

Ratujmy kolejowe zabytki

O ratowaniu zabytków kolejnictwa, pomysłach na prowadzenie dochodowego interesu, sposobach na pozyskanie pieniędzy i zachęcaniu wolontariuszy do współpracy z prezesem zarządu Fundacji Era Parowozów Mirosławem Szymańskim rozmawia Barbara Małyska.

Fundacja Era Parowozów powstała w 2005 r., jednak dopiero teraz stało się o niej głośno. Co działa się przez te dwa lata?

Był to okres prac organizacyjnych i przygotowawczych do podjęcia działalności statutowej i gospodarczej. Dziś mamy już zatwierdzony program działania do 2009 roku i będziemy go realizować. Naszym celem jest utrzymanie i wykorzystanie zabytkowego taboru kolejowego i to, co mieści się pod hasłem ochrona zabytków techniki kolejowej. Chcemy też popularyzować historyczne i kulturowe walory kolei, propagować kulturę związaną z historią kolei i osiągnięciami kolejnictwa. Pod tym kryje się nie tylko troska o historyczny i zabytkowy tabor, ale też o zabytkowe stacje, urządzenia kolejowe, nastawnie, parowozownie, wieże ciśnień – czyli wszystko, co składa się na piękno starej kolei i powinno być chronione ze względu na swoją zabytkową wartość i unikalność. Tak samo jak ceni się i dba o zabytkowe samochody, tak samo powinno się starać o ocalenie unikalnych zabytkowych lokomotyw, wagonów i innych pojazdów trakcyjnych. Tak samo jak chroni się zabytki kultury materialnej: zamki, obiekty sakralne, dwory, pałace, tak samo należy chronić zabytkowe budynki stacyjne, parowozownie, linie kolejowe, wiadukty itp.

Ratowanie zabytków kolejnictwa nie jest jedynym aspektem działania fundacji?

By móc ratować zabytki, trzeba posiadać niezbędne środki finansowe. Jednym ze sposobów ich pozyskiwania jest prowadzenie działalności gospodarczej. Chciałbym, aby w Polsce, podobnie jak na zachodzie Europy czy np. na Węgrzech, stare parowozownie funkcjonowały jak dobry biznes i same na siebie zarabiały. By można w nich było świetnie spędzić wolny czas z rodziną, zjeść obiad w luksusowym, zabytkowym wagonie restauracyjnym, napić się kawy w kafejce urządzonej na hali parowozowej, potańczyć w dyskotecce zaaranżowanej w scenarii starych wagonów i parowozów, obejrzeć ciekawą wystawę, kupić okolicznościowe pamiątki czy wybrać się w pełną nostalgii podróż pociągiem retro. Taką działalność prowadzi w Budapeszcie spółka MÁV Nostalgia. Stara parowozownia stanowi tam centrum życia towarzyskiego. Co weekend setki osób całymi rodzinami spędza w niej

wolny czas. MÁV Nostalgia to przykład doskonale prowadzonego biznesu. Wszyscy znamy legendarny Orient Express, który w tym roku przyjechał także do Polski. Jednak mało kto wie, że MÁV Nostalgia kilka razy w roku uruchamia do Polski i tranzytem przez nasz kraj do Rosji i Niemiec swój Węgierski Królewski Express, którym przywozi setki turystów z Anglii, Australii i innych krajów świata.

Mamy pomysł, by stworzyć polski „Orient Express” – luksusowy pociąg retro kursujący po Europie. To nie jest niemożliwe, bo Polska posiada doskonałe zaplecze techniczne, dużo zabytkowego taboru, liczną reprezentację czynnych parowozów i bogaty zestaw wagonów historycznych. Nie mamy jedynie na chodzie wagonów

Chciałbym, aby w Polsce, podobnie jak na zachodzie Europy czy np. na Węgrzech, stare parowozownie funkcjonowały jak dobry biznes i same na siebie zarabiały. By można w nich było świetnie spędzić wolny czas z rodziną, zjeść obiad w luksusowym, zabytkowym wagonie restauracyjnym, napić się kawy w kafejce urządzonej na hali parowozowej, potańczyć w dyskotecce zaaranżowanej w scenarii starych wagonów i parowozów...

tak luksusowych, jak te z Orient Expressu. Jednak wtajemniczeni wiedzą, że w zasobach Grupy PKP i w zasobach prywatnych jest co najmniej kilka wagonów o konstrukcji takiej samej jak z Orient Expressu lub takich, które doskonale mogą wpisać się w formułę polskiego Orient Expressu. Wystarczy wspomnieć np. salonkę Bieruta, która wymaga stosunkowo niewielkich nakładów, by mogła służyć miłośnikom dalekich podróży.

Oprócz taboru, trzeba znaleźć firmy, które zechcą zainwestować w taki pociąg.

Zgadza się. Myślę, że znajdują się firmy, które zechcą w to zainwestować. Trzeba je przekonać, że taki

pociąg to doskonały biznes, który na siebie zarobi. Pociąg mógłby kursować np. do Istanbulu, Wiednia, Pragi albo Władywostoku. To naprawdę może się udać, bo wszystko można zrealizować, jeśli pozyska się inwestorów, którzy odbudowaliby chociaż jeden lub dwa wagony. Wówczas moglibyśmy go włączyć do węgierskiego zestawu Expressu Królewskiego.

Czy fundacja próbowała już zainteresować jakieś firmy tym pomysłem?

Nie. Pomysł narodził się w lipcu tego roku, gdy do Polski przyjechał Venice Simplon Orient Express. Widząc tłumy w Krakowie, Warszawie czy Malborku, pomyśleliśmy, że moglibyśmy sami coś podobnego zorganizować. Trzeba wziąć pod uwagę, że Orient Express to nie tylko przejazd pociągiem, to także cała otoczka z nim związana: hotele, wykwintne restauracje, wydarzenia kulturalne, zwiedzanie niezwykłych miejsc, markowe gadżety. To ogromny biznes. Fundacja nie ma tylu środków, na razie możemy jedynie inicjować pewne działania, np. poprzez media i to robimy.

Co jest teraz priorytetem fundacji?

Działalność w skansenach kolejowych. Wszyscy wiedzą, że PKP CARGO S.A. posiada miejsca niezwykle, którymi są skanseny zabytkowego taboru ze zgromadzonymi tam eksponatami, w tym także czynnymi parowozami unikalnych serii. Ściągają one dziesiątki tysięcy fanów starej kolei z Europy i świata. Fundacja zgodnie z przyjętym planem, działania zamierza przejąć od PKP CARGO S.A. marketing i sprzedaż usług w skansenach kolejowych.

Początkiem ma być Wolsztyn, gdzie będziemy prowadzić sprzedaż pociągów retro, wynajem parowozów, zabytkowych wagonów, organizować turystykę kolejową, przygotowywać imprezy plenerowe, prowadzić działalność handlową itp. Chcemy to robić we współpracy z profesjonalnymi biurami podróży lub innymi organizatorami turystyki. Zależy nam, by to nie była tylko organizacja przejazdu pociągiem retro, lecz bogata oferta turystyczna połączona ze zwiedzaniem zabytków, rekreacją, zabawą itp. Bogatsza oferta pozwoli na zwiększenie przychodów samej fundacji, a także i PKP CARGO. Ponadto fundacja jako organizacja pozarządowa może prowadzić niektóre działania w ramach odpłatnej działalności pożytku publicznego i uzyskiwać na nie dotacje. Innym ważnym argumentem jest fakt, że forma prawna fundacji jest najodpowiedniejsza do takiej działalności,



ponieważ przeznaczając dochód na cele statutowe, fundacja nie musi płacić podatku dochodowego.

W przypadku Chabówki, można stworzyć jeszcze ciekawszą ofertę, gdyż do parowozowni przylega przepiękna zabytkowa linia kolejowa, tzw. transwersalna z XIX wieku ze starymi urządzeniami kolejowymi, ślicznie wijąca się wśród gór.

Jakie jeszcze inne pomysły ma fundacja na biznes?

Chociażby pociągi sylwestrowe. W tym roku zaplanowaliśmy taki pociąg z Chabówki do Zakopanego, chcemy go zrobić w oparciu o wagony retro i lokomotywę parową. Marzy mi się też zorganizowanie zabaw noworocznych, połączonych ze zbieraniem funduszy na ratowanie zabytków. Poza tym – sprzedaż pamiątek i gadżetów kolejowych. To wbrew pozorom bardzo duży rynek. W Polsce jest co najmniej kilkadziesiąt tysięcy fanów kolei, którzy poszukują pamiątek, wydawnictw i gadżetów z motywami kolejowymi. Stąd pomysł uruchomienia sklepu internetowego. Już teraz za pośrednictwem naszej strony internetowej można kupować wydawnictwa, kalendarze, obrazy z motywami kolejowymi i inne gadżety.

Staramy się też o dotację z Ministerstwa Edukacji Narodowej na uruchomienie w przyszłym roku pociągów edukacyjnych dla dzieci. Lekcja zaczynałaby się w Warszawie w Muzeum Kolejnictwa, a następnie odbywałby się przejazd pociągiem retro do

Mirosław Szymański
Mamy pomysł, by stworzyć polski „Orient Express” – luksusowy pociąg retro kursujący po Europie. To nie jest niemożliwe, bo Polska posiada doskonale zaplecze techniczne, dużo zabytkowego taboru, liczną reprezentację czynnych parowozów i bogaty zestaw wagonów historycznych.

Skierniewic, gdzie na terenie starej parowozowni realizowany byłby ciąg dalszy zajęć.

Czy fundacja zamierza też pozyskiwać fundusze unijne?

Tak. Przygotowujemy się do pisania programów, na które moglibyśmy trzymać środki pomocowe. Za pośrednictwem *Kuriera PKP* chcielibyśmy więc zachęcić wszystkich miłośników kolei do włączenia się w działania naszej fundacji. Zakładamy sklep internetowy – do tego potrzebujemy wolontariuszy, informatyków. Wolontariat zresztą chcielibyśmy „wykorzystać” też np. do prac przy odnawianiu zabytków, działalności rozwijanej w skansenach, organizacji imprez. Oferujemy to, co przewiduje ustawa: koszty dojazdów i diety.

Fundacja Era Parowozów będzie się wystawiać na targach turystycznych Tour Salon w Poznaniu. Jaką ofertę chcecie promować?

Na targach zamierzamy nawiązać kontakty handlowe, by wspólnie z którymś z wystawiających się biur podróży opracować konkretne produkty turystyczne, nakierowane na skanseny kolejowe w Wolsztynie, Kościerzynie czy Chabówce. Będziemy się wystawiać w pociągu retro.

Fundacja i „jej” lokomotywy pokazują się też za granicą. Niedawno Ok1 pojechała do Lübben w Niemczech. Po co?

Fundacja współorganizowała wyjazd do Niemiec. Prowadziliśmy tam sprzedaż pięknego wydawnictwa, albumu Dariusza Brodowskiego, oczywiście w wersji niemieckiej. Byliśmy też w Budapeszcie na Grand Prix lokomotywy i wagonów sypialnych i restauracyjnych. W stolicy Węgier prezentowane były dwa polskie parowozy: parowóz Ok22 z Wolsztyna i parowóz Tkt48 z Wrocławia. Była to duża promocja nie tylko działalności fundacji, ale także i PKP CARGO S.A. Imprezę zorganizowała MÁV Nostalgia.

Dużo mówi Pan o MÁV Nostalgii, która prowadzi kolejową, turystyczną działalność. Czy fundacja chce wzorować się na niej i jej przedsięwzięciach?

W zakresie niektórych przedsięwzięć gospodarczych i działalności w obszarze biznesowego wykorzystania posiadanego w Polsce potencjału historycznego na pewno tak. MÁV Nostalgia jest spółką prawa handlowego, w której węgierskie koleje MAV posiadają większościowe udziały i której bardzo pomogły finansowo, wyposażając ją m.in. w tabor i majątek. Dzisiaj jest to w pełni dochodowe przedsiębiorstwo, zarabiające na turystyce kolejowej. W Polsce nie ma takiego odpowiednika.

Fundacja Era Parowozów jest jedyną w Grupie PKP fundacją mającą na celu ratowanie zabytków kolejnictwa. Ustanowiło ją PKP CARGO S.A., w celu m.in. pomniejszenia ponoszonych przez spółkę kosztów na obsługę skansenów kolejowych. Fundacja jest lepszą strukturą, jeżeli chodzi o warunki podatkowe, do prowadzenia działalności gospodarczej niż spółka prawa handlowego. Poza tym fundacja, jak już wspominałem, może pozyskiwać środki zewnętrzne np. unijne, może prowadzić działalność pożytku publicznego i zdobywać pieniądze od samorządów, co np. realizowaliśmy w tym roku w Wolsztynie. Fundacja skupia się bardziej na pozyskiwaniu środków od darczyńców, działalność gospodarcza jest jednym ze sposobów ich pozyskiwania, ale nie działalnością podstawową i taka jest różnica.

Barbara Małycka