

Parowozem przez Wielkopolskę 2012

Niewielu mieszkańców gminy Wolsztyn wie o niezwykłym wydarzeniu, jakie miało miejsce podczas Dni Ziemi Wolsztyńskiej. Nie było ono szeroko komentowane przez media, wzmianki o nim nie znalazły się w oficjalnych programach ani na plakatach. Dzięki temu zostało nieco przyćmione przez zdecydowanie bardziej rozpropagowaną Paradę Parowozów, ale taki właśnie był cel. Mowa o historycznym pociągu specjalnym z parowozem, zorganizowanym przez Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Pa-



rowozowni, który w niedzielę, 29 kwietnia, przemierzył malownicze linie kolejowe Wielkopolski i Ziemi Lubuskiej. Podróżowało nim ok. półtorej setki miłośników „maszyn z duszą”. Kolejnych kilkudziesięciu „goniło” na całej trasie pociąg w sumie ponad dwudziestoma samochodami, robiąc po drodze zdjęcia i kręcąc filmy. Dlaczego przejazd normalnego, wydawać by się mogło, pociągu z parowozem, był tak niezwykły? Odpowiedź można uzyskać wiążąc ze sobą kilka faktów. Po pierwsze – cena biletu, która w przedsprzedaży wyniosła aż 220 zł od osoby! Mimo to wszystkie miejsca rozeszły się na pniu już na początku kwietnia (w ciągu dwunastu godzin od rozpoczęcia przyjmowania zgłoszeń!). Tajemnica sukcesu tkwi w doborze trasy i składu pociągu. Tylko za produkt najwyższej jakości klienci są w stanie zapłacić tak imponującą sumę i tak też było w tym przypadku. Skład pociągu stanowił parowóz Tkt48-191 oraz dwa wagony typu 101A, używane do początku lat 90. XX wieku w ruchu lokalnym praktycznie w całej Polsce. Całość pochodziła ze Skansenu Chabówka (działającego w ramach Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A.), ponieważ w Wolsztynie brak jest sprawnego parowozu tej serii (ostatni wygaszono w 2000 roku) oraz wagonów. Najbardziej naturalnym otoczeniem dobranej w ten sposób trasy są okolice Międzyrzecza (położonego zaledwie kilkadziesiąt kilometrów od Wolsztyna), gdzie właśnie tak wyglądające pociągi woziły pasażerów jeszcze 20 lat temu. Ostatecznie założona trasa (licząca dokładnie 253 km) wyglądała następująco: Wolsztyn (odj. 7:40) – Zbąszynek – Międzyrzecz – Skwierzyna – Wierzbo – Międzyrzecz – Sulęcín –



Międzyrzecz – Zbąszynek – Wolsztyn (przyj. 19:30). Ta właśnie maksymalna historyczność (jeżeli chodzi o skład i trasę), od której uciekają organizatorzy parad parowozów (gdzie jej miejsce zajmuje komercja), jest właśnie drugim argumentem, świadczącym

o niezwykłości całego przedsięwzięcia. Impreza w założeniu miała być elitarna i odpowiadać najbardziej wybrednym gustom. Dlatego też nie była szeroko rozreklamowana – podstawowym założeniem było zapewnienie maksymalnego komfortu pasażerom, dlatego też obecność mediów, które zawsze interesują się podobnymi przedsięwzięciami (szczególnie w rejonach, gdzie parowozów na co dzień spotkać już nie można), nie była wskazana.

Przechodząc do sedna – jak to się stało, że garstka pasjonatów skupionych w Towarzystwie i społecznie działająca na rzecz zachowania zabytków kolejnictwa, dała radę udźwignąć skomplikowane logistycznie zadanie i zorganizować dwunasty już przejazd specjalny z parowozem? Może się wydawać, że jedenaście dotychczas przeprowadzonych imprez stanowi dostateczny bagaż doświadczeń, by do kolejnych przedsięwzięć podchodzić „z marszu”. Nic bardziej mylnego! Każdy kolejny pociąg to zupełnie nowe wyzwania. Tym razem pierwszy raz „w paradę” wszedł nam pociąg planowy, który musiał zostać zastąpiony komunikacją zastępczą, byśmy mogli wjechać na niezwykle urokliwy szlak z Międzyrzecza w stronę Rzepina. Musieliśmy też stawić czoła zaostrożnym zasadom bezpieczeństwa, na które z pewnością wpływ miały ostatnie tragiczne wydarzenia (katastrofa kolejowa pod Szczekocinami). Kierownik pociągu kilka dni przed imprezą musiał przejść szkolenie i egzamin w związku z wynikającymi z rozkładu jazdy nietypowymi manewrami. Osobny temat to logistyka zaopatrywania



w wodę naszego parowozu – jeszcze bardziej skomplikowana z uwagi na mały zasięg maszyn serii Tkt48 (konieczność przeprowadzenia aż czterech wodowań!). Likwidacja kolejowych urządzeń do naboru wody zmusza do posilgowania się strażą pożarną. Nie zrażając się licznymi przeszkodami przeszliśmy do realizacji projektu. Przecież – jak zwykle – chcieliśmy zrobić po prostu dobrą imprezę! Nie mogło być mowy o kompromisach, nie mogliśmy pozwolić sobie na żadne niedociągnięcia. Czy nam się udało? Staraliśmy się jak mogliśmy – ocena należy do naszych pasażerów.

Przygotowania zaczęły się jeszcze zimą, kiedy to dyskutowano pomysły na skład i trasę. Skład – wiadomo – maksymalnie historyczny a trasa – ani nie za długa ani nie za krótka. Choć nie było to łatwe, udało się zgrać wszystkie czynniki optymalnie. Wzięliśmy pod uwagę ograniczone możliwości parowozu, dystans, liczbę planowanych „fotostopów” (czyli postojów w najciekawszych miejscach na szlaku, połączonych z najazdem składu w celu wykonania zdjęć i nakręcenia filmów) i ogólny czas przejazdu. W marcu i w kwietniu odbyliśmy rekonesans na całej trasie – wybraliśmy miejsca na „fotostopy” (w kilku z nich przeprowadziliśmy zabiegi ogrodniczo-pielegnacyjne eks-terminując nadmiernie bujną roślinność utrudniającą fotografowanie). Jeszcze kilka godzin przed imprezą – około północy z soboty na niedzielę – przeprowadziliśmy drobne prace przy parowozie, mające go upodobnić do maszyn pracujących niegdyś w tej części Polski („tekatka” zyskała białe obwódki na elementach układu napędowego).