



Fot. M. Moczulski

Parowozownia Warszawa Petersburska.

Zabytki kolejnictwa i społeczeństwo – społeczeństwo obywatelskie, promocja, gospodarka, turystyka, synergia – konferencję pod takim ambitnym tytułem zorganizowały Brytyjsko-Polska Izba Handlowa i Fundacja Era Parowozów. Jej uczestnikami byli w przeważającej większości członkowie klubów i stowarzyszeń hobbystycznych z Wielkiej Brytanii, Słowacji i Polski. Grupę PKP reprezentowali przedstawiciele PKP CARGO S.A. i PKP S.A. Nieruchomości. Zabrakło przedstawicieli Muzeum Kolejnictwa, oddalonego od miejsca konferencji zaledwie dwa przystanki autobusowe. Zabrakło też osoby z Urzędu Transportu Kolejowego, w tym przypadku odległość uległa podwojeniu. Nader skromnie był reprezentowany samorząd różnych szczebli. Wystąpieniom i dyskusji przysłuchiwało się ledwie kilku dziennikarzy. Nie wszyscy wytrwali do końca spotkania.



Fot. M. Moczulski

la tak nieproporcjonalnie i kształtowanym torum trudno było dyskutować i przekonywać innych o swoich intencjach. Jeszcze trudniej było nakreślić ramy współdziałania w dziedzinie ochrony. Wobec tego dwie pierwsze sesje (ochrona i promocja zabytków kolejnictwa oraz problemy i porażki) zostały zdominowane przez prezentację dokonań poszczególnych organizacji.

Goście z Wielkiej Brytanii przedstawili kondycję swoich muzeów i kolei muzealnych. Na tym tle ocenili, że Polacy znajdują się w miejscu, w którym oni byli na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. Pokazali sposób dochodzenia do sukcesów, dając pewne wskazówki.

Niestety, zapomnieli, że klimat w ojczyźnie kolejnictwa różni się nieco od spojrzenia na sprawy dróg żelaznych nad Wisłą. I właśnie temu – moim zdaniem – należało poświęcić więcej czasu i wystąpień. Należało zastanowić się, co zrobić, by zmienić nastawienie sprawujących władzę i to nie tylko tę olejową, ale również państwową i samorządową; co zrobić, by media były przychylniejsze kolei i reagowały na jej pro-



Fot. A. Berezowski

Zakładowa wąskotorówką (430 mm) w fabryce Norblina.

blemy nie tylko w przypadku, gdy kolejny samochód wjeżdża pod pociąg na skrzyżowaniu dróg; jak na sprawy ochrony zabytków techniki uczulić służby konserwatorskie.

„A to Polska właśnie” – tę oczywistość starał się przypomnieć tylko jeden z referentów, wskazując na rozwinięte w naszym kraju silne przywiązanie do własnej osobowości, gdzie działalność na zewnątrz jest postrzegana często jako sprzeczna z osobistym lub wąsko pojmowanym interesem grupowym; mówiąc o braku poczucia stabilizacji i o tym, że realizatorzy działań społecznych muszą najpierw zdobyć środki do własnego bytowania; przypominając, że w naszym kraju zabytki techniki kolejowej kwalifikuje się najczęściej jako zbędne rupiecie; że częstym źródłem braku sukcesów jest zbytnia pewność przerażająca się w podejściu roszczeniowe prowadzące do braku życzliwości drugiej strony.

Paweł Mierosławski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei mówił, że:

W Polsce ochrona zabytków kolejnictwa jest widoczna na tle ochrony zabytków innych gałęzi techniki. Jako taka rodzi społeczne oczekiwania. Nie jest jednak prawie wcale ujmowana w budżetach państwowych i samorządowych. Widać to wyraźnie po Muzeum Kolejnictwa – placówce o skali narodowej, zepchniętej do poziomu samorządu i przez ten finansowana. To tak jakby kolej istniała tylko na Mazowszu...

Podobnie – jego zdaniem – jest z PKP CARGO S.A., która chroni zabytki kolejnictwa, ale z tego względu nie jest odpowiednio wspierana przez państwo i samorządy. Nie znajduje też uznania czynnik społeczny, często zwalczany i ignorowany, a przecież stanowiący naturalnego sojusznika w sprawach ochrony dziedzictwa kulturowego.

Na dokończenie sesji trzeciej (analizy i rozwiązania), najważniejszej, bo podsumowującej spotkanie, niestety, zabrakło czasu. Brytyjczy prelegenci zdaje się nie wzięli pod uwagę tego, że nie wszystko, co sprawdziło się w ich kraju, musi odnieść sukces nad Wisłą. Tu, inaczej niż w ojczyźnie kolejnictwa, wcześniej niż pieniądze na ratowanie zabytków potrzebny jest odpowiedni klimat, przyjazny kolei bardziej niż dotychczas.

Co z tego, że będą pieniądze, jak nie ma już zabytkowej parowozowni Warszawa Petersburska z 1861 r. – została zburzona na początku maja br. (patrz „Solidarność w PEELKA”, maj 2009); nie wiadomo co stanie się z zakładową wąskotorówką (430 mm) z 1925 r. w fabryce Norblina, oddalonej od miejsca konferencji zaledwie dwa przystanki autobusowe; a w Muzeum Kolejnictwa wystawiono z hali na zewnątrz pompę parową z 1875 r., najstarsze tego typu urządzenie w Polsce. Wilgoć nie będzie raczej służyć kołu zamachowemu z użęciem z drewna dębowego. To tylko kilka stołecznych przykładów z tego roku, dziejących się w pobliżu Warszawskiej Szkoły Zarządzania przy ul. Siedmiogrodzkiej, gdzie 26 listopada br. dyskutowano o ochronie zabytków kolejnictwa.

Marek Moczulski