Czy w końcu będzie sprawne połączenie Szczecin – Berlin?

Kolejna debata o kolei

Szczecińskie media informowały w ubiegłym tygodniu, że w przyszłym roku Deutsche Bahn zacznie modernizację linii kolejowej z Angermünde do granicy z Polską. Rząd federalny przeznaczył na tę inwestycję 380 mln euro, a rządy Berlina i Brandenburgii – 100 mln euro. Linia zostanie zelektryfikowana, położony będzie drugi tor. W 2026 roku pociągi z Berlina, przez Angermünde do granicy z Polską będą jeździły z prędkością do 160 km/godz. Podróż na 141-kilometrowej trasie Berlin – Szczecin ma trwać krócej o 20 minut.

Berliński pociąg na stacji Szczecin Gumieńce. Czy doczekamy się nowoczesnego połączenia Szczecin – Berlin? Fot. (b.t.)

Jest jednak pytanie, co z 7,5-kilometrowym odcinkiem torów od granicy do Szczecina? Czy PKP PLK przewiduje jego modernizację, położenie drugiego toru i elektryfikację? Pytanie w tej sprawie skierował do strony polskiej dyrektor Urzędu Gmin Gartz (Brandenburgia) Frank Gotzmann, inicjator wielu przedsięwzięć niemiecko-polskich związanych m.in. z komunikacją. Niedawno gmina Gartz przebudowała otoczenie dworca Tantow, ostatniej w Brandenburgii stacji przed granicą. Frank Gotzmann znany jest m.in. z niekonwencjonalnych przedsięwzięć, których celem było przyspieszenie modernizacji autostrady A-11. Od lat walczy o modernizację linii kolejowej Angermünde – Szczecin. Jego marzeniem jest włączenie miasteczka Gartz, leżącego między Szczecinem a Schwedt, do sieci połączeń kolejowych, w tym odbudowa zniszczonego pod koniec drugiej wojny światowej w Gartz mostu na Odrze. Frank Gotzmann kilkakrotnie organizował podróże historycznymi pociągami z Tantow do Szczecina. Podkreśla, że modernizacja linii kolejowej pozwoli na regularne kursy pociągów Szczecin – Berlin co godzinę, a w godzinach szczytu co 30 minut. Gotzmann doprowadził też do tego, że w gimnazjum w Gartz język polski jest wykładany jako język ojczysty. Na terenie gmin, którymi administruje, mieszka bardzo wielu Polaków dojeżdżających często zarówno do Berlina, jak i do Szczecina.

Interpelację w sprawie modernizacji odcinka linii kolejowej od granicy do Szczecina złożył 17 lipca br. do premiera Mateusza Morawieckiego poseł Sławomir Nitras. Przypomniał w niej, że o nowoczesnym połączeniu kolejowym Szczecin – Berlin mówi się od roku 2003. Pisze, że PKP PLK planuje modernizację i budowę krótkiego odcinka linii dwutorowej w Kołbaskowie, co pozwoli na mijanie się pociągów. „PKP nie rozważa rozbudowy linii o drugi tor" – dodaje Nitras, co według niego jest skandaliczne. Podkreśla: „W tej sytuacji nie będzie możliwe utrzymanie regularnego kursowania pociągów co pół godziny w godzinach szczytu i co godzinę poza nim. Brak drugiego toru może spowodować, że trasa nie będzie obsługiwana przez szybkie pociągi. Rezygnacja przez PKP z rozbudowy linii na tak krótkim odcinku o drugi tor jest nieodpowiedzialna. Strona polska od wielu lat zabiegała o tę inwestycję u zachodnich sąsiadów, którzy muszą zainwestować zdecydowanie większe środki niż PKP".

17 lipca portal www.rynek-kolejowy.pl zamieścił wypowiedź Mirosława Siemieńca, rzecznika prasowego PKP PLK, która jest reakcją na list Franka Gotzmanna. Czytamy w niej, że firma przygotowuje studium wykonalności dla linii Szczecin – granica, którego ukończenie planowane jest na czwarty kwartał 2021 r. Siemieniec pisze, że analizowane jest m.in. dostosowanie odcinka Szczecin Główny – granica państwa do prędkości 160 km/godz. dla pociągów pasażerskich i 120 km/godz. dla pociągów towarowych i elektryfikacja linii zgodnie z porozumieniem PKP PLK SA i DB Netz AG. Siemieniec dodaje, że w ramach studium PLK „rozważy także wariant z dobudową drugiego toru wraz z modernizacją układu torowego i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Szczecin Gumieńce" oraz budową przystanków w Warzymicach i Kołbaskowie.

Nie rozwiąże to wszystkich problemów – dodaje rzecznik. Ze względu na różnice w sieci trakcyjnej polskiej i niemieckiej konieczny będzie jeszcze zakup lokomotyw dwusystemowych, które będą mogły prowadzić pociągi przejeżdżające granicę państwa. **(t.b.)**

W sprawie linii kolejowej Szczecin – Berlin było już dużo deklaracji, szumnych oświadczeń i porozumień także na najwyższych szczeblach. Na razie jest, jak jest – zobaczymy, jak będzie. Tymczasem między Berlinem a Szczecinem jeździ coraz więcej pasażerów, coraz tłoczniej staje się na autostradzie A-11, co widać zwłaszcza w weekendy i okresy przedświąteczne. W ostatnim czasie na A-11 było kilka groźnych wypadków i wielogodzinnych korków, zwłaszcza w rejonie węzła z autostradą A-20. Sprawna i szybka kolej mogłaby rozwiązać wiele drażliwych problemów komunikacyjnych. Zwiększyłaby także przepustowość transportu towarów na przebiegających przez Polskę liniach transeuropejskich. Polsce powinno na tym zależeć.

Bogdan TWARDOCHLEB

Konkurs fotograficzny. Trójkąt Weimarski

Sąsiedztwo w Europie

Fundacja Genshagen ogłasza francusko-niemiecko-polski konkurs fotograficzny, którego temat brzmi: „Kształtowanie spójności – Sąsiedztwo w Europie" („Zusammenhalt gestalten – Nachbarschaft in Europa"). Do udziału w nim zaprasza fotografików z trzech państw Trójkąta Weimarskiego w wieku 18-35 lat, w tym studentki i studentów zainteresowanych sprawami sąsiedztwa.

Każdy uczestnik może nadesłać serię 6-12 prac fotograficznych wykonanych w latach 2019-2020. Można do nich dołączyć autorskie teksty związane z głównym tematem (objętość: do 4 tysięcy znaków ze spacjami).

Termin nadsyłania prac mija 30 sierpnia 2020 roku.

Temat konkursu jest głównym tematem działań fundacji w latach 2020-2021. Jego organizatorom chodzi o to, aby sprawy sąsiedztwa Francji, Niemiec i Polski znalazły odbicie w nadsyłanych pracach. Interesuje ich także wpływ, jaki mają na nie digitalizacja, globalizacja i wewnątrzpaństwowe przemiany społeczne, jakie jest znacznie sąsiedztwa w procesie integracji europejskiej, jaki wpływ ma na nie pandemia koronawirusa.

Fundacja rozpisała konkurs równocześnie we Francji, Niemczech i Polsce, we współpracy z trzema szkołami wyższymi: Uniwersytetem Artystycznym w Poznaniu, Wyższą Szkołą Sztuk Pięknych w Tuluzie (L'institut supérieur des arts de Toulouse) i Wyższą Szkołą Zawodową w Poczdamie (Fachhochschule Potsdam). Powołano czteroosobowe fachowe jury. Przewidziano nagrody: trzy pierwsze (każda po 2000 euro) i trzy dodatkowe (każda po 500 euro). Wyróżnione prace znajdą się na wystawie, która w 2021 r. będzie prezentowana w krajach Trójkąta Weimarskiego.

Szczegóły: *www.stiftung-genshagen.de/fotowettbewerb2020.html*. Tam też formularz zgłoszeniowy. Może być wysłany po francusku, niemiecku lub polsku.

Dodatkowe pytania: Charlotte Stolz: +49 3378-805931, *stolz@stiftung-genshagen.de*. **(t)**

Zakaz przynajmniej do początków sierpnia

Jednodniowi turyści

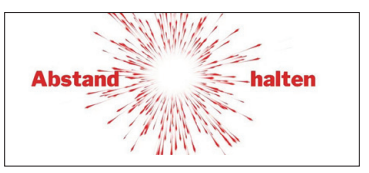
Portale niemieckich dzienników informowały w ubiegłą sobotę, że zakaz indywidualnego przekraczania granicy Meklemburgii-Pomorza Przedniego przez turystów jednodniowych, którzy na terenie landu nie mieszkają, będzie obowiązywał przynajmniej do początków sierpnia. Gazety powoływały się na oświadczenie rzecznika rządu w Schwerinie, udzielone w sobotę Niemieckiej Agencji Prasowej (DPA).

Na 4 sierpnia zostało zwołane posiedzenie rządu landowego, który ma podjąć kolejne decyzje związane ze zwalczaniem epidemii koronawirusa. W posiedzeniu, podobnie jak w poprzednich, będą uczestniczyć eksperci ds. zdrowia, przedstawiciele samorządów lokalnych, gospodarki, związków zawodowych i stowarzyszeń społecznych. Specjalna grupa robocza pracująca od początku epidemii COVID-19 przedstawi propozycje warunków bezpiecznego otwarcia landu dla indywidualnych turystów jednodniowych.

Granice Meklemburgii-Pomorza Przedniego są więc nadal dla nich zamknięte, obojętne, czy jadą z Hamburga, Kilonii, Berlina, innych landów RFN, czy z Polski i innych państw. Na mandaty za nielegalne przekroczenie granicy landu są narażeni nawet Niemcy z innych landów, którzy przebywając na wczasach w Świnoujściu, chcieliby pójść na spacer plażą do Ahlbecku.

Rząd w Schwerinie wyjaśnia, że turyści jednodniowi, którzy nigdzie się nie rejestrują, są niezwykle trudni do odnalezienia w łańcuchu ewentualnych zakażeń.

Na teren Meklemburgii-Pomorza Przedniego turyści jednodniowi mogą wjeżdżać tylko jako uczestnicy zbiorowych wycieczek autobusowych. Wjazd wszystkich innych osób na teren landu jest możliwy pod warunkiem wykupienia co najmniej jednego noclegu w hotelu, pensjonacie itp.



Utrzymuj dystans. Fot. archiwum

4 sierpnia rząd w Schwerinie podejmie też decyzje w sprawie ewentualnego przedłużenia obowiązku zakładania maseczek w ustalonych miejscach.

Od początku epidemii w Meklemburgii-Pomorzu Przednim stwierdzono 806 przypadków zakażenia koronawirusem. Zmarło 20 osób. Przez ponad tydzień nie stwierdzano nowych zakażeń. Troje zakażonych potwierdzono w miniony weekend. Statystyki landowe mogą być jednak mylące, bowiem obejmują tylko stałych mieszkańców Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Nie uwzględniają osób czasowo tam przebywających ani dojeżdżających do pracy z innych landów i z Polski. **(b.t.)**

Podnośnia w Niederfinow, udziały OT Logistics

Szczecin i drogi wodne

Kończy się budowa nowej podnośni statków w Niederfinow na kanale Odra – Hawela łączącym port w Szczecinie z portami w Berlinie i całej zachodniej Europie. „Pierwsze próby urządzeń przeszły gładko" – informowali niedawno Rolf Dietrich, dyrektor Biura Budowy Dróg Wodnych w Berlinie, i Klaus Winter, kierownik przedsięwzięcia w Niederfinow.

Nowa podnośnia statków w Niederfinow Fot. (b.t.)

Dzięki nowej podnośni zbudowanej obok starej, która działa nieprzerwanie i niemal bezawaryjnie od 85 lat (jej elementy powstawały m.in. w Szczecinie), statki rzeczne będą mogły sprawnie pokonywać 36-metrową różnicę poziomów między wodami Odry i Haweli. Będą windowane w specjalnej wannie z prędkością 20-25 milimetrów na sekundę. Nowa podnośnia będzie obsługiwać największe statki pływające po wodach śródlądowych Europy, mające do 110 metrów długości i do 12,5 m szerokości.

Budowa nowej podnośni zaczęła się w 2008 roku w bagnistych terenach doliny Odry. Pierwotnie planowano, że będzie uruchomiona w 2014 roku. Dyrekcja budowy zapowiada teraz, że zostanie oddana do użytku w 2021 roku. W sierpniu, a więc mniej więcej za dwa tygodnie, zaczną się próby eksploatacyjne. Przewidzianych jest 500 próbnych windowań statków.

Według dyrekcji budowy opóźnienie inwestycji nie zwiększy jej kosztów. Budżet federalny wyasygnował na nią 300 mln euro.

Wraz z uruchomieniem nowej podnośni stara, która jest obiektem o niezwykłej atrakcyjności turystycznej, przejdzie po raz pierwszy w swej historii kompleksowy remont. Gdy wróci do eksploatacji, będzie obsługiwać głównie rzeczny ruch turystyczny. Jest zabytkiem technicznym najwyższej światowej klasy, o czym wie wielu szczecinian.

Również nowa podnośnia będzie udostępniona turystom, dla których zbudowano specjalne windy i podesty. Z jej najwyższych pięter będzie można obserwować windowanie statków i patrzeć na rozległy widok doliny Odry.

* * *

Portal żeglugi śródlądowej *www.binnenreederei.de* informuje, że grupa Rhenus przejmuje pakiet większościowy w Niemieckiej Żegludze Śródlądowej. Kupiła go od polskiej firmy OT Logistics, dawnej Odra-Trans. Portal nie podaje ceny objętej tajemnicą handlową.

Niemiecka Żegluga Śródlądowa ma biura w Berlinie i Hamburgu, a działa przede wszystkim na drogach wodnych we wschodnich Niemczech i w Polsce.

Portal podaje, że OT Logistics chce skoncentrować się na działalności w europejskich portach i na usługach spedycyjnych. Według portalu dochód ze sprzedaży pozwoli firmie znacznie zredukować zadłużenie i przeprowadzić program naprawczy. **(b.t.)**