

Wsiąść do drezyny na trzecim peronie

Czwartek, 30 lipca 2009, 14:33:36 | Krzysztof Kołodziejczyk

Może nie jest to wydarzenie na miarę ostatniego odcinka „Mody na sukces”, ale też epokowe. Prawdopodobnie już niedługo po Nowej Soli i okolicach będzie można sobie jeździć drezyną. I nie jest to - jak obietnice szybkiego podróżowania koleją - kolejna odsłona cyklu „PKP fiction”

Wycieczki drezynami chce organizować nowosolskie starostwo wspólnie z urzędem miasta i Towarzystwem Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni. Kolejowy pojazd będzie kursował po starej linii kolejowej Nowa Sól – Wolsztyn, na razie na krótkim odcinku - od peronu trzeciego na nowosolskim dworcu do wiaduktu kolejowego nad magistralą węglową (na wysokości Zakęcia). Plany starostwa są ambitne – Liczymy, że pierwszą, pokazową wycieczkę może uda się zorganizować już jesienią. Jeśli nie, to na wiosnę już na pewno – zapewnia Józef Suszyński, wicestarosta nowosolski.

Starosta daje na drezynę

Wskrzeszenie ruchu kolejowego na historycznej trasie z Nowej Soli do Wolsztyna nie jest pomysłem nowym. Do tej pory mówiło się jednak tylko o reaktywacji ruchu pociągów. Tu, problemem w szybkim realizacji planów są spore koszty (ok. 20 mln zł) i trudny logistyczny wymiar projektu (linia przebiega przez teren kilku gmin i dwóch starostw powiatowych, co oznacza kłopoty organizacyjne). Teraz, pojawił się również pomysł organizowania ruchu drezynami. – Wolsztyńscy miłośnicy parowozowni dostali niedawno zgodę PKP na użytkowanie całego torowiska. Na razie trwają prace nad wykarczowaniem krzaków, które porosły tor, ale na krótkich odcinkach odbywają się również wycieczki drezyną. My chcemy udrożyć nowosolski kawałek od peronu trzeciego do dworca PKP do wiaduktu kolejowego nad magistralą węglową - mówi J. Suszyński. Starostwo liczy na pomoc urzędu miasta, które w ramach robót publicznych miało wykarczować zarośnięty „nowosolski” odcinek. – Wstępnie już rozmawialiśmy na ten temat, prezydent Nowej Soli wykazał zainteresowanie – mówi wicestarosta.

Wadim Tyszkiewicz, prezydent Nowej Soli: - Bardzo fajny, ciekawy pomysł i będziemy go wspierać. Najpierw jednak musimy się dowiedzieć, ile to dokładnie kosztuje.

Suszyński chce, żeby organizacją drezynowych podróży zajęło się Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni – Nasz wstępny plan zakłada, że my zagwarantujemy pieniądze i drezynę a całą resztą zajmie się już „Towarzystwo” – mówi Suszyński.

„Odkrzaczyć” i zbudować własną drezynę

TPWP w kwietniu podpisało umowę z Zakładem Linii Kolejowych w Zielonej Górze, dzięki której może jeździć drezynami między Wolsztynem a Nową Solą. - W tej chwili skupiliśmy się na oczyszczeniu szlaku oraz innych pracach zabezpieczających i przygotowawczych do oficjalnego otwarcia ruchu drezynowego. Opryskujemy, udrożniamy zasypane przejazdy, pracujemy na stacji w Kębłowie. Wycieczki na razie urządzamy we własnym gronie, najczęściej na trasie Wolsztyn - Krzyż Rudno - Wolsztyn. Oficjalną inaugurację kolei drezynowej planujemy dopiero wiosną przyszłego roku. Chcemy też zbudować własną drezynę, dzięki czemu będziemy mogli organizować większe przejazdy. Nie jest droga zabawa. Kolei drezynowych mamy w Polsce kilka, w większości to tzw. „samoróbki”, wystarczy więc tylko dobry „majsterkowiec”. Najwięcej pracy wymaga utrzymanie linii kolejowej. W tym roku do „Towarzystwa” przystąpiła silna ekipa miłośników kolei z Nowej Soli. To przede wszystkim od ich postawy zależy, kiedy drezyny zaczną regularnie wyruszać z Nowej Soli. – mówi Andrzej Tomaszewski, wiceprezes TPWP.

Ponad 100 lat wyjątkowo pięknego podróżowania

Linia Wolsztyn - Nowa Sól ma ponad 100 lat (ostatni odcinek Konotop - Otyń otwarto w 1908 roku) i ma ponad 52 km. Od początku miała charakter lokalny (jeden tor, brak elektryfikacji) i do dziś zachowała się praktycznie w niezmiennym stanie, dzięki czemu idealnie nadaje się na linię o charakterze muzealnym. - O jej atrakcyjności świadczą przede wszystkim walory krajobrazowe, wspaniały widok z wysokiego nasypu na dolinę Odry, most w Stanach, zabytkowy charakter stacyjek. Każdy budynek dworcowy jest inny, choć wszystkie zbudowane w charakterystycznym dla naszych terenów stylu pruskim. Dodatkowym atutem jest brak nowoczesnej architektury z wyjątkiem strefy przemysłowej w okolicach Otynia. Nie bez znaczenia jest też obecność w Wolszynie parowozowni, która mogłaby być zapleczem kolei muzealnej, a już teraz częścią produktu turystycznego, w skład, którego wchodzi ruch drezynowy – zachwała A. Tomaszewski. Od otwarcia linii do I wojny światowej ruch odbywał się na całej linii, ale w okresie międzywojennym przecięła ją granica a między Kębłowem a Świętnem tor rozebrano. Po polskiej stronie ruch odbywał się na odcinku Wolsztyn - Kębłowo, a po niemieckim Nowa Sól - Świętno. Przejezdność całej linii przywrócono już jesienią 1939 roku. W 1945 roku wycofujący się Niemcy wysadzili mosty, w tym ten największy w Stanach. Odbudowano go dopiero w 1955 roku. Wtedy pociągi ponownie powróciły na całą linię. Ruch towarowy i turystyczny (okazjonalnie) był prowadzony na całości do 1997 roku, kiedy powódź podmyła nasyp i zniszczyła dwa żelbetowe mostki między Bobrownikami a Otyniem. Oszczędziła na szczęście most w Stanach (w 2001 roku wjechał na niego jeszcze pociąg specjalny). Choć zaczęto odbudowę zniszczeń, nigdy jej nie ukończono a torowisko zaczęli też rozbierać złomiarze. Ostatecznie ruch towarowy zamarł koło 2005 roku a ostatni pociąg turystyczny w Konotopie był we wrześniu 2006 a w Kębłowie w kwietniu 2007 roku.

Skąd zdobyć 20 milionów?

Drezynowy pomysł nie oznacza rezygnacji z planów rewitalizacji linii z prawdziwego zdarzenia. - Planujemy złożenie wniosku o dotacje z Unii Europejskiej wspólnie z powiatem wolsztyńskim. Według wstępnych szacunków odtworzenie linii łącznie z renowacją mostów i wiaduktów to ok. 20 mln zł. Na razie rada powiatu nowosolskiego przyjęła uchwałę o zgodzie przejścia linii kolejowej na rzecz powiatu. Czekamy na decyzję PKP.

Andrzej Tomaszewski: - Mamy ambicje stworzyć wraz z samorządami pierwszą prawdziwą kolej muzealną w Polsce, po której kursować będzie historyczny tabor. Przykłady z zagranicy gdzie podobne przedsięwzięcia działają z powodzeniem od lat świadczą, że warto w to zainwestować. A koleje muzealne to nie tylko domena Niemców czy Brytyjczyków. Również na Litwie, Słowacji czy Węgrzech mamy tego typu atrakcje.