Dworzec kolejowy w Suwałkach zasłużył na renowację

Jak ratować zabytki kolejowe?

Trzeba podkreślić ich walory społeczne, wpleść je w kontekst historyczny lub kulturowy oraz unikać dyskusji na łamach żądnej sensacji prasy – to zdaniem wielu miłośników kolei recepta na sukces w ochronie zabytków.

Muzea kolejnictwa, „żywe" skanseny, prowadzące ruch pociągów pod parą, liczne stowarzyszenia miłośników wąskotorówek, drezyn, pociągów retro... Wszystkie te organizacje są zaangażowane w ratowanie specyficznych zabytków techniki, jakimi są parowozy, kolejki wąskotorowe, historyczne wagony pasażerskie i towarowe czy parowozownie. Brakuje im dwóch narzędzi, aby robić to sprawnie i efektywnie – środków finansowych i odpowiednich rozwiązań prawnych.

Tylko dla samorządów

Dziś PKP S.A. – zgodnie z ustawą – majątek, którego nie mają możliwości komercyjnie zagospodarować, a także mienie służące do transportu, mogą zbyć, ale tylko na rzecz samorządu, wszelkiego stopnia. Dlatego też tak trudno jest przekazać np. wąskotorówki czy niepotrzebne budynki parowozowni stowarzyszeniom chcącym je ratować.

– Może się to odbyć tylko za pośrednictwem samorządu – tłumaczy Dariusz Zduńczyk, dyrektor Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. w Katowicach.

Propozycja zmian zapisu

Aby ten stan prawny zmienić, Fundacja Era Parowozów złożyła na ręce posła Janusza Piechocińskiego, wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury, propozycję zmiany zapisu w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Chodzi o to, aby dać PKP S.A. narzędzie prawne, które pozwoli zbędne mienie przekazywać fundacjom statutowo zajmującym się ratowaniem zabytków kolejnictwa.

– Oczywiście, organizacje te musiałyby się wykazać doświadczeniem w ratowaniu zabytków oraz złożyć deklarację, że przekazane mienie nie zostanie odsprzedane, zezłomowane czy zniszczone – wyjaśnia Mirosław Szymański, prezes Fundacji Era Parowozów.

Na razie w tej kwestii nic się nie dzieje, niemniej jednak poseł Piechociński zadeklarował pomoc po uzyskaniu opinii merytorycznych odpowiednich instytucji i urzędów.

Wymierny efekt

Innym problemem w ratowaniu zabytków jest pozyskanie odpowiednich funduszy. – Aby zdobyć na nie pieniądze, trzeba wykazać, że stworzenie gdzieś np. muzeum kolejnictwa może przynieść wymierny efekt finansowy dla danej społeczności – tłumaczy Andrew Scott, dyrektor brytyjskiego The National Railway Museum.

Za przykład może posłużyć stworzenie w Shildon oddziału The National Railway Museum. Shildon to małe miasteczko w Anglii, które uznawane jest za kolebkę kolejnictwa. Do niedawna cechowało je też wysokie bezrobocie. Władze miasta (dążyły do zapewnienia mieszkańcom pracy, stworzenia atrakcji turystycznej, zmiany wizerunku miasta) i muzeum (poszukiwało „domu" dla lokomotyw, dążyło do zdobycia nowych klientów) połączyły cele i tak powstał oddział w Shildon. Dziś muzeum

to finansowane jest w połowie przez miasto, środki pochodzą też z Unii Europejskiej, regionu, a także z brytyjskiego toto-lotka.

Produkt turystyczny

Budowa muzeum w Shildon zajęła osiem lat. Rocznie odwiedza je 150 tys. gości, którzy w lokalnych sklepach, restauracjach, hotelach zostawiają 5 mln funtów.

– Dzięki muzeum Shildon z postindustrialnego miasta stało się atrakcyjnym miejscem do zamieszkania. Ważne jest, by stworzyć dobry produkt turystyczny, który przyciągnie kapitał – mówi Andrew Scott.

Taki produkt turystyczny stara się też stworzyć Wielkopolska w oparciu o Parowozownię Wolsztyn. Przy organizacji najbardziej znanej kolejowej imprezy w Polsce – Parady Parowozów – współpracują ze sobą władze miasta, PKP CARGO, Fundacja Era Parowozów, The Wolsztyn Experience i wolontariusze.

– Współpracujemy też z samorządami, biurami podróży, miłośnikami kolei. Cel jest jeden – pokazanie turystom zabytków kolei i zdobycie środków na ich ratowanie – tłumaczy Zbigniew Marciniak z PKP CARGO.

Pieniądze z RPO

Jak zaznacza Marciniak, skansen kolejnictwa i parowozownia w jednym miejscu dają efekt synergii. Dzięki współpracy CARGO, organizacji i samorządów w Regionalnym Programie Operacyjnym dla Wielkopolski zostały zapisane pieniądze na nowy produkt turystyczny „Turystyka kolejowa w Wielkopolsce", w ramach którego ma powstać w Gnieźnie Wielkopolski Park Historii Kolei. Po istniejącej linii kolejowej łączącej Poznań z Gnieznem mają zaś kursować pociągi turystyczne.

– Koszty uruchomienia pociągów retro są ogromne. Wynikają m.in. z przepisów, które są tak samo rygorystyczne wobec kolejek retro, jak wobec pociągów regularnego kursowania po zmodernizowanych liniach – mówi Marciniak.

Nie na łamach prasy

Wiele stowarzyszeń sympatyków kolei stara się na swoje działania zwrócić uwagę mediów. Jednak, zdaniem niektórych, nie zawsze jest to dobre posunięcie.

– Dyskusje na łamach żądnej sensacji prasy, przepychanki i wzajemne oskarżenia nie służą ratowaniu zabytków kolejnictwa – uważa Paweł Mierosławski z Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei (PSMK). – Kolej i tak jest na uprzywilejowanej pozycji, gdyż nie ma przecież działających zabytkowych kopalni czy hut. A własne muzea tworzą tylko najbogatsze koncerny – zaznacza.

Mierosławski radzi też, aby starający się o fundusze na ratowanie zabytków pokazali je w szerszym kontekście społecznym czy kulturowym.

– Nie wystarczy wyliczyć cechy techniczne czy podkreślić zabytkowy charakter parowozu. Trzeba go umiejscowić w kontekście historycznym, pokazać, że był ważny dla danej społeczności lub np. dla rozwoju przemysłu. Wtedy łatwiej zdobyć pieniądze – tłumaczy Mierosławski.

Liczne utrudnienia

Jednak także przedstawiciele PSMK wskazują liczne przeszkody. Gdy już uda się pozyskać nieruchomość kolejową i stowarzyszenie, chcąc pozyskać środki na jej remont, podejmuje w obiekcie działalność gospodarczą, traci zwolnienie od podatków.

– Dla organizacji społecznych dostępne są spore środki unijne, ale przede wszystkim na konferencje, szkolenia. Na cele statutowe, czyli ratowanie zabytków, jest ich stosunkowo niewiele. Dodatkowo musimy wykazać się wyższym wkładem własnym niż np. władze samorządowe. Może warto by to zmienić – zastanawia się Mierosławski.

Rozmowy z miastem

Na inne utrudnienia wskazywał Jan Guzik z zakładu małopolskiego PKP CARGO, któremu podlega skansen w Chabówce. Spółka prowadzi z samorządem rozmowy na temat przejęcia przez miasto skansenu albo współfinansowania jego utrzymania.

– Nie jest to właściwa sytuacja, żeby spółka prawa handlowego, nastawiona na zysk, prowadziła skansen – podkreśla Jan Guzik.

Przeszkodą w przejęciu skansenu przez miasto jest nieuregulowany stan prawny terenów i budynków należących do skansenu kolejowego w Chabówce. Trwają prace nad ich uregulowaniem, na pewno jednak nie zakończą się jeszcze w 2010 r.

– Jednak przejęcie skansenu przez miasto to właściwa droga. Otwiera się też wtedy furtka do funduszy unijnych, których PKP CARGO jako spółka akcyjna nie może otrzymać – dodaje Guzik.

Nauka z Polski

Mike Pease, z brytyjskiej organizacji Red Fox zajmującej się zabytkami kolejnictwa, zapewnia, że małe zmiany przynoszą ostatecznie duże rezultaty. Najpierw tworzy się mała grupa osób zainteresowanych tematem osób i powstaje pewna idea. Następnie próbuje się nią zainteresować inne organizacje, instytucje samorządowe, prasę. Gdy w końcu robi się o tym głośno, udaje się dotrzeć do władz rządowych i pozyskać sponsorów.

– Mieliśmy pomysł, by do drobnych prac remontowych przy parowozach czy prowadzenia kafejki przyuczyć osoby niepełnosprawne umysłowo. Napisaliśmy projekt, który ma wprowadzać te osoby w życie społeczne i pozyskaliśmy fundusze na jego realizację. Wielu rzeczy uczyliśmy się od was, Polaków. Tutaj są setki wolontariuszy, pełnych entuzjazmu, którzy chcą swój czas poświęcić dla idei – mówił Pease.

Dobra współpraca

Wielu miłośników kolei zapewnia, że aby osiągnąć cel, potrzebne jest partnerstwo i współpraca z innymi stowarzyszeniami, władzami samorządowymi, spółkami kolejowymi.

PSMK, a także Klub Sympatyków Kolei z Wrocławia podkreślają, że współpraca z większością spółek Grupy PKP układa się dobrze. Wśród nich wymieniają przede wszystkim PKP CARGO, ale też i Polskie Linie Kolejowe, Energetykę czy Intercity.

– Aby osiągnąć cel, warto wykorzystywać znajomości. By zdobyć fundusze, dobrze jest wykazać, że pieniądze wydane np. przez samorząd na ratowanie zabytków, wracają do lokalnej społeczności – podsumowuje Pease.

Barbara Małyska

Tekst powstał na podstawie referatów zaprezentowanych na międzynarodowej konferencji „Zabytki kolejnictwa i społeczeństwo" zorganizowanej 26 listopada 2009 r. przez Fundację Era Parowozów i Brytyjsko-Polską Izbę Handlową.

FOT. E. Maciejewska

Wolsztyn regularnie przyciąga turystów