

W starej parowozowni na ostrołęckiej stacji PKP powstanie filia Muzeum Kolejnictwa. Będzie można oglądać tam stare lokomotywy (także parowozy), różnego rodzaju urządzenia i maszyny kolejowe oraz wystawy o historii polskich kolei. Muzeum będzie żywe. Goście będą mogli przejechać z Ostrołęki – linią na Mazury – do stacji Zabiele i Jastrząbka. W tych miejscowościach – w zabytkowych budynkach stacji kolejowych – powstaną mini ośrodki turystyczne. A do tego możliwość turystyki kolejowej na trasie Grabowo–Jastrząbka: przejazdy drezynami i rowerami szynowymi. A w przyszłości, być może „kolejowa linia turystyczna” aż do Chorzele. Tam przesiadka i, dalej torami, na Mazury...

Albo coś, albo nic

Tak, w największym skrócie, można streścić ideę, która zrodziła się w głowach członków Towarzystwa Dróg Żelaznych. Idea ambitna, ale jak najbardziej realna. Tym bardziej, że nie ma innej alternatywy. Jeśli ten pomysł nie wypali, budynki na stacji w Ostrołęce rozpadną się ze starości, to samo z stanie się – z będącymi w całkiem jeszcze dobrym stanie – stacjami kolejowymi w Zabiliu i Jastrzębce. A tory zostaną zwinięte albo rozkradzione.

– Istnieje szansa na powstanie naprawdę fajnej atrakcji turystycznej – przekomuje Piotr Gajkowski, prezes Towarzystwa Dróg Żelaznych. – Zwłaszcza że jest zapotrzebowanie na taki rodzaj turystyki, a i pasjonatów kolei i kolejnictwa nie brakuje. Ciekawym pomysłem jest też uruchomienie kolei drezynowej i rowerów szynowych. Te tereny są do tego bardzo atrakcyjne turystycznie, tory sporymi odcinkami biegną przez piękne lasy. Nie wspominając już o zabytkowych stacjach w Jastrzębce i Zabiliu. W tej pierwszej znajduje się ładny budynek z okresu II Rzeczypospolitej, w Zabiliu – jeszcze starszy,

PKP musi oddać

Pierwszym krokiem do realizacji tej idei jest przejście od PKP fragmentu, przeznaczonego do likwidacji, linii kolejowej z Ostrołęki do Szczytna (z bu-



Piotr Gajkowski i Mariusz Sasiak – prezes i wiceprezes Towarzystwa Dróg Żelaznych – wierzą, że w Ostrołęce może powstać filia Muzeum Kolejnictwa. Fot. P. Ossowski

dynkami stacji w Zabiliu i Jastrzębce) oraz opuszczonych i zdewastowanych już w znacznym stopniu budynków przy ostrołęckim dworcu. Mogą to zrobić samorządy – powiatu i miasta.

– Jesteśmy po wstępnych rozmowach zarówno ze starostą jak i prezydentem miasta – mówi Piotr Gajkowski. – Obaj wyrazili zainteresowanie naszym pomysłem i są do niego bardzo pozytywnie nastawieni – zapewnia.

Teraz pozostaje najważniejsze – przekonanie do oddania linii PKP. Przepisy stanowią, że samorządy mogą przejmować od PKP linie kolejowe, które to zamierza likwidować. Bezplatnie.

– Jeśli PKP przekazałoby ten fragment

linii kolejowej samorządom, wkraczamy do akcji – mówi Gajkowski. – Pierwszym krokiem byłoby uruchomienie kolei drezynowej z Ostrołęki do Jastrzębki.

Przetarli szlak

Ścisiej – z Grabowa. Linia do Grabowa jest bowiem ciągle używana. Na odcinku od stacji, przez most, do Grabowa, nie można byłoby na razie jeździć turystycznie drezynami czy rowerami szynowymi. Ale już dalej – dawną linią do Szczytna – tak.

Pasjonaci kolejnictwa już ją zresztą wypróbowali. Pionierski przejazd drezyną



spalinową z Grabowa do Jastrzębki jeszcze bardziej utwierdził ich w przekonaniu, że warto tę linię ratować. Mimo że łatwo nie było.

Torowisko jest już zarosnięte trawą, na długich odcinkach torów po prostu nie widać. A zdarzają się i takie miejsca, że na środku torowiska rośnie... drzewo. Na razie niewielkie samosiejki sosny czy brzozy. Ale wbrew pozorom, drzewa rosną szybko. Czasu na uratowanie dla turystyki linii Grabowo–Jastrząbka jest mało.

– Dziś przywrócenie tej linii do stanu używalności nie jest problemem. Torowisko jest w dobrym stanie. A jeszcze pozytywniej zaskoczyło nas to co zobaczy-



Czy przejazd drezyną na trasie Grabowo–Jastrząbka był tylko jednorazową przygodą pasjonatów kolejnictwa czy może początkiem turystyki kolejowej w naszym regionie? Czas pokaże... Fot. Archiwum

Szybka kolej Praga – Wrocław?

Rafał Świątek

Czesi chcą zbudować linię szybkiej kolei, która połączy Pragę z czesko-polską granicą. W przygotowanej na zlecenie czeskiego ministerstwa transportu koncepcji budowy superszybkiej pociągi mają przejeżdżać przez graniczne stacje na Dolnym Śląsku i łączyć się z planowaną w Polsce siecią linii kolei dużych prędkości. Nasz tzw. „Y” (nazwany tak od kształtu linii) do 2020 roku ma połączyć Wrocław z Poznaniem oraz z Łodzią i Warszawą.

Z Pragi, pędząc pociągiem ponad 200 km/h, będzie można dojechać do Wrocławia. Według specjalistów podróż ta, w zależności od przebiegu linii, mogłaby trwać od 2 godzin i 10 minut do 3 godzin i 35 minut.

W czeskim projekcie zaproponowano trzy warianty przebiegu linii. ● W pierwszym trasę z Wrocławia wytyczono przez Kamienną Górę – Lubawkę – Trutnov i Hradec Kralove. ● W kolejnym wariantcie trasa



Jeden z wariantów trasy wiedzie przez Jelenią Górę

biegnie przez Jelenią Górę – Liberec i Mlada Boleslav.

● W ostatniej wersji linii poprowadzono do Liberca przez Legnicę, Bolesławiec, Zgorzelec i Zawidów.

Na razie nie wybrano żadnej z koncepcji. Wiele będzie zależało od rozmów z naszą stroną. – W październiku dojdzie do spotkania polsko-czeskiej grupy roboczej, na którym be-

dzimy rozmawiali na ten temat – zapowiada Zbigniew Ciemny, dyrektor Centrum Kolei Dużych Prędkości w spółce Polskie Linie Kolejowe.

Także u nas nie podjęto wiążących decyzji co do przebiegu tras linii „Y”.

W połowie października wykonawca studium wykonalności tego przedsięwzięcia ma zaprezentować trzy warianty.

– Choć realizacja tych planów jest odległa, jak najbardziej są realne. Dobrze, że Czesi też zaczęli planować rozwój kolei dużych prędkości, bo musimy połączyć nasze linie z trasami europejskimi – mówi Jerzy Duł, dyrektor wrocławskiego oddziału Centrum Realizacji Inwestycji PLK.

Każde z miast znajdujących się na trasie kolei dużych prędkości chciałoby mieć taką linię u siebie. Jerzy Łuźniak, wice-marszałek województwa dolnośląskiego, przyznaje że już zaczął lobbować za wyborem wariantu wiodącego przez Jelenią Górę, z której pochodzi.

W czeskim opracowaniu ma on spore szanse na realizację, bo w przypadku jego realizacji nie trzeba będzie budować zbyt wielu tuneli (w sumie ok. 3 km) oraz można wykorzystać w dużym stopniu istniejącą już infrastrukturę.

Po stronie zagrożen odnotowano możliwość złego wpływu na krajobraz.

(dokończenie ze str. 21)

Pociąg do turystyki

liśmy na stacjach w Zabieli i Jastrzębce. Te budynki naprawdę da się uratować – przekonuje Mariusz Sasiak, wiceprezes Towarzystwa Dróg Żelaznych.

Nieco większych nakładów będzie wymagało doprowadzenie do stanu używalności starej parowozowni w Ostrołęce. Jeśli jednak powstanie tu filia Muzeum Kolejnictwa, da się to zrobić.

– Do pozyskania są naprawę duże środki zewnętrzne na rozwój turystyki. Przede wszystkim z Unii Europejskiej – przekonuje Piotr Gajkowski.

Spotkanie założycielskie?

Poza tym samo Muzeum Kolejnictwa to jednostka podległa marszałkowi Mazowsza. Pieniądzy na turystykę w najbogatszym województwie kraju jest dużo. Trzeba tylko po nie sięgnąć. Najmniejszym problemem będą ekspozyty.

– Muzeum Kolejnictwa ma mnóstwo zabytkowych obiektów w całej Polsce. Z lokomotywami i parowozami włącznie. Chcielibyśmy ściągnąć je na Mazowsze, bo to przecież jednostka mazowiecka – przekonuje Gajkowski.



W najbliższym czasie ma dojechać do Ostrołecy do spotkania członków Towarzystwa Dróg Żelaznych, prezydenta miasta, starosty ostrołęckiego, przedstawicieli PKP i Muzeum Kolejnictwa.

Oby było to spotkanie założycielskie „turystyki kolejowej” w Ostrołęce...

Do sprawy będziemy wracać. Zdjęcia z wyprawy drezyną na trasie Grabowo-Jastrzębka można obejrzeć na www.to.com.pl ■

Piotr Ossowski

Kto pomoże przywrócić kolejkę parkową?

- Nawet gdyby bydgoszczanie „zrzucili się” na zakup nowej ciuchci, to my nie moglibyśmy przyjąć tych pieniędzy - mówi Krzysztof Paczkowski, prezes „Kolejki Parkowej”

Los spalonej myśliwieckiej wąskotorówki jest wciąż pod znakiem zapytania.

- Największy z udziałowców naszej spółki, czyli PKP SA jest za jej rozwiązaniem - wyjaśnia Krzysztof Paczkowski, szef „MKP”, byłego zarządcy kolejki. - To jednak paradoksalnie może otworzyć drogę do ewentualnej reaktywacji ciuchci.



FOT. JAROSŁAW PRUSS

Ciuchcia była atrakcją od 1996 roku. Spłonęła 8 września

A to dlatego, że kolejka jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością nie może przyjmować dotacji społecznych. Tym-

czasem w sytuacji, kiedy jej udziałowcy nie mają pieniędzy na zakup nowych lokomotyw i wagonów, społeczna „zrzutka”

jest jedyną szansą na przywrócenie tej atrakcji Bydgoszczy.

- Inaczej by było, gdyby w miejsce naszej spółki powstało, na przykład stowarzyszenie - wyjaśnia Paczkowski. - Wtedy każdy mógłby wesprzeć odbudowę wąskotorówki.

Przypomnijmy, że dwie lokomotywy diesla oraz narzędziownia spłonęły w nocy 8 września. Policja nie wyklucza, że mogło to być podpalenie. Nikomu jednak jeszcze nie postawiono w tej sprawie zarzutów.

- Wciąż czekamy na opinie biegłych z dziedziny pożarnictwa - mówi Maciej Daszkiewicz z KWP. (MC)