

XXI Parada Parowozów

Organizatorami XXI Parady Parowozów były PKP CARGO S.A., Miasto i Gmina Wolsztyn oraz Fundacja „Era Parowozów”. Patronat honorowy nad wydarzeniem objęły: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Polska Organizacja Turystyczna i Wielkopolska Organizacja Turystyczna. Przypomnijmy, że pierwsza Parada odbyła się w 1993 roku. Początkowo prezentowały się wyłącznie parowozy z Wolsztyna. Pierwszy parowóz z zagranicy przybył w 1998 roku i była to maszyna z Niemiec. Lokomotywy ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce przyjechały w 2005 roku. Warto zaznaczyć, że na Paradzie w ubiegłym roku padł rekord, gdyż zjechało blisko 25 tys. osób z całego świata. Wieczorem tradycyjnie odbyło się widowisko „Światło, dźwięk i para” według pomysłu Wojciecha Saramonowicza i w reżyserii Sebastiana Konrada. Spektakl wzbogacano o nowoczesne efekty laserowe oraz grę aktorską ulicznego Teatru Akt, który przedstawił zbeletryzowaną historię parowozów, biorących udział w tegorocznej Paradzie. Oprawę muzyczną spektaklu zapewnił zespół AudioFeels.

**Burmistrz Wolsztyna Andrzej Rogozinski**

Wolsztyńska parowozownia jest nadal jedyną perełką w Europie, która tak naprawdę nie zmieniła się od stu lat. Działa jak magnes przyciągając turystów z całego świata. Organizatorzy parady starają się zapewnić jak największe atrakcje. Dzisiaj było osiem parowozów z Polski i Słowacji. Wcześniej bywało i więcej, i mniej, ale przejazdy te za każdym razem czynią ogromne wrażenie. Wielu miłośników miało okazję do zrobienia niepowtarzalnych zdjęć. Wolsztyn jest niewątpliwie bardzo dumny z tego, że posiadamy Parowozownię, to jest coś, co nas wyróżnia, ponieważ w coraz większym stopniu stawiamy na turystykę. My – jako samorząd miasta i gminy – zrobimy wszystko, żeby tę naszą Parowozownię zachować, w tej formule, jak teraz, czyli jako czynną, a nie jako skansen. Wygląda na to, że szansa na to jest. Ostatnie propozycje idą w kierunku utworzenia instytucji kultury, której założycielami miałyby być cztery podmioty, czyli trzy samorządy oraz PKP Cargo. Ta forma organizacyjna nie przesądza wszystkiego, ale daje spore możliwości. Mamy też deklarację ministra Zdrojewskiego, że w przypadku zaistnienia takiej instytucji, istnieje możliwość finansowania ze środków ministerstwa kultury. Myślę, że nie zdradzę żadnych tajemnic, jeżeli powiem, że utrzymanie Parowozowni jest związane z tym, ile w danym roku jest wykonywanych napraw głównych i przeglądów. Są to operacje bardzo kosztowne. Koszty utrzymania to średnio około 4 miliony złotych. Na dzisiaj przewozy regularne zamawiane przez samorząd województwa to połowa tej kwoty, czyli około 2 miliony zł. Trzeba rozkręcić tzw. turystykę kolejową. Która by uzupełniła tę brakującą kwotę. Instytucja kultury daje także tę możliwość, że można ubiegać się o różne środki pomocowe na utrzymania i remonty na te wartościowe historyczne obiekty.

**Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego Wojciech Jankowiak**

Było wiele pomysłów, żeby utworzyć czynne muzeum, instytucję kultury... To są rozwiązania, które samorząd wojewódzki jest skłonny poprzeć. Natomiast w tym wszystkim musi być rachunek ekonomiczny. Dopóki ja nie zobaczę tego konkretnego rachunku ekonomicznego, tak długo nie mogę zaangażować pieniędzy województwa. Radni przecież się na to nie zgodzą. Jeżeli będą szansę, że to będzie się wspinać ekonomicznie, że będzie zarabiać na Rynku, to wtedy nasz samorząd dołoży do tego przedsięwzięcia, i to nawet niebagatelne pieniądze. Dzisiaj jesteśmy na takim etapie, że PKP Cargo proponuje nowe rozwiązanie w postaci tworzenia jednostki kultury, ale wszyscy czekamy na rachunki ekonomiczne. Ubolewam, że na dzisiaj parowozy nie jeżdżą, ale nie mogą ustąpić. W ten sposób zyskałem argument, że musimy pracować szybko. Cieszę się, że z ust prezesa Cargo padły słowa, że Parowozownia będzie utrzymana, ale musimy się zachować sceptycznie. Przypomnę, że rok temu, obecny wówczas prezes także deklarował podobnie. Minął rok, który – powiem brutalnie – został stracony. Właśnie z powodu PKP Cargo.

**Członek Zarządu PKP CARGO Jacek Neska**

W tym dniu chciałbym zadeklarować, że jesteśmy dumni z tej imprezy, jesteśmy dumni z tej części naszej historii. Chciałbym w imieniu PKP Cargo zadeklarować, że będziemy tę Parowozownię nadal wspierać opieką. W pogoni za udziałami rynku, za marzami i za zyskiem czasem zapominamy o tej szczególnej historii. Dobrze, że są takie miejsca jak Wolsztyn, dobrze że są takie imprezy jak ta, w której mamy okazję i przyjemność uczestniczyć, aby się zatrzymać i przypomnieć o swojej przeszłości, żeby zobaczyć gdzie są nasze korzenie.

Za portalem parowozownia.wolsztyn.pl podajemy, że najstarszym parowozem, biorącym udział w Paradzie, był OI12-7, zbudowany w Wiedniu ponad 100 lat temu. Na co dzień stacjonuje w Chabówce i jest jedynym zachowanym w Polsce parowozem tej serii. PKP pozyskało aż 106 takich maszyn po I wojnie światowej. Obecnie to najstarszym czynnym parowozem w Polsce. Kolejnym parowozem, który można było podziwiać, jest stacjonujący w Chabówce Ty42-107. To parowóz zbudowany w 1946 roku w Zakładach

Metalowych H. Cegielski w Poznaniu. W 1997 roku został całkowicie wycofany z kolejowej eksploatacji. Po wykonaniu przez PKP CARGO kompleksowej naprawy głównej, w kwietniu 2013 roku został przywrócony do ruchu. XXI Parada Parowozów nie mogła się odbyć bez wolsztyńskiej OI49-59 „Oelka”. Zbudowany został w 1953 roku w zakładach Fablok-Chrzanów. Parowóz przeznaczony jest do prowadzenia pociągów osobowych i lekkich pociągów pociągów. Może rozwijać prędkość, aż do 100 km/h! Do Wolsztyna zawiąta między innymi TKt48-191, a więc ostatnia lokomotywa parowa wyprodukowana dla PKP w zakładach Fablok-Chrzanów, która od 21 lat stacjonuje w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce. Liczy sobie już 57 lat. Zagranicę będą reprezentować: wyprodukowany w 1948 roku w fabryce Škoda Plzeň 498.104 „Albatros”, który przyjechał do Wolsztyna aż ze Słowacji oraz druga maszyna zbudowana w tej samej fabryce w 1950 r. - 475.179 zwana „Szlachcianką”, przybyła do nas prosto z Czech.

