
Wystawa "Dziedzictwo kolejowe w Lesznie 1856 -2016"

25 listopada o godzinie 12.00 w siedzibie Archiwum Państwowego przy ul. Solskiego 71 odbędzie się otwarcie wystawy ***Dziedzictwo kolejowe w Lesznie 1856 -2016***.

Otwarcu wystawy będzie towarzyszył wykład **prof. dr. hab. Mirona Urbaniaka** dotyczący historii leszczyńskiej kolei. Wystawa została przygotowana przez Archiwum Państwowe w Lesznie i Muzeum Regionalne im. dr. H. Florkowskiego w Kościanie. Na wystawie zostaną zaprezentowane materiały dotyczące historii leszczyńskiej kolei oraz linii kolejowej Poznań-Wrocław pochodzące głównie z Archiwum Państwowego w Lesznie, a także z Archiwum Państwowego we Wrocławiu i archiwum Polskich Kolei Państwowych z Poznania. Wystawę uzupełnią będą eksponaty pochodzące z e zbiorów antykwariusza Janusza Skrzypczaka raz Piotra Handke.

Z historii leszczyńskiej kolei

Leszczyński węzeł kolejowy

Początki leszczyńskiego węzła kolejowego przypadają na połowę XIX w., a dokładniej – na 1857 r. Wtedy to, do uruchomionej w 1856 r. stacji kolejowej w Lesznie, położonej na linii Wrocław – Poznań, wpięto również tor z Leszna przez Wschowę do Głogowa. Tym samym od końca 1857 r. Leszno było trójkierunkowym węzłem kolejowym, chronologicznie drugim – po Krzyżu Wielkopolskim (1851 r.) – w Wielkopolsce.

Wybudowane w latach 50. XIX w. połączenia kolejowe z Wrocławia do Poznania przez Leszno i z Leszna do Głogowa, a dalej Żagania, należały do kategorii linii głównych, choć w chwili budowy – jednotorowych. Od lat 80. XIX w. leszczyński węzeł zaczęto uzupełniać o następne drogi żelazne, tym razem już drugorzędne (boczne), funkcjonujące z definicji jako jednotorowe. W październiku 1888 r. do eksploatacji oddano jednocześnie linie boczne z Leszna do Ostrowa Wielkopolskiego oraz z Leszna względnie Kąkolewa do Jarocina. Tym samym stacja w grodzie Leszczyńskich stała się czterokierunkowa. Wkrótce potem podjęto budowę skrótovej trasy do Berlina – o charakterze drugorzędnym – z Leszna do Wolsztyna, a dalej Zbąszynia. Inauguracja ruchu kolejowego na całej linii do Wolsztyna nastąpiła w maju 1896 r.

W latach 90. XIX w. doszło do przekucia linii jednotorowych z Wrocławia do Poznania i z Leszna do Głogowa na dwutorowe magistralne kolejowe, dzięki czemu w 1894 r. na trasie z Poznania do Wrocławia można było już testować pierwsze składy pociągów z prędkością 90 km/h, a jednocześnie wzrosła istotnie przepustowość obydwu szlaków kolejowych.

Rosnące natężenie ruchu kolejowego w Lesznie sprawiło, że od przełomu XIX i XX w. rozważano budowę tunelu drogowego w obrębie przejazdu kolejowego na ul. Słowiańskiej, do czego jednak nigdy nie doszło. Podjęto natomiast w latach 1904–1905 budowę wysokiego nasypu kolejowego na północy stacji, umożliwiającego opuszczanie węzła pociągów w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego i Jarocina, bez krzyżowania się z torami linii magistralnej Wrocław – Poznań. Była to jedna z poważniejszych inwestycji, ułatwiających ruch kolejowy w obrębie węzła jeszcze dziś.

Ostatnie połączenie, które zamknęło proces kształtowania węzła kolejowego w Lesznie, uruchomiono w 1916 r. Była to normalnotorowa kolej trzeciorzędna, zwana również kolejką, wiodąca z Leszna przez Górę do Ścinawy. Kolejka Leszczyńsko-Górowsko-Ścinawska S.A. była inwestycją prywatną, działającą jako spółka akcyjna, ale jej tor – w celu ułatwienia ruchu towarowego – został wpięty do leszczyńskiego węzła kolei państwowych. Pasażerowie odprawiani byli natomiast w osobnym budynku dworcowym, stojącym jeszcze dziś po południowej stronie przejazdu kolejowego przy ul. Słowiańskiej.

Ostatnia linia, kształtująca definitywnie leszczyński węzeł kolejowy, była eksploatowana jedynie do początku 1920 r.,

po czym pociągi do Góry względnie Ścinawy nie wyjechały już nigdy z Leszna i stacja pozostała na zawsze pięciokierunkowym węzłem. Przy okazji warto wspomnieć, że po uruchomieniu w 1906 r. pruskiego kolejowego przejścia granicznego w Nowych Skalmierzycach, pomiędzy Ostrowem Wielkopolskim i Kaliszem, stacja w Lesznie uczestniczyła w obsłudze relacji kolejowej z Warszawy przez Łódź do Berlina, a przez Głogów i Żagań aż do Lipska. Na początku XX w. przez leszczyński węzeł przejeżdżały też krótko pociągi pospieszne z Wrocławia do Królewca.

Kolej Wrocławsko-Poznańsko-Głogowska

Decyzja o budowie połączenia kolejowego z Wrocławia przez Leszno do Poznania i z Leszna do Głogowa zapadła ostatecznie na początku lat 50. XIX w. Koncesję na budowę dróg żelaznych otrzymało jedno z najpotężniejszych towarzystw kolejowych ówczesnej Europy – Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, w którym znaczącym akcjonariuszem był pruski fiskus.

W połowie listopada 1853 r. rozpoczęła się budowa połączeń kolejowych, zainicjowana właśnie w Lesznie w kierunku Poznania, Wrocławia oraz Głogowa. Prace trwały kilka lat, a najpoważniejszym problemem technicznym było przekroczenie Odry we Wrocławiu, rozwiązane ostatecznie za pomocą 33-przęsłowego mostu o dwóch przęsłach obrotowych. Cała inwestycja – w sensie architektonicznym – była prowadzona przez Wilhelma Grapowa, piastującego w latach 1856–1858 stanowisko Królewskiego Budowniczego Kolei Wrocławsko-Poznańsko-Głogowskiej.

W pierwszym etapie uruchomiono linię kolejową z Wrocławia do Poznania która, wówczas jeszcze jako jednotorowa, oddana została do eksploatacji 27 października 1856 r. (uroczyste otwarcie), zaś regularne kursy pociągów rozpoczęły się 29 października 1856 r. Równolegle trwała też budowa połączenia do Głogowa, gdzie problemem była – ze względu na twierdzę – lokalizacja stacji kolejowej, a także przeprawa przez Odrę. W efekcie otwarcie trasy nastąpiło dwuetapowo: 31 grudnia 1857 r. pociągi zaczęły kursować na odcinku z Leszna do stacji Grodziec Mały na prawym brzegu Odry, a dopiero 18 maja 1858 r. zaczęły przekraczać rzekę i docierać do stacji w Głogowie.

Początkowo trasy kolejowe z Wrocławia do Poznania i z Leszna do Głogowa były jednotorowe, choć należały do kategorii linii głównych, ale po nacjonalizacji przez państwo pruskie w 1883 r. Towarzystwa Kolei Górnośląskiej rozpoczęły się długo oczekiwane i szeroko zakrojone inwestycje. Oprócz rozbudowy stacji pośrednich i ich parowozowni, w latach 90. XIX w. zainicjowano proces przekuwania linii na dwutorowe. Najwcześniej, ok. 1892–1893 r., drugi tor położono od Leszna do Poznania, natomiast w latach 1895–1898 dwutorowe stały się też odcinki Wrocław – Leszno i Leszno – Głogów. Modernizowano również nawierzchnię, dzięki czemu po trasach tych kursowały coraz cięższe towarowe i szybsze pociągi pasażerskie. Dodać wypada, że w relacji na Głogów składy mogły kontynuować jazdę dalej w kierunku Żagania, a nawet Lipska.

W okresie międzywojennym obciążone w czasie zaborów olbrzymimi przewozami towarowymi i pasażerskimi linie straciły istotnie na znaczeniu, gdyż obie zostały przecięte granicą polsko-niemiecką. Ruch na trasie do Wrocławia został utrzymany, natomiast w kierunku Głogowa czasowo nawet przerwany. Ze względów gospodarczych w końcu powrócono jednak do kursowania pociągów na trasie z Leszna do Głogowa, gdzie granica państwowa przebiegała pomiędzy stacjami Lasocice i Wschowa. Z kolei na trasie z Wrocławia do Poznania granica między Polską i Rzeszą Niemiecką znajdowała się na odcinku od polskiego Rawicza do niemieckiego Korzeńska.

W 1945 r. obydwie linie kolejowe zostały poważnie uszkodzone i zniszczone, głównie wskutek wysadzenia mostów na Odrze we Wrocławiu i Głogowie. Po ich odbudowie wznowiono normalną eksploatację obydwu tras kolejowych, choć na odcinku z Leszna do Głogowa dziś już wyłącznie w ruchu towarowym.

Linie kolejowe Leszno - Jarocin i Leszno - Ostrów Wielkopolski oraz Leszno - Wolsztyn

W ramach realizowanej przez państwo pruskie w latach 80. XIX w. polityki kolejowej podjęto szereg nowych inwestycji, zmierzających do uzupełnienia istniejącego szkieletu kolei głównych. Linie te – w odróżnieniu od istniejących – ujęto w kategorii kolei drugorzędnych (bocznych), charakteryzujących się zasadniczo jednym torem oraz ograniczonymi parametrami techniczno-ruchowymi.

W kontekście Leszna pierwszymi liniami bocznymi były drogi żelazne przez Kąkolewo do Jarocina oraz Ostrowa Wielkopolskiego. Obie linie zmierzały w kierunku wschodnim, ku granicy z Królestwem Polskim względnie Rosją, co wiązało się z nadziejami na ożywienie wymiany gospodarczej pomiędzy Lesznem a Królestwem Polskim.

W dniu 1 października 1888 r. na stację w Lesznie wjechał pierwszy pociąg pasażerski z Gostynia, inaugurujący ruch kolejowy na trasach z Jarocina oraz Ostrowa Wielkopolskiego do Leszna. Były to zarazem pierwsze drogi żelazne, wchodzące do leszczyńskiego węzła, zrealizowane całkowicie ze środków państwa pruskiego. Szczególnie brzemienne w skutkach okazało się połączenie do Ostrowa Wielkopolskiego, położonego tuż przy granicy z Rosją i stolicą guberni w Kaliszu. Po otwarciu w październiku 1906 r. jedyne kolejowe przejście graniczne pomiędzy prowincją poznańską i Królestwem Polskim, do Leszna zaczęły docierać pociągi z pasażerami z Łodzi czy Warszawy, kierującymi się m.in. do Berlina. Dla usprawnienia międzynarodowej relacji kolejowej Warszawa – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Zbąszyń – Berlin, już w pierwszej dekadzie XX w. podjęto roboty na szlaku z Leszna do Ostrowa Wielkopolskiego, zmierzające do podniesienia parametrów technicznych tej jednotorowej trasy. Prace objęły też inne połączenie kolejowe, mianowicie linię boczną z Leszna do Wolsztyna i dalej Zbąszynia.

Linia kolejowa do Wolsztyna od początku miała funkcjonować jako skrótowe połączenie do Berlina, pozwalające ominąć węzeł poznański. Ze względu na skomplikowane warunki terenowe, w szczególności mokradła, jej budowa była długotrwała (1894–1896 r.). Otwarcie drogi żelaznej do Wolsztyna następowało w kilku etapach. Najpierw, 1 listopada 1895 r., oddano do ruchu odcinek Leszno – Włoszakowice, później – 1 grudnia 1895 r. – pociągi zaczęły kursować na trasie z Wolsztyna do Błotnicy i w końcu, dopiero 1 maja 1896 r., udało się spiąć torem Błotnicę z Włoszakowicami, dzięki czemu cała linia stała się przejezdna.

Zmodernizowane na początku XX w. linie kolejowe z Leszna do Wolsztyna i Ostrowa Wielkopolskiego, pomimo wzrostu prędkości i obciążenia składów, w dalszym ciągu pozostały jednotorowe. Stan ten trwał do II wojny światowej, kiedy to niemieckie władze okupacyjne – w ramach programu budowlanego „Otto” – dokonały przekucia trasy Leszno – Ostrów Wielkopolski na dwutorową. Inwestycję przeprowadzono bardzo sprawnie, dzięki czemu już w końcu 1943 r. szlak Leszno – Ostrów Wielkopolski był dwutorową magistralą wraz z uruchomioną w tym samym czasie kolejową obwodnicą Krotoszyna.

Kolejka Leszczyńsko-Górowsko-Ścinawska S.A.

Idea budowy połączenia kolejowego z Leszna do Góry sięga głęboko w XIX stulecie. Już w 1877 r. w Lesznie debatowano nad połączeniem kolejowym miasta z Górą, a dalej Małczycami. Koncepcja przetrwała trzy dekady i w 1909 r. zaczęto znów rozważać spięcie drogą żelazną Leszna z Górą. Było to o tyle uzasadnione, że linia taka mogła powstać – na podstawie specjalnej Ustawy o kolejkach lokalnych i bocznicach prywatnych z 1892 r. – jako prywatne przedsiębiorstwo. Planowana linia należała bowiem do kategorii kolejek względnie kolei trzeciorzędnych, których koszty budowy – z uwagi na bardzo ograniczone parametry techniczno-ruchowe (np. prędkość maksymalna 40 km/h) – były stosunkowo nieduże i w dodatku możliwe do pokrycia ze sprzedaży akcji.

W 1909 r. we Wrocławiu odbyło się spotkanie władz państwowej administracji terenowej oraz lokalnych samorządów z przedstawicielami berlińskiego przedsiębiorstwa kolejowego *Lenz & Co.* w sprawie budowy kolejki z Leszna przez Górę i Chobienię do Krzelowa. Wstępnie szacowano, że koszt przedsięwzięcia wyniesie 3 mln marek, z czego 1/4 – przez wykup odpowiedniej liczby akcji – miało pokryć państwo pruskie, 1/4 – prowincja śląska, 1/4 – zainteresowane samorządy lokalne oraz osoby prywatne, ostatnią część – firma budująca, a później eksploatująca połączenie, czyli przedsiębiorstwo *Lenz & Co.*

Projektowana kolejka miała liczyć ok. 55 km długości, ale pojawiały się też inne warianty jej trasowania, m.in. przez Wińsko do Wołowa, co okazało się jednak bardzo kosztowną koncepcją. Ostatecznie zdecydowano się na budowę linii z Leszna przez Górę i Chobienię (bez przekraczania Odry) do Krzelowa, gdzie tor kolejki miał połączyć się z eksploatowaną również przez firmę *Lenz & Co.* Koleją Legnicko-Rawicką, kończąc się w Ścinawie. Warto wspomnieć, że początkowo planowano wejście kolejki z Góry do Leszna – od wysokości Strzyżewic – po torach linii Leszno – Głogów, ale ostatecznie pomysłu tego zaniechano i linię skierowano na Zaborowo, a tor poprowadzono wzdłuż nasypu magistralnej kolei wrocławsko-poznańskiej.

W dniu 11 czerwca 1914 r. powołano spółkę Kolejka Leszczyńsko-Górowsko-Ścinawska S.A. (*Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn A.G.*) o kapitale ponad 3 mln marek, zgromadzonym ze sprzedaży 1000-markowych akcji. Miasto Leszno wykupiło samo 93 akcje, a powiat leszczyński 60; pozostałe akcje kupiły inne samorządy, instytucje oraz inwestorzy prywatni.

Budowa nałożyła się na lata I wojny światowej, a rozpoczęła się w lipcu 1914 r. Z powodu braków materiałowych i siły

roboczej pracy przedłużały się. Dopiero 15 września 1916 r. linia została dopuszczona warunkowo do ruchu, ale jedynie towarowego. Inauguracja przewozów pasażerskich nastąpiła dopiero 24 maja 1917 r. i od tego dnia całą trasą z Leszna przez Górę do Ścinawy przewożono także pasażerów.

Po włączeniu Leszna do Wielkopolski, z dniem 17 stycznia 1920 r. zawieszono kursowanie pociągów na odcinku z Leszna do granicy w Henrykowie. Był to zarazem koniec połączenia kolejowego Leszna z Górą, bowiem już nigdy żaden pociąg nie przejechał po wspomnianym odcinku, rozebranym w 1922 r. przez władze polskie. Sama spółka akcyjna, obsługująca połączenie kolejowe po niemieckiej stronie granicy, czyli ze Ścinawy przez Górę do Witoszyc przetrwała do końca II wojny światowej, ale tuż po jej zakończeniu odcinek z Góry do Witoszyc został rozebrany przez PKP. Fragment linii z Krzelowa do Góry był wykorzystywany w ruchu pasażerskim do 1960 r., a towarowym do 1964 r. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. tor z Krzelowa do Góry rozebrano i Kolejka Leszczyńsko-Górowsko-Ścinawska przeszła ostatecznie do historii.

Na terenie Leszna zachował się miniaturowy budynek dworca Kolejki oraz przyczółki i płytowe przęsło mostu kolei do Góry, znajdujące się przy moście na linii Wrocław – Poznań na Rowie Henrykowskim.

Stacja kolejowa w Lesznie

Infrastruktura techniczno-budowlana leszczyńskiej stacji kształtowana była od początku istnienia węzła (1856–1857 r.). Wtedy to powstał budynek dworcowy w stylu neogotyku, a zatem konwencji identycznej do Dworca Górnosławskiego we Wrocławiu. Zbudowano także lokomotywnię prostokątną z warsztatami naprawczymi parowozów, istniejącą do dziś, a znajdującą się od strony ul. J. Kilińskiego, ponadto magazyn towarowy po wschodniej stronie dworca, a także wieżę wodną po stronie toru relacji Wrocław – Poznań i drugą po zachodniej stronie dworca, czyli od wyjazdu na Głogów.

Pierwsze poważniejsze inwestycje budowlane podjęto na stacji dekadę po jej uruchomieniu, w końcu lat 60. XIX w. Rozbudowano wówczas dworzec, a także – na południe od niego, w biegu ul. Dworcowej – wzniesiono budynek administracyjny Królewskiego Urzędu Ruchu (ok. 1867 r.).

Kolejne przedsięwzięcia budowlane zrealizowano już w latach 80. XIX w. Najpierw, w 1882 r., po wschodniej stronie ul. Dworcowej zbudowano parterową noclegownię dla maszynistów i palaczy z 35 łózkami, później, daleko na północ od dworca stanęła hala lokomotywni wachlarzowej z widlastym układem torów postojowych dla 14 parowozów, wystawiona w latach 1885–1886. Natomiast ostatnią poważną inwestycją Dyrekcji Kolei Górnosławskiej z Wrocławia był magazyn towarowy, dobudowany do starego, znajdującego się po wschodniej stronie dworca. Stanął on w 1893 r., a zatem w przeddzień powołania do życia nowej Królewskiej Dyrekcji Kolei Żelaznych w Poznaniu, co nastąpiło w 1895 r. Od tego roku Leszno znalazło się w gestii jej administracji.

Istotna rozbudowa stacji nastąpiła w pierwszej dekadzie XX w. W latach 1904–1906 na północy stacji usypano wielki nasyp kolejowy, umożliwiający bezkolizyjny (krzyżowanie z torami głównymi linii Wrocław – Poznań) wyjazd pociągów w kierunku Ostrowa Wielkopolskiego i Jarocina, a ponadto rozbudowano poważnie dworzec, na peronach stanęły stalowe wiaty peronowe, a same perony skomunikowano z dworcem za pomocą tuneli peronowych. Rozbudowano również zaplecze parowozowni, stawiając m.in. drugą halę wachlarzową dla 16 maszyn, tudzież nową wieżę wodną.

Przy okazji wielkiej rozbudowy stacji w pierwszej dekadzie XX w. scentralizowano także system zabezpieczenia ruchu kolejowego, a nad bezpieczeństwem pociągów czuwała teraz m.in. nowoczesna nastawnia dysponująca „Lmt” z nastawnicą elektryczną. Przy ul. Świeciechowskiej, czyli po zachodniej stronie torów na Głogów, kolej zbudowała trzy kilkurodzinne budynki mieszkalne dla personelu pociągu ratunkowego, zaś w 1913 r. przy starej wieży wodnej Kolei Wrocławsko-Poznańskiej wzniesiono piętrową willę dla dwóch zawiadowców odcinków (sekcji) drogowych. W tym samym roku dokonano też poważnej rozbudowy gmachu Królewskiego Urzędu Kolejowego, natomiast już w trakcie I wojny światowej, w 1917 r. zelektryfikowano leszczyńską parowozownię.

W takim stanie leszczyńska stacja przetrwała okres międzywojenny i dopiero w latach II wojny światowej podjęto szeroko zakrojoną przebudowę węzła wraz z jego parowozownią oraz systemem zabezpieczenia ruchu kolejowego. Prace te prowadzono w latach 40. XX w. w ramach programu „Otto”. Ich wynik został w dużej mierze zniweczony w 1945 r., kiedy to olbrzymia część nowoczesnej infrastruktury parowozowni legła w gruzach, podobnie zresztą jak i nastawnie sterujące ruchem kolejowym.

Dworzec kolejowy w Lesznie

Jego dzieje znaczą cztery poważne etapy budowlane, z których pierwszy to powstanie i uruchomienie w 1856 r., drugi to rozbudowa i przebudowa w latach 1904–1906, trzeci to przebudowa i modernizacja w latach 1969–1971, zaś ostatni to niedawna modernizacja obiektu w latach 2010–2012.

Pierwszy dworzec, uruchomiony w 1856 r. wraz z oddaniem do eksploatacji linii kolejowej z Wrocławia do Poznania, został zaprojektowany prawdopodobnie przez Wilhelma Grapowa, autora Dworca Górnośląskiego we Wrocławiu (ob. Wrocław Główny), pełniącego funkcję królewskiego budowniczego Kolei Wrocławsko-Poznańsko-Głogowskiej. Obiekt był utrzymany w konwencji neogotyku angielskiego z reminiscencjami neorenesansu i cechował się całkowitą symetrią tynkowanych elewacji. Na parterze zorganizowano część recepcyjną, a zatem znalazł się tam obszerny korytarz względnie hall wiodący do poczekalni, a także szereg mniejszych pomieszczeń: kasa biletowa, portiernia, biuro telegrafu, ekspedycja paczek, poczekalnia I klasy, pokój dla pań, mieszkanie restauratora i ekspedycja z pocztą. Na piętrze zorganizowano natomiast mieszkania służbowe oraz część apartamentowo-hotelową dla podróżnych z wyższych sfer.

W takiej formie dworzec przetrwał do lat 1866–1867, kiedy to od wschodu i zachodu (od strony peronów) dostawiono dobudówki, stanowiące poczekalnie IV klasy, a przy okazji zreorganizowano i powiększono też poczekalnie I oraz II klasy w budynku dworca. Były to ostatnie poważniejsze zmiany budowlane na dworcu aż do jego wielkiej przebudowy i rozbudowy na początku XX w.

W latach 1904–1906 Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznych w Poznaniu przeprowadziła poważną modernizację leszczyńskiego dworca, o której mówiono już od końca XIX w., w związku z rosnącą liczbą podróżnych i nieszczęśliwie rozwiązaną komunikacją pomiędzy poczekalniami poszczególnych klas. W efekcie południowa część dworca została rozebrana całkowicie do cokołu, a na jej miejscu wystawiono duże poprzeczne skrzydło, które zmieniło charakter fasady z wertykalnej na horyzontalną. Nowy człon dworca stylistycznie został dopasowany do zachowanej części północnej gmachu, ale w wyniku przebudowy fasada nabrała bardziej reprezentacyjnego wyrazu. Wewnątrz dworca zreorganizowano układ poczekalni, grupując je obok siebie i komunikując za pomocą szerokiego przejścia. Podwyższona zastała hala główna dworca, osiągając wysokość ponad 7 m, a po jej bokach – w trakcie wschodnim i zachodnim – ulokowano pomieszczenia służbowe, m.in.: kasy biletowe, kasę stacyjną, umywalnię, biuro ekspedycji, przechowalnię bagażu, kantor bagażowego czy policjanta. Natomiast w starej części północnej znalazły się m.in. powiększony bufet z restauracją dworcową oraz pokój dla dam.

Dokonana w latach 1904–1906 przebudowa dworca pochłonęła 200 000 marek i była ostatnią poważną interwencją budowlaną do końca lat 60. XX w., kiedy to w latach 1969–1971 Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu dokonała całkowitej przebudowy obiektu. Autorem koncepcji architektonicznej był Kazimierz Serowski z Biura Projektów Kolejowych w Poznaniu. Jego koncepcja zmieniła neogotycki i malowniczy dworzec w zbanalizowany gmach modernistyczny, w którym dominował beton i szkło. Cechą charakterystyczną nowego dworca była obszerna poczekalnia na piętrze budynku, intensywnie przeszklona od strony południowej, czyli fasady. Uroczyste oddanie nowego dworca do eksploatacji nastąpiło 30 października 1971 r., a przy okazji tej inwestycji, przebito również tunel łączący obydwa tunele peronowe po zachodniej i wschodniej stronie dworca.

Zrealizowana na przełomie lat 60. i 70. XX w. inwestycja nie wytrzymała próby czasu i w latach 2010–2012 dokonano ostatniej przebudowy dworca za sumę 6,5 mln zł. Jego bryła pozostała w zasadzie niezmieniona, ale elewacje otrzymały bardziej estetyczny i przyjazny wygląd.

Dworzec kolejowy w trakcie I wojny światowej

Wraz z wybuchem I wojny światowej w lipcu 1914 r., na leszczyńskiej stacji pojawiły się pociągi specjalne z transportami wojska, a wkrótce także z wziętymi przez Niemców do niewoli jeńcami wojennymi, m.in. Rosjanami. Co prawda wojskowi widywani byli na stacji w Lesznie od dawna, ale teraz niemal całe życie na stacji zaczęło się toczyć wokół wojennych transportów wojska, uzbrojenia i jeńców.

Leszczyńska stacja, ze względu na duży garnizon wojskowy w mieście, wyposażona była już przed I wojną światową w specjalną infrastrukturę techniczną związaną z obsługą wojska. Daleko na północ od dworca znajdowała się bocznica z rampą do załadunku wojska i uzbrojenia, wykorzystywana często przy wyjazdach na manewry, a także kuchnia

wojskowa itp. Teraz jednak, z uwagi na masowe transporty wojska, na dworcu i w jego sąsiedztwie zorganizowano stołówki żołnierskie, punkt wydawania gorącej kawy dla pociągów wojskowych zatrzymujących się krótko na stacji, nie mówiąc już o punkcie opatrunkowym Czerwonego Krzyża. Żony zamożniejszych leszczyńian za punkt honoru poczytywały sobie udział w tych przedsięwzięciach, ale w stacji opatrunkowej Czerwonego Krzyża służbę pełnił także znany i ceniony przez leszczyńian Polak dr Bronisław Świderski.

Od pierwszych dni wielkiej wojny wszystkie te honorowe inicjatywy upamiętniane były na pocztówkach, świadczących o olbrzymim zaangażowaniu mieszkańców Leszna w pomoc dla przetaczającego się przez leszczyńską stację wojska. Wydarzeniem były też transporty jeńców wojennych, przede wszystkim Rosjan, które na leszczyńskiej stacji oglądano pierwszy raz właśnie w trakcie I wojny światowej. Atmosfera zbiorowej mobilizacji ludności cywilnej, widoczna na stacji w Lesznie, trwała do ostatnich dni I wojny światowej i była zjawiskiem wyjątkowym w dziejach grodu Leszczyńskich.

Leszczyńska stacja w ramach programu „Otto”

W pierwszych dniach września 1939 r. leszczyński węzeł kolejowy znalazł się pod władzą okupacyjną, a wkrótce cała administracja kolejowa w Wielkopolsce została podporządkowana nowo utworzonej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Poznaniu. To ona była odpowiedzialna teraz za wszelkie inwestycje kolejowe na terenie Kraju Warty. Jak się zresztą wkrótce okazało, tych inwestycji był ogrom, a wśród nich kluczowe, związane z niemieckim programem budowlanym „Otto”.

Program „Otto” został opracowany przez niemieckich wojskowych w lecie 1940 r. i zakładał rozbudowę oraz przebudowę kolei i dróg na kierunku wschód – zachód, w celu przystosowania ich do olbrzymich transportów wojskowych i towarowych, co wiązało się z planowaną agresją na ZSRR. W obrębie Dyrekcji Kolei Rzeszy Poznań programem „Otto” objęto m.in. połączenie kolejowe Leszno – Ostrów Wielkopolski – Łódź, co oznaczało przebudowę całej trasy, dotychczas jednotorowej, na dwutorową. Oprócz tego program „Otto” implikował również rozbudowę i modernizację najważniejszych stacji przy tej linii, a także modernizację zapleczy techniczno-eksploatacyjnych, czyli parowozowni.

Dla Leszna program „Otto” oznaczał przede wszystkim poważną modernizację i rozbudowę układu torowego na północy stacji, budowę nowego zaplecza do ekspedycji wojska, po którym do dziś pozostał magazyn wojskowy czy rampa do załadunku wojska, ale także istotną rozbudowę zaplecza parowozowni i systemu sterowania ruchem kolejowym. Większość tych prac przeprowadzono w latach 1940–1943, czyli do momentu ukończenia przebudowy linii z Leszna do Ostrowa Wielkopolskiego na dwutorową.

Pierwsze plany nowych budynków zaczęto opracowywać w Dyrekcji Kolei Rzeszy Poznań jeszcze w 1940 r., a dotyczyły m.in. bazy telefonicznej czy nowej noclegowni, zrealizowanej ostatecznie w zmienionej formie po zachodniej stronie Parku Dworcowego, na południe od Poczty. Oprócz tego powstały także budynki administracyjne sekcji drogowych, nowe nastawnie wykonawcze, z których do dziś zachowały się m.in. te na przejeździe kolejowym przy ul. Słowiańskiej i Świąciechowskiej, a przede wszystkim nowoczesne obiekty zaplecza parowozowni, jak choćby kotłownia CO, elektrownia spalinowa z rozdzielnią prądu, dyspozytornia parowozowni, nowoczesny ciąg obrządzania parowozów z systemem kaskadowego nawęglania lokomotyw i trakcyjnym żurawiem węglowym.

W sumie zrealizowano kilkadziesiąt różnego typu obiektów kolejowych, z których szczególnie te związane z parowozownią stanowiły awangardę postępu technicznego. W 1945 r. to właśnie one zostały najbardziej zniszczone i leszczyńska parowozownia po II wojnie światowej nie dysponowała już nawęglownicą kaskadową oraz trakcyjnym żurawiem, zniszczeniu uległy także hale lokomotywowni oraz liczne nastawnie w obrębie całej stacji. Niemniej jednak dziedzictwo programu „Otto” jest do dziś dostrzegalne na leszczyńskiej stacji, a w przydworcowym parku jeszcze dziś stoi noclegownia z czasów II wojny światowej, obecnie pełniąca funkcje administracyjne.

Opracował prof. dr hab. Miron Urbaniak