



**Fot. 5. Władze Wolsztyna oraz miejscowości położonych przy trasie Wolsztyn – Nowa Sól poznają walory turystyki drezynowej po konferencji zorganizowanej na dawnej stacji kolejowej w Kębłowie.**

W 2010 roku Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni stało się właścicielem pierwszej jednostki taborowej – była nią lokomotywa spalinowa 409Da-481, podarowana przez Hutę Szkła w Sierakowie Wlkp. (Warta Glass Group). Wydarzenie to zapoczątkowało gromadzenie przez Towarzystwo zabytkowego taboru. W tym samym roku zakupiono dwa wagony kryte – jeden egzemplarz wyprodukowany w XIX wieku jest pochodzenia francuskiego lub włoskiego i jest prawdopodobnie jedynym zachowanym wagonem tego typu, drugi – trzyosiowy, liczący ok. 100 lat, skonstruowany i wyprodukowany został na terenie Prus. Oba pojazdy (historycznie związane z terenami dawnego zaboru pruskiego), zakupione od klubu miłośników kolei z niemieckiego Zittau, sprowadzone zostały w 2011 roku do Powodowa, gdzie zakład Xella Polska udostępnia Towarzystwu nieodpłatnie fragment toru. Co ciekawe – był to pierwszy znany przypadek, kiedy zabytek techniki kolejowej przejechał polsko-niemiecką granicę w tę stronę – wcześniej zdarzało się jedynie, że zabytkowe lokomotywy i wagony wywożono z Polski do Niemiec...

**Fot. 6. Lokomotywka 409Da-481 i trzyosiowy pruski wagon należący do Towarzystwa na terenie zakładu Xella Polska.**



**Fot. 7. Drugi z wagonów będący własnością Towarzystwa tuż po rozładunku na bocznicę Xella Polska w Powodowie.**

Towarzystwo nie ogranicza się jedynie do organizacji imprez okolicznościowych, bazowania na istniejącym potencjale, doraźnych „eventach” i dalekosiężnych

projektach, lecz stara się kreować kolejową rzeczywistość, zwiększając potencjał Parowozowni Wolsztyn. Przykładem jest choćby akcja „Kolej z dawnych lat atrakcją Wielkopolski”, dzięki której po latach przerwy do obiegów pociągów planowych prowadzonych parowozami powróciły wagony w historycznym, oliwkowym malowaniu. Same pociągi nie zniknęły z rozkładu jazdy w szczycie sezonu turystycznego (co również praktykowano od kilku lat tłumacząc zagrożeniem pożarowym). Zmienił się także wygląd kilku wolsztyńskich maszyn – m.in. najśłynniejszy parowóz Pm36-2 („Piękna Helena”) odzyskał pierwotny schemat malowania.

**Fot. 8. Przemalowane w historyczne barwy w ramach akcji „Kolej z dawnych lat atrakcją Wielkopolski” parowóz Pm36-2 oraz zestaw wagonów piętrowych w obsłudze rozkładowego pociągu relacji Leszno – Wolsztyn.**



Podsumowując pięcioletnią działalność TPWP nie sposób oprzeć się wrażeniu, że jak na garstkę ludzi dysponujących ograniczonymi możliwościami czasowymi (w ramach pracy po godzinach – w czasie wolnym), udało się zrobić naprawdę wiele. Nie do przecenienia jest wsparcie, jakie stowarzyszenie otrzymywało od wolsztyńskiego samorządu. Cele statutowe Towarzystwa są zbieżne z celami placówek muzealnych, choć nie dysponuje ono takimi środkami jak instytucje publiczne. Kluczowy atut Towarzystwa to brak niepotrzebnych kosztów – praca członków ma charakter wolontariatu a cały wypracowany zysk jest przeznaczany wyłącznie na cele statutowe. Poza tym działalność w Towarzystwie zwyczajnie daje jego członkom satysfakcję. Efekty ich pracy są najlepszą mobilizacją do podejmowania nowych wyzwań. Odrębną kwestią jest integracja – nie tylko w związku z realizowanymi projektami, ale również przy innych okazjach – wspólne wyjazdy i imprezy świadczą o tym, że aktywnie działający członkowie Towarzystwa tworzą zgraną „paczkę” przyjaciół.



**Fot. 9. Zorganizowane przez Towarzystwo spotkanie z niemiecką organizacją „Fach und Werk” w wolsztyńskim ratuszu.**

Satysfakcję z dorobku Towarzystwa mąci coraz gorsza sytuacja Parowozowni Wolsztyn. Z ośmiu czynnych jeszcze pięć lat temu maszyn obecnie zostały tylko dwie. Kiepski

stan techniczny powoduje częste opóźnienia pociągów planowych, dowożących pasażerów do pracy czy szkoły, a nawet niezapowiedziane przerwy w obsłudze ruchu planowego i zastępowanie parowozu lokomotywą spalinową, co skutecznie zniechęca turystów zainteresowanych turystyką kolejową do przyjazdu do Wolsztyna. Obecnie tylko ok. 60% pociągów, na czele których powinien stanąć parowóz, rzeczywiście prowadzonych jest trakcją parową. Można więc wysnuć wniosek, że kondycja parowozowni jest odwrotnie proporcjonalna do jej popularności. Od lat zauważalny jest bowiem lawinowy wzrost popularności corocznych parad parowozów, rośnie liczba zamawianych pociągów specjalnych (również dzięki działalności TPWP, które za wynajmowane od 2008 roku pociągi zapłaciło już w sumie ćwierć miliona złotych!). Naturalną reakcją na rosnący popyt powinna być polepszająca się kondycja parowozowni, a tymczasem jest zupełnie odwrotnie. Poczynania obecnego właściciela – spółki PKP CARGO S.A. – po części tłumaczą zawirowania związane z planowaną prywatyzacją oraz zmienna koniunktura na kolejowe przewozy towarowe (które są główną płaszczyzną działalności PKP CARGO). Mając na uwadze ogromne znaczenie „wolsztyńskiej perełki” dla nie tylko lokalnej turystyki, samorządy postanowiły wziąć sprawy w swoje ręce i dokapitalizować parowozownię, aby zapewnić jej odpowiednią perspektywę na najbliższe lata. Niestety sprawa została zablokowana na poziomie wojewódzkim – mimo pojawiających się w mediach deklaracji, zorganizowaniu kilkunastu spotkań, na których rozważano dalekosiężne wizje, Zarząd Województwa Wielkopolskiego nie uwzględnił w kolejnym już budżecie środków na wolsztyńskie parowozy, uniemożliwiając tym samym utworzenie spółki z udziałem PKP CARGO, Urzędu Marszałkowskiego oraz samorządów gminnego i powiatowego. Pojawiły się za to pomysły, by powołać nowy – „niskonakładowy” podmiot. Zakładając nawet szczęśliwy finał tych zabiegów – czy w jakikolwiek sposób pomoże to parowozowni? Jaki los czeka parowozy z Wolsztyna? Jak długo jeszcze nasze miasto będzie mogło promować się hasłem „Wolsztyn pełną parą”? Czas pokaże.

Więcej o Towarzystwie Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni można znaleźć na stronie internetowej [tpwp.pl](http://tpwp.pl).

Tekst: Andrzej Tomaszewski—Prezes TPWP/ Foto: TPWP