XX w. normą było dostawianie do dworca nastawni dla dyżurnego ruchu oraz magazynu towarowego. Niekiedy niewielkie dworce w górnych kondygnacjach otrzymywały pomieszczenia mieszkalne dla obsługi stacyjnej.

Pomijając dworce pierwszej wielkopolskiej kolei (Stargard – Poznań, 1848), gdzie powstawały zasadniczo obiekty w konstrukcji ryglowej, dworce państwowej Kolei Wschodniej wyróżniały się swoją jednorodnością architektoniczną oraz pewnym monumentalizmem, mającym podkreślić przynależność państwową. Począwszy

⁷ S. Buße, *Eisenbahnen in Schlesien*, wyd. 3, Eggldham 2001, s. 100; „Deutsche Bauzeitung” 1874; A. Holtmeyer, *Kleinere Eisenbahnenempfangsgebäude*, Berlin 1915, s. 1-40.

⁸ M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009, s. 72-73.

SIEĆ KOLEJOWA WOKÓŁ LINII Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Luboń (Poznań)



Ryc. 15. Sieć kolejowa wokół linii kolejowej Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Luboń (Poznań)

Tab. 1. Nazwy stacji niemieckojęzyczne i polskojęzyczne współczesne¹⁸

Niemiecka nazwa stacji	Polska nazwa stacji	Odległości na szlaku		
		niemieckie		polskie
Posen Hauptbahnhof	Poznań Główny	172,54 km	118,7 km	0,0 km
	Poznań Dębiec			4 km
Luban (Kreis Posen)	Luboń k. Poznania	165,93/00 km	112,2 km	7 km
	Wiry			11 km
Marienberg (Kreis Posen)	Szreniawa	7,35 km	103,4 km	16 km
Rosenhagen	Trzebaw Rosnówko	11,55 km	100,1 km	20 km
Stenschewo	Szęszew	16,02 km	95,5 km	24 km
Strykowo	Strykowo Poznańskie	23,83 km	87,7 km	32 km
Granowo	Granowo Nowotomyskie	30,68 km	80,7 km	39 km
	Ptaszkowo Wielkopolskie			45 km
Grätz	Grodzisk Wielkopolski	44,44 km	67,8 km	52 km
Südthof	Młyniewo Nowotomyskie		64,2 km	
Ruchocice	Ruchocice		60,3 km	59 km
Kaisertreu	Drzymałowo		56,5 km	63 km
Rakwitz (Bezirk Posen)	Rakoniewice		53,5 km	66 km
Rothenburg (Obra)	Rostarzewo		49,4 km	70 km
Tłoki	Tłoki		45,4 km	74 km
Wolstein	Wolsztyn		38,9 km	81 km

¹⁸ Tabela oprac. na podstawie zamieszczonych w tekście rozkładów jazdy z 1914 i 1981 r.

€332		SULECHÓW – WOLSZTYN – POZNAŃ												** – stacja mieszynna		
Zielona Góra	355 o															
Czerwieńsk	333 o															
Sulechów	333 p															
Informacja o pociągu		REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO
		R-77321	R-77321	R-77323	R-77325	R-77325	R-77327	R-77329	R-77329	R-77331	R-77335	R-77501	R-77337			
		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2			
		II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II			
0.0	SULECHÓW	333, 347 o														
6.4	Okunin															
13.0	Smolno Wielkie															
16.3	Chwałim															
19.2	Kargowa															
24.9	Kopanica															
29.9	Zodryń (Zodryń Nowy)															
34.3	Powodowo															
38.6	Wolsztyn	328, 348 o														
45.1	Tłoki			4.30	5.30	5.44	7.27	11.06	13.32	15.40	17.33	19.49				
49.1	Rostorzewo			4.38	5.38	5.51	7.34	11.13	13.40	15.47	17.33	19.56				
53.2	Rakoniewice			4.44	5.44	5.55	7.38	11.17	13.45	15.51	17.33	20.00				
56.2	Orzymkowo (Podgradowice)			4.49	5.49	6.00	7.43	11.22	13.50	15.58	17.33	20.05				
60.0	Ruchocice			4.54	5.54	6.04	7.47	11.26	13.54	16.00	17.33	20.09				
63.8	Młyniewo Nowotomyskie **			4.59	5.59	6.08	7.51	11.30	13.59	16.04	17.33	20.13				
67.5	Grodzisk Wielkopolski	331 o		5.08	6.08	6.16	7.59	11.38	14.09	16.13	18.05	20.21				
74.4	Ptaszówko Włp.		4.14	4.14	5.09	6.09	6.17	8.00	11.39	14.10	16.14	20.22				
80.4	Grunowo Nowotomyskie		4.22	4.22	5.18	6.18	6.25	8.08	11.47	14.19	16.22	20.30				
87.4	Strykowo Poznańskie		4.28	4.28	5.25	6.25	6.31	8.14	11.53	14.26	16.28	20.43				
95.2	Steszew		4.35	4.35	5.33	6.33	6.38	8.21	12.00	14.35	16.35	20.50				
99.7	Třebaw Rozánówko		4.46	4.46	5.45	6.45	6.49	8.32	12.11	14.48	16.48	21.01				
103.1	Szczenawa		4.52	4.52	5.52	6.52	6.55	8.38	12.17	14.53	16.52	21.07				
107.9	Wiry		4.56	4.56	5.56	6.56	6.59	8.42	12.21	14.57	16.56	21.11				
111.9	Łubóń k. Poznania	330 o	5.03	5.03	6.04	7.06	7.06	8.49	12.28	15.04	17.03	21.18				
114.7	Poznań Dębno		5.09	5.09	6.10	7.12	7.12	9.08	12.34	15.12	17.13	21.24				
118.4	POZNAŃ GŁÓWNY	300, 320 p	5.13	5.13	6.15	7.16	7.16	9.12	12.38	15.17	17.17	21.28				
		330, 340, 360, 390, 430 p	5.22	5.22	6.26	7.24	7.24	9.22	12.47	15.28	17.27	21.37				

- II do Golańczy.
- II do Wągrowca, kursuje w II.
- II kursuje w II oprócz: 25, 26 XII, I, 23-25 IV, 11, 12 XI.
- II kursuje 30 IV.

Ryc. 23. Rozkład jazdy pociągów na linii Sulechów – Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Poznań, obowiązujący w latach 2010/2011⁵⁷

€332		POZNAŃ – WOLSZTYN – SULECHÓW												** – stacja mieszynna		
Informacja o pociągu		REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO
		R-77541		R-77322	R-77324	R-77551	R-77328	R-77330	R-77332	R-77334						
		R-77642		2	2	R-77650	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
		II		II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	II
0.0	POZNAŃ GŁÓWNY	390, 430 o	5.26	6.35	9.05	13.28	15.29	17.28	19.46	22.28						
3.7	Poznań Dębno		5.34	6.29	9.13	13.36	15.37	17.36	19.54	22.36						
6.5	Łubóń k. Poznania	330 o	5.38	6.37	9.18	13.40	15.41	17.41	19.59	22.40						
10.5	Wiry		5.44	6.41	9.25	13.46	15.47	17.47	20.05	22.46						
15.4	Szczenawa		5.58	6.47	9.32	13.53	15.54	17.55	20.12	22.53						
18.7	Třebaw Rozánówko		6.02	7.01	9.37	13.57	15.58	18.00	20.16	22.57						
23.2	Steszew		6.07	7.05	9.44	14.03	16.04	18.06	20.22	23.03						
31.0	Strykowo Poznańskie		6.18	7.10	9.56	14.13	16.14	18.18	20.32	23.13						
38.0	Grunowo Nowotomyskie		6.33	7.21	10.04	14.28	16.30	18.26	20.40	23.21						
44.1	Ptaszówko Włp.		6.38	7.28	10.11	14.34	16.36	18.33	20.46	23.27						
50.9	Grodzisk Wielkopolski	331 p	6.46	7.42	10.20	14.41	16.43	18.42	20.54	23.35						
54.5	Młyniewo Nowotomyskie **		6.47	7.42	10.21	14.42	16.44	18.43	20.54	23.35						
58.4	Ruchocice		6.55	7.40	10.30	14.50	16.52	18.52	21.03	23.44						
62.2	Orzymkowo (Podgradowice)		6.59	7.44	10.35	14.54	16.56	18.57	21.07	23.48						
65.2	Rakoniewice		7.03	7.48	10.39	14.58	17.00	19.01	21.10	23.52						
69.3	Rostorzewo		7.07	7.52	10.45	15.02	17.04	19.05	21.15	23.56						
73.3	Tłoki		7.12	7.57	10.50	15.07	17.09	19.11	21.19	24.00						
79.8	Wolsztyn	328, 348 p	7.20	8.05	10.58	15.14	17.17	19.20	21.27	24.08						
84.1	Powodowo															
88.5	Zodryń (Zodryń Nowy)															
93.5	Kopanica															
99.2	Kargowa															
101.9	Chwałim															
105.4	Smolno Wielkie															
112.0	Okunin															
118.4	SULECHÓW	333, 347 p														
	Sulechów	333 o														
	Czerwieńsk	333 p														
	Zielona Góra	355 p														

- II z Wągrowca.
- II kursuje codziennie oprócz: 25, 26 XII, I, 23-25 IV, 11, 12 XI.
- II z Golańczy.

Ryc. 24. Rozkład jazdy pociągów na linii Poznań – Sulechów, obowiązujący w latach 2010/2011

⁵⁷ Źródło: sieciowy rozkład jazdy PKP, obowiązujący od 12.12.2010 do 10.12.2011 r.

V. Parametry techniczne i architektura kolei Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Luboń (Poznań)

Szlak oraz obiekty inżynieryjne linii

Kolej Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski – Luboń (Poznań) historycznie rzecz ujmując składała się z dwóch odcinków. Odcinek Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski uyskał długość 28,9 km, natomiast odcinek Grodzisk Wielkopolski – Luboń ma 44,4 km. Zatem cała linia rozciąga się na przestrzeni 73,3 km. Pod względem handlowym należy uwzględnić dodatkowo liczący 6,6 km odcinek Luboń – Poznań Główny, położony na linii Wrocław – Poznań. Dość można, że pierwotnie w wymiarze administracyjnym oba odcinki traktowane były oddzielnie, ponieważ koleje drugorzędne w Prusach postrzegane były przez pryzmat funduszy ministerialnych przydzielonych na określoną linię. Natomiast w wymiarze przewozowym (poza okresem międzywojennym) oba odcinki traktowane były jako kolej Sulechów – Wolsztyn – Poznań. Jako kolej drugorzędna, linia była i jest jednotorowa.

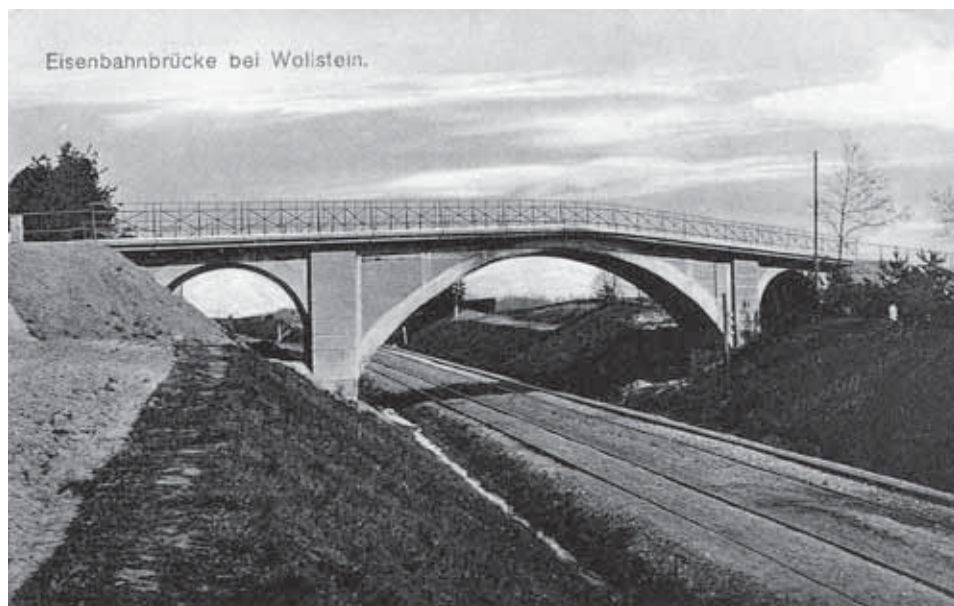
Omawiana kolej zbudowana została w terenie równinnym, gdzie najwyższy podjazd wynosił 0,6‰ (1:150)⁵⁸, a wszelkie większe wzniesienia i spadki zniwelowano na-

sypami i wykopami. Na tle kolei górskich, np. na Śląsku, gdzie nachylenie przekraczało 60%, prezentowana kolej jest typowo równinną. W łagodnym terenie nie trzeba było budować szczególnie dużych obiektów mostowych. Większe przeprawy mostowe znalazły się nad rzeką Mogilnicą w Kotowie, wiadukt drogowy w Sęszewie, a wiadukty ponad linią Wrocław – Poznań w Luboniu. Parametry oraz zastosowany budulec w inżynieryjnych obiektach drogowych odcinka Grodzisk – Luboń przytoczony został w kosztorysie linii. Dominującym budulcem był kamień łączony z cegłą, najczęściej wykorzystywany w obiektach sklepionych. Niekiedy stosowane były przęsła blachownicowe, jednak coraz śmieiej inżynierowie wykorzystywali najtańszy budulec żelbetowy. Zastosowano go zarówno przy budowie przęseł płytowych wspartych na kamiennych przyczółkach, jak również w przypadku obiektów żelbetowych sklepionych. Analogiczne formy obiektów oraz zbliżone parametry zastosowano na odcinku Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski. Reasumując, stwierdzić można, że obiekty mostowe wpisują się w panującą tendencję budowlaną Prus początku XX w.



Ryc. 25. Parowóz Ok 22-31 ze składem osobowym na szlaku w okolicach Sęszewa, w kierunku Grodziska Wielkopolskiego, 2005

⁵⁸ H. W. Scharf, Eisenbahnen... op.cit., s. 407.



Ryc. 26. Trzyprzęsłowy, sklepiony wiadukt nad torami stacji Wolsztyn, zbudowany z nowoczesnego dla I dekady XX w. budulca żelbetowego



Ryc. 27. Przykład wiaduktu żelbetowego (żelbetowe są również przyczółki i ich skrzydła), powszechnie stosowanego podczas budowy na linii Wolsztyn – Luboń, (56. km linii), 2011



Ryc. 28. Blachownicowy most nad rzeką Mogilnicą (Ptaszkowo) pierwotnie wsparty na ceglanych przyczółkach. Obecnie most posiada nowe przęsło, wykonane techniką spawania, 2011



Ryc. 29. Ceglany wiadukt sklepiony w Rosnówku (99. km linii) należy do największych tego typu obiektów linii, 2011



Ryc. 30. Ceglany wiadukt sklepiony w Luboniu, typowy dla obiektów linii Wolsztyn – Luboń, 2011



Ryc. 31. Kratownicowy wiadukt nad koleją Poznań – Wrocław (35 m szer. w świetle) posadzono na ceglanych przyczółkach, typowych dla budownictwa kolejowego Prus początku XX w. Obecnie wiadukt posiada współczesne, spawane przeszło, 2011

Kolej Wolsztyn – Luboń (Poznań) powstała dwuetapowo. Pierwszy odcinek pomiędzy Wolsztynem i Grodziskiem Wielkopolskim zbudowano w 1905 roku, natomiast pomiędzy Grodziskiem Wielkopolskim i Luboniem w 1909 roku. Zachowana do współczesności infrastruktura techniczna linii oraz jej architektura tworzą zabytkowe dzieło ukazujące kolejowe tendencje budowlane początku XX wieku. Na szlaku o długości 74 km powstały wyjątkowe dworce typowe dla kolei drugorzędnych, zrealizowane w konwencji stylu rodzimego, wpisującego się w architekturę późnego historyzmu.

Treść właściwą publikacji poprzedza wprowadzenie ukazujące proces rozwoju sieci kolejowej w Wielkopolsce do czasu powstania linii kolejowej pomiędzy Wolsztynem, Grodziskiem Wielkopolskim i Poznaniem. Przedstawione tendencje rozwojowe ukazują stosunek państwa pruskiego do problemu powstawania sieci Wielkopolski oraz zarys uwarunkowań gospodarczych, militarnych oraz politycznych.

Celem stworzenia tła do zagadnienia architektury dworców kolejowych przedstawiono problem stylu rodzimego w kontekście architektury dworcowej Wielkopolski. Wyjaśnione zostało ideologiczne znaczenie historyzmu oraz jego wpływ na powstawanie architektury kolejowej w Niemczech. Ponadto omówione zostały zmiany tendencji architektonicznych historyzmu w poszczególnych fazach powstawania architektury dworcowej Wielkopolski. Poparte zostały wybranymi przykładami zachowanych do współczesności dworców i obiektów kolejowych.

Omówienie kolei Wolsztyn – Luboń rozpoczyna zarys dziejów powstawania odcinka kolei pomiędzy Wolsztynem i Grodziskiem Wielkopolskim od momentu podjęcia pierwszych kroków administracyjnych w 1890 roku przez władze Kozuchowa i Nowej Soli, do ukończenia budowy i uruchomienia odcinka linii Wolsztyn – Grodzisk w 1905 roku.

Rozdział dotyczący dziejów odcinka kolei Grodzisk Wielkopolski – Poznań szczegółowo ukazuje wydarzenia związane z uwarunkowaniami gospodarczymi i politycz-

nymi towarzyszącymi powstawaniu tego odcinka kolei. Przedstawiony został problem kształtowania się komitetu na rzecz budowy linii wraz z jego aktywnymi członkami. Proces planowania przebiegu linii przez urzędników Dyrekcji Kolei w Poznaniu z 1903 roku, determinowany okolicznościami narodowo-politycznymi. Kolejno przytoczony został projekt ustawy odnoszący się do budowy kolei Grodzisk – Poznań z 22.03.1905, w którym zawarty został potencjał gospodarczy regionu komunikacyjnego wokół planowanej kolei. Innym niezmiernie ważnym dokumentem źródłowym jest kosztorys powstania linii Grodzisk – Poznań. Jego wartość naukowa umożliwia analizę i porównanie kosztów wznoszenia poszczególnych obiektów linii oraz wartości prac wykonywanych podczas jej budowy. Dalsza część tekstu ukazuje okoliczności związane z budową linii oraz uroczystościami jej uruchomienia. (odświętną uroczystość zorganizowaną przez urzędników Stęszewie z udziałem urzędników administracji państwowej, która poprzedziła oddanie do ruchu linii 1.07.1909 rok.

Następnie w ujęciu syntetycznym przedstawione zostały najważniejsze problemy związane z funkcjonowaniem linii: potrzeba rozbudowy, wypadki oraz frekwencja kursowania pociągów. Zarysowane zostały zmiany, jakie wniosła I wojna światowa, okres administracji polskiej w okresie międzywojennym, administracja niemiecka podczas II wojny światowej i wreszcie dzieje linii w okresie powojennym. Ostatni akord prezentowanych dziejów to moment podjęcia decyzji o renowacji linii oraz jej rozpoczęcie w latach 2009-2011.

Ostatni rozdział książki ukazuje parametry techniczne kolei Wolsztyn – Luboń oraz omawia architekturę dworców kolejowych powstałych na linii. W pierwszej części zostały ukazane parametry szlaku kolejowego oraz typy drogowych obiektów mostowych zrealizowanych na linii. Druga część zawiera opis dziejów najważniejszych stacji węzłowych oraz typy architektury, jaka powstała na poszczególnych stacjach kolejowych.