



Sponsorzy



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Przewozy Regionalne

Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni realizuje projekt we współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu.

Patronat medialny

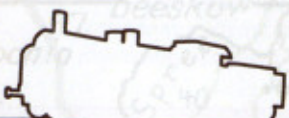


sedina.pl
Portal Miłośników Dawnego Szczecina

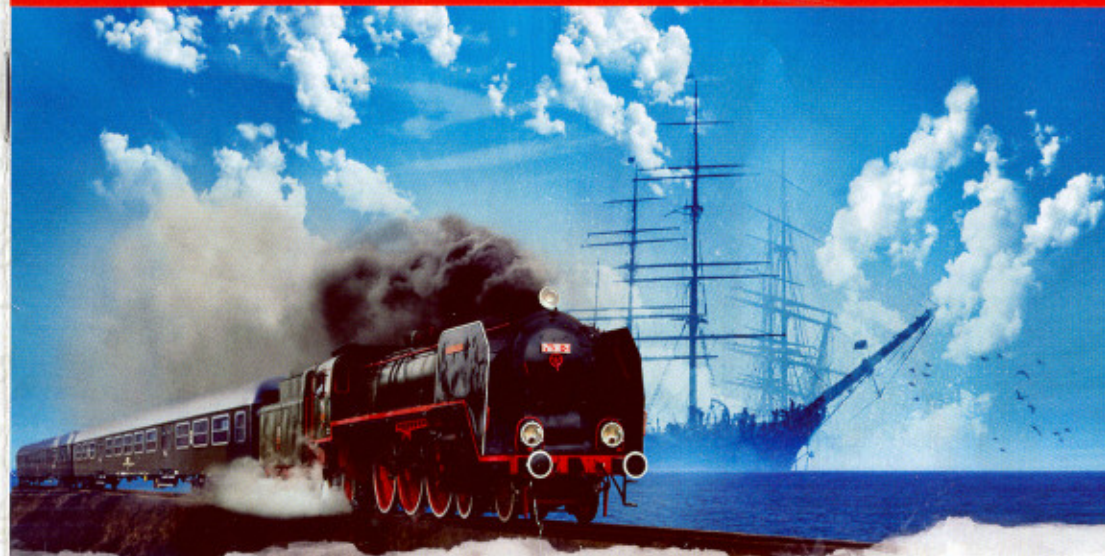


Stopka redakcyjna

Tekst i opracowanie: Filip Bebenow, Witold Porankiewicz
Projekt graficzny: Anna i Michał Pawełczyk
Zdjęcia: Michał Pawełczyk



Flota Wielkopolski



Parowozem na żaglowce 12 czerwca 2010

Poznań Główny
↓
Krzyż
Szczecin Główny
↑

www.flotawielkopolski.pl
www.tpwp.pl

Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni

Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni zostało założone w marcu 2007 roku. Tworzy je grupa miłośników starej kolei, głównie z Wielkopolski. Łączą nas dwie rzeczy - miłość do parowozów i chęć działania. Za nasze główne cele stawiamy sobie ochronę zabytków kolejnictwa, wspieranie rozwoju kolejowego ruchu turystycznego w oparciu o parowozownię i linie kolejowe Wielkopolski, a także popularyzację i promocję turystyki kolejowej w Polsce i zagranicą. Współpracujemy ze spółkami Grupy PKP S.A., jednostkami samorządu terytorialnego (starostwa i urzędy miejskie w Wolsztynie oraz Nowej Soli), organizacjami związanymi z turystyką i stowarzyszeniami o podobnym profilu. Mamy na koncie pierwsze sukcesy. Niewątpliwie jednym z poważniejszych osiągnięć jest powrót do tradycji organizowania pociągów specjalnych z zabytkowym taborem. Wiosną 2008 rozpoczęliśmy cykl "Parowozem przez Wielkopolskę", przemierzając składem retro niemal 300 km trasę Wolsztyn - Leszno - Jarocin - Krotoszyn - Leszno - Wolsztyn. Przejechaliśmy w 2009 roku reaktywowaną po latach linią Gorzów Wlkp. - Świątki. Kolejne 2 pociągi specjalne TPWP odwiedziły Sieniawę Lubuską. „Parowozem przez Wielkopolskę 2010” prowadzony składem z Chabówki (seria parowozu i wagonów niewidziana od lat, a niegdyś popularna w Wielkopolsce) przejechał ostatnimi przejezdными fragmentami linii węzła międzychodzkiego.

Los Parowozowni Wolsztyn oraz wszystkich aspektów jej funkcjonowania jest dla nas bardzo ważny. Przede wszystkim, próbujemy swoimi działaniami dowieść, że atrakcyjność produktu nie tylko może, ale wręcz musi iść w parze z wysoką, merytoryczną jakością. Powodzeniem zakończyła się akcja „Kolej z dawnych lat atrakcją Wielkopolski” - zbierane przez nas podpisy poparcia oraz silny lobbing na rzecz przemałowania wagonów kursujących w pociągach osobowych na linii Poznań - Wolsztyn okazały się skuteczne. Składy biało-zielone i niebiesko-żółte (!) zastąpiły wagony w oliwkowych barwach.

Rozwijamy współpracę z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - przeprowadziliśmy renowację pomostu sygnałowego z tarczą ostrzegawczą na stacji Wolsztyn, zaś wraz z samorządami Nowej Soli i Wolsztyna próbujemy stworzyć (w oparciu o linię kolejową łączącą te dwa miasta) prawdziwą kolej muzealną.

Mamy wiele ciekawych pomysłów, które staramy się konsekwentnie realizować. Wszystkich chętnych zapraszamy do współpracy!

Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni
KRS 0000280134, data rejestracji: 16.05.2007
NIP 923-164-55-81, REGON 300592238
64-200 Wolsztyn, ul. Roberta Kocha 12a, tel. 068 347 31 04

e-mail: info@tpwp.pl, www.tpwp.pl
Nadobrzański Bank Spółdzielczy w Rakoniewicach O/Wolsztyn
25 9081 0006 2002 0100 1893 0001

Regulamin imprezy

1. Organizatorem pociągu specjalnego „Flota Wielkopolski” jest Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni. Przewoźnikiem jest PKP CARGO S.A.
2. Przejazd „Flota Wielkopolski” adresowany jest przede wszystkim do miłośników kolei chcących odbyć podróż pociągiem specjalnym prowadzonym trakcją parową. Pociąg uruchamiany jest z okazji imprezy plenerowej „Dni Morza - Sail Szczecin” organizowanej przez Urząd Miasta Szczecina.
3. Do uczestnictwa w imprezie uprawnia bilet zakupiony u Organizatora w cenie 80 zł normalny, 40 zł ulgowy (dzieci do 12 lat). Nie przewidziano biletów odcinkowych.
4. W pociągu obowiązuje rezerwacja miejsc. Po wyczerpaniu miejsc, bilety nie będą sprzedawane!
5. Bilet na pociąg „Flota Wielkopolski” relacji Poznań Gł. - Szczecin Gł. - Poznań Gł. NIE OBOWIĄZUJE w pociągu specjalnym „Vulcan” uruchomionym na trasie „wokół Szczecina”.
6. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za osoby niepełnoletnie, które podróżują bez opiekuna.
7. Zabronione jest przechodzenie bezpośrednio przed lub za jadącym pociągiem, wyskakiwanie lub wskakiwanie do pociągu podczas jego ruchu, jak i przebywanie na stopniach wagonów lub na parowozie. Należy zachować szczególną ostrożność zwłaszcza podczas wsiadania i wysiadania z pociągu. W pociągu obowiązują zakaz wychylania się przez okno, wystawiania rąk; zakaz wyrzucania przedmiotów; zakaz otwierania drzwi wagonu podczas jazdy pociągu.
8. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia ciała lub mienia uczestników powstałe podczas imprezy.
9. Każdy uczestnik imprezy zobowiązany jest do stosowania się do poleceń Organizatora i przestrzegania niniejszego Regulaminu.
10. Każdy uczestnik, który rażąco narusza niniejszy Regulamin, zachowuje się w sposób agresywny lub obraźliwy w stosunku do pozostałych uczestników lub organizatorów, uparczywie nie stosuje się do poleceń Organizatora lub w inny sposób utrudnia przebieg imprezy, może zostać usunięty z pociągu w dowolnym miejscu na jego trasie bez prawa do żądania zwrotu jakichkolwiek kosztów.
11. O wszystkich nieprzewidzianych okolicznościach należy powiadomić obsługę pociągu lub Organizatora.
12. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za zmiany składu pociągu ani rozkładu jazdy nie wynikające z jego winy.
13. Udział w imprezie jest równoznaczny z przyjęciem do wiadomości i akceptacją niniejszego Regulaminu. Ostateczna interpretacja Regulaminu należy do Organizatora.

Parowozownia Wolsztyn

Szczególną uwagę nasze Towarzystwo kieruje w stronę wolsztyńskiej parowozowni, miejsca wyjątkowego w skali całego świata. Ponieważ jak donoszą ostatnie wiadomości z Chin, zawieszono tam normalną eksploatację parowozów w ruchu planowym. Wolsztyn pozostał więc jedynym tego rodzaju miejscem.

Sama parowozownia składa się z wielu budynków ulokowanych na południowym krańcu stacji przy torach w kierunku na Leszno, Nową Sól i Poznań. W 2007 roku hucznie obchodzona była setna rocznica jej powstania, choć najprawdopodobniej już latem 1886 roku na terenie stacji działały pierwsze urządzenia do obsługi parowozów: żurawie wodne, prowizoryczny kanał do szlakowania oraz warsztat umożliwiający drobne naprawy.

Wraz z rozbudową sieci kolejowej wokół miasta, podjęto budowę niezbędnego dla prowadzenia zwiększonego ruchu kolejowego zaplecza warsztatowego. W pierwszych sześciu latach XX wieku Wolsztyn stał się stacją węzłową z połączeniami wychodzącymi w aż pięciu kierunkach. Gdy w 1905 roku rozpoczęto normalny ruch w kierunku Grodziska Wielkopolskiego i Sulechowa, a rok później do Konotopu, trwały już prace przy budowie kompleksu parowozowni i zaplecza warsztatowego.

Początkowo w 1907 roku oddano do użytku wieżę wodną o pojemności 100 metrów sześciennych oraz czterostanowiskową halę postojową, wjazd na nią umożliwiała 16-to metrowa obrotnica o napędzie ręcznym. Już po dwóch latach w 1909 roku parowozownia uległa dalszej rozbudowie, dobudowano kolejne cztery stanowiska, odpowiednio wydłużone tak, że wejście do wieży wodnej możliwe było z wnętrza szopy.

W tym stanie parowozownie w 1919 przejęli polscy kolejarze, ruch nadal odbywał się w pięciu kierunkach, lecz nowo ukształtowana granica państwa przerwała połączenia z Sulechowem i Nową Solą, wolsztyńskie parowozy prowadziły pociągi tylko do Kopanicy i Kębtowa, kilkaset metrów za tymi stacjami tor był zdemontowany.

Dwudziestoletni okres działalności w granicach państwa polskiego, przerwał wybuch drugiej wojny światowej we wrześniu 1939 roku. Nieoczekiwanie dla wolsztyńskiej jednostki nadszedł czas wzmożonej pracy przewozowej, wiązało się to ze zniszczeniem dużej granicznej parowozowni z Zbąszyniu oraz reaktywacją połączeń do Sulechowa i Nowej Soli. Zwiększona została liczba stacjonujących parowozów. Spowodowało to, że rozbudowie uległo zaplecze warsztatowe. Ze Zbąszynia przeniesiono sprawne urządzenia i maszyny. Na tych parowozowni powstał warsztat ślusarski, w którym do dziś odbywa się normalna obsługa wracających z trasy parowozów.

Dalsze zmiany w wyglądzie parowozowni nastąpiły już po wojnie. Starą, wysłużoną obrotnicę pocięto na złom, na jej miejsce zamontowano nową, powiększoną do 20 metrów. Pozwoliło to na obracanie większych parowozów, które pojawiły się na stacji parowozowni. Kolejną zmianą było wybudowanie w 1951 roku stylowej noclegowni dla drużyn trakcyjnych. Na piętrze poza świetlicą znajdowały się pokoje noclegowe dla drużyn, które z własnym parowozem przyjechały do Wolsztyna.

Poza najbardziej pracochłonnymi zajęciami pozostałe prace wykonywane w parowozowni (wodowanie, szlakowanie, smarowanie, czyszczenie) pozostały niezmienione do dziś i wykonywane na tych samych, co przed laty maszynach. Właśnie to powoduje, że to miejsce jest tak wyjątkowe, a zapach pary i smarów, które unoszą się w hali i w warsztacie są nie do podrobienia w sterylnie czystym muzeum, w którym eksponaty błyszczą się w słońcu i cieszą oko nienagannym utrzymaniem. Dlatego właśnie wolsztyńska parowozownia to miejsce, do którego przyjeżdżają ludzie całego świata, zaś do legendy przeszło łapanie pary w stoik czy nocleg w śpiworze na hali wśród gorących parowozów. Nie wszyscy są gotowi na takie poświęcenia, ale każdy powinien choć raz tu być aby się przekonać, że duch prawdziwej kolei to właśnie „szopa” pełna gorących parowozów i pociąg ciągnięty przez lokomotywę napędzaną siłą wody i węgla.



Parowóz Pm36-2



Parowóz pośpieszny z 1937 roku. Przed II wojną światową, PKP były zainteresowane zakupem parowozów do obsługi kwalifikowanych pociągów. „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce” w Chranzowie wyprodukowała 2 egzemplarze nowych maszyn o układzie osi 2'C1' (tzw. „Pacific”). Otrzymały one oznaczenia serii Pm36. Rozwija prędkość 130 km/h (wersja aerodynamiczna - 140 km/h). Jest to parowóz o najwyższym w historii PKP ciśnieniu kotleowym - 18 atmosfer technicznych nadciśnienia!

Parowóz z nr 1 otrzymał otulinę opływową, drugi w celach porównawczych jej nie posiadał. „Jedynka” niemalże wprost z fabryki pojechała na Światową Wystawę Techniki do Paryża, gdzie zdobyła złoty medal. Warto dodać, że była to jedyna lokomotywa parowa PKP, która miała granatowe malowanie. Wszystko zostało w niej zaprojektowane tak, aby nie powodowało oporów powietrza. Tender posiadał harmonijkę do łączenia z pierwszym wagonem (!), a na budce nie było tabliczek - tylko malowane oznaczenia.

W czasie II wojny światowej oba parowozy trafiły na inwentarz kolei niemieckich. Tam zdjęto otulinę z Pm36-1 i używano go w instytucie badawczym w Grünwald koło Berlina. Pm36-1 oznaczony jako BR 18 601 służył za tzw. parowóz hamujący (podczas jazd próbnych imitował obciążenie na „haku” drugiego parowozu). Po zakończeniu wojny, Pm36-1 znalazła się za wschodnią granicą - jej losy do dziś owiane są tajemnicą, Pm36-2 w 1947 zwrócono z Austrii do Polski. Otrzymała wolny numer Pm36-1. Eksploatowano ją w DOKP Poznań i Gdańsk (par. Bydgoszcz Gł., Toruń, Ostrów Wlkp., Poznań). Mimo „ekspresowej” charakterystyki w Ostrowie Wielkopolskim, używano jej głównie do... prowadzenia składów wagonów-chłodni. Wagony tego typu naprawiano w Ostrowie, a ze względu na ich wysoką prędkość maksymalną - jazdy próbne musiano prowadzić przy użyciu szybkiego parowozu. Właśnie w Ostrowie miała zostać ochrzczona przez jednego z maszynistów imieniem „Piękna Helena”.

Pm36 została odstawiona pod koniec lat sześćdziesiątych, a w 1970 przekazana Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Od 1995 po odbudowie w ZNTK Piła, czynny eksponat Parowozowni Wolsztyn. Przywrócono jej przedwojenny numer, Pm36-2. Jest bez wątpienia najstojniejszą wolsztyńskim parowozem - używanym zarówno do połączeń specjalnych, okolicznościowych, a w razie potrzeby również planowych osobowych. W latach 1999 - 2010 pomalowana na zielono, dzięki czemu zyskała alternatywny przydomek - „Żaba”. Dzięki staraniom TPWP podczas naprawy głównej ukończonej w kwietniu 2010 w warsztatach w Lesznie przywrócono Pm36-2 właściwy parowozom pośpiesznym schemat malowania (barwa oliwkowa).

Kolej z dawnych lat atrakcją Wielkopolski



Ostatnią na świecie regularną, normalnotorową linię „pod parą” czyli trasę z Poznania do Wolsztyna obsługuje obok nowych autobusów szynowych po dziś dzień skład złożony z parowozu (lata 1917-1954) i dwóch lub trzech wagonów. Codziennie lokomotywa parowa dwukrotnie przyjeżdża do Poznania. Od momentu wycofania w 2004 roku z regularnej pracy wysłużonych szarych, oliwkowych zestawów wagonów piętrowych, w składach prowadzonych przez parowóz pojawiały się biało-zielone i żółto-niebieskie wagony PKP, które w ogóle nie współgrały z barwą i sylwetką zabytkowych parowozów.

Pat sytuacyjny trwał do 2008 roku, gdy Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni rozpoczęło kampanię „Kolej z dawnych lat atrakcją Wielkopolski”. Podpisy miłośników kolei z całej Polski dzięki wydatnej pomocy Urzędu Marszałkowskiego w Poznaniu rozumiejącego potrzebę rozwoju kolejowej dziedziny turystyki okazały się skuteczne! Z początku niechętny do współpracy Zarząd PKP Przewozy Regionalne (spółki będącej posiadaczem wagonów, uruchamiającej pociągi osobowe) przychylił się do naszej propozycji. Wiele osób pukato się w czoło, gdy twierdził, że uda nam się przywrócić historyczny wygląd pociągów planowych. Osiągnięto kompromis - wagony zachowały nowoczesne wnętrza, zmieniła się tylko zewnętrzna malatura. Dzięki temu dzisiejsze pociągi kursujące między Poznaniem, a Wolsztynem wyglądają dokładnie tak samo jak 20 czy 30 lat temu! Pierwsze wagony serii Bh (typ 120A) wyprodukowano w roku 1973. Kursowały podobnie jak dzisiaj na liniach lokalnych, w składach pociągów osobowych.

Minął już ponad rok od chwili gdy oliwkowe wagony 120A pojawiły się w składach pociągów planowych. Pierwszy raz wyjechały w trasę pod koniec lutego 2009. W maju 2009 z naprawy powrócił zestaw 2Bhp (piętrowy), który od tej chwili naprzemiennie ze wspomnianymi wagonami pojawia się w składach z parowozem. „Wywalczone” przez TPWP wagony brały także udział w szeregu imprez o tematyce kolejowej (od Szczecina po Chabówkę!). Dziękujemy wszystkim, którzy pomogli nam w walce z przeciwnościami, których nie brakowało na drodze do przywrócenia należytego malowania składom pociągów na linii poznańsko-wolsztyńskiej. Wielkopolska może się poszczycić wyjątkową atrakcją, nie spotykaną nigdzie na świecie!

Linia kolejowa Poznań - Szczecin



Początki linii kolejowej ze Szczecina do Poznania sięgają roku 1846, kiedy to Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft oddaje do użytku przedłużenie linii z Berlina do Szczecina. W tymże samym roku spółka Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft otrzymała pozwolenie na budowę linii kolei żelaznej ze Stargardu w kierunku Poznania. Pierwsze szpadle na budowie wbito 20 marca 1846 roku, a już 10 sierpnia 1848 roku gotowe było połączenie Stargardu ze stacją Poznań Jeżyce. Warto także podkreślić, iż tory linii kolejowej ze Stargardu do Poznania były pierwszym żelaznym szlakiem, który dotarł do stolicy Wielkopolski.

Po ośmiu latach od wybudowania połączenia, w 1856 roku, oddano do użytku ostatni odcinek linii Stargard - Szczecin łączący stacje Poznań Jeżyce i Poznań Główny. W ten sposób Szczecin uzyskał pierwsze bezpośrednie kolejowe połączenie z Wrocławiem poprzez linię kolejową nr 271. Jeszcze w 1851 roku Krzyż stał się stacją węzłową. Na tamtejszej stacji krzyżowały się tory linii Poznań - Szczecin oraz Berlin - Królewiec, czyli Ostbahnu. Rok 1869 przyniósł zmiany dla samego dworca w Szczecinie, który przebudowano z czołowego na przelotowy.

Odzyskanie przez Polskę niepodległości w 1918 roku oznaczało przeprowadzenie granicy polsko - niemieckiej przez linię w okolicach Krzyża. Ówczesny niemiecki Kreuz stał się stacją graniczną. Podobną rolę po stronie polskiej spełniała stacja Drawski Młyn. Przecięcie linii granicą oznaczało znaczne zmniejszenie ruchu pociągów zarówno pasażerskich, jak i towarowych kursujących na tej trasie. W 1936 roku oddano do użytku ostatni fragment dzisiejszej linii nr 351 - obwodową linię towarową - pomiędzy stacjami Szczecin Dąbie i Szczecin Główny przez Dzięwoklicz.

Powojenne losy linii wynikają z postanowień Wielkiej Trójki, która przyznała całe terytorium, po którym przebiega linia, Polsce. Pod koniec lat 70. XX wieku trasę ze Szczecina do Poznania w całości zelektryfikowano. Była to pierwsza zelektryfikowana linia w szczecińskim węźle kolejowym. Linia ta stanowi główną linię wjazdową/wyjazdową z/do Szczecina z centrum i południa Polski. Od 1985 roku linia jest także międzynarodowym korytarzem transportowym E-59.

