

Paweł Mierostawski

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei

Problemy organizacji społecznej w ochronie dziedzictwa kulturowego kolei

Szanowne Panie, Szanowni Panowie –

Chciałbym przedstawić bariery ochrony pamiątek dawnej kolei, jakie obserwuję działając ponad dwadzieścia jeden lat w Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei. PSMK jest chronologicznie pierwszą ogólnopolską organizacją, od 1987 roku zrzeszającą kolejowych fanów. Początkowo nasze działania skupiały się na informowaniu i interwencjach, ale już w rok po rejestracji rozpoczęliśmy tworzyć własną kolekcję kolejowych pamiątek, chcąc pokazać w praktyce, że zabytkowa kolej nie jest niczym utopijnym. Zabiegaliśmy o pamiątki sami, ale często też trafiał do nas eksponat, dla którego w żaden sposób nie mogliśmy znaleźć innego opiekuna. I tak do dzisiaj zebraliśmy ponad setkę kolejowych pojazdów.

W roku 1992 nieco z przypadku swoje miejsce znaleźliśmy w likwidowanej wtedy Lokomotywowni Skierniewice, której po dziesięciu latach starań staliśmy się pełnoprawnym właścicielem.

Jednocześnie aktywnie uczestniczyliśmy w tworzeniu i realizacji programu 150-lecia kolei w powiązaniu z organizacją muzeów („skansenów”) w strukturach PKP. Prowadziliśmy inwentaryzację i dokumentację dawnego taboru. Działaliśmy na rzecz objęcia prawną ochroną wielu linii kolei wąskotorowych (tu wymienię tylko bieszczadzką, rogowską, grójecką, ełcką...). Szacujemy, że byliśmy czynni przy ochronie około 40% istniejącego dziś w kraju zabytkowego taboru kolejowego.

Przez ponad dwie dekady zebrało się więc sporo obserwacji.

Proszę Państwa

Z kolejowymi eksponatami jest inaczej jak z kolekcjami, które podbudowują ego jedynie indywidualnego posiadacza. Kolei, taboru nie da rady mieć samemu. Potrzebne są tory, zaplecze warsztatowe, współdziałanie w grupie. Potrzeba, więc kompromisu, wśród zapaleńców trudnego do wydyskutowania i realizacji. Hobbisci, bowiem często kierują się najpierw porywem serca, a dopiero w drugim rzucie rozumem.

Tymczasem zaawansowana działalność wymaga kierowania się jednocześnie – i zapalem, i realnym widzeniem rzeczywistości. Zapaleniec musi być zarazem i menedżerem-szefem, i podwładnym-wykonawcą.

Jest to złożony problem w naszym kraju, gdzie jest rozwinięte silne przywiązanie do własnej osobowości, gdzie działalność „na zewnątrz”, „dla innych” jest postrzegana często, jako sprzeczna z osobistym lub wąsko pojmowanym, grupowym interesem. Ten społeczny problem braku poczucia wspólnoty bardzo często bywa w naszym kraju przyczyną wielu niepowodzeń w dziedzinie ochrony kolejowych zabytków.

Zdaję sobie sprawę, że takie postrzeganie idei wspólnego działania wynika z po części braku poczucia stabilizacji. Realizatorzy działań społecznych muszą przecież najpierw zdobyć środki do własnego, prywatnego bytowania.

Brak komfortu działania często też objawia się poprzez „syndrom obłączenia”. Osoba, lub grupa, napotykając problemy, których nie umie rozwiązać alienuje się, nie szuka wsparcia i sojuszy. Mylnie uważa, że cała otaczająca ją rzeczywistość jest wroga. Taka negatywna ocena otoczenia to kolejne z systematycznie pojawiających się źródło porażki.

Szereg problemów rodzi potoczne postrzeganie techniki przez pryzmat utylitarny. Urządzenia kwalifikuje się jako spełniające użytkowe oczekiwania, albo jako zbędne rupiecie. A zabytki kolejowe najczęściej podpadają pod tę drugą, postponującą je definicję. Chcąc je ochraniać trzeba umieć pokazać

kolejową „starzyzną” w lepszym świetle, w szerokim kontekście historycznym. Gdy uzasadnienie potrzeby ochrony jest zawężone tylko do parametrów technicznych albo oparte jedynie na emocjonalnej argumentacji, nie trafia nikomu do przekonania.

Częstym źródłem braku sukcesu jest zbytnia pewność, przeradzająca się w podejście roszczeniowe. Będąc przekonanym o słuszności własnego postulatu zapomina się, że obok idei naszych są inne, równie istotne. W konsekwencji, zamiast nastawienia na wspólne rozwiązanie problemów, pojawiają się żądania i urazy. Każda z zainteresowanych stron okopuje się na swoich pozycjach a sprawa ochrony zabytku pozostaje w punkcie wyjścia.

To prawda, że w dużej ilości przypadków nie widać życzliwości „tej drugiej strony”. Ale to nie znaczy, aby a priori prowadzić rozmowy, na przykład za pośrednictwem żadnych tylko sensacji mediów.

Trzeba mieć na uwadze to, że nowoczesne systemy zarządzania gospodarką zalecają, aby wszystko, co nie wchodzi w zakres działalności podstawowej danej firmy było likwidowane lub delegowane poza tę firmę. Tylko w taki sposób biznes może się utrzymać w warunkach ostrej gry rynkowej. Nie da się, zatem wprost wymagać od spółek kolejowych, aby tylko same przyjmowały na siebie całość bagażu ochrony zabytków. Żadna inna gałąź gospodarki, nawet bardziej hołubiona przez państwo tego nie robi a jeśli, to w ograniczonej skali. W Polsce nie utrzymuje się czynnych zabytkowych hut, elektrowni czy kopalni. Własne muzea prowadzą tylko najbogatsze koncerny.

Miłośnicy jednak mogą tworzyć u biznesowego lub samorządowego rozmówcy klimat, który godzi dwie przeciwstawne kwestie: koszty związane z ochroną i dążenie do ograniczania wydatków. Wskazywać, że ochroniony zabytek kolejowy będzie, zawsze oddziaływał na korzyść swego otoczenia. Powinniśmy sami podpowiadać rozwiązania.

W płaszczyźnie formalnej – proponować, albo także samemu pilotować regulację stanu prawnego obiektu zabytkowego. W płaszczyźnie technicznej

oceniać stan zachowania. Wreszcie podpowiadać, czemu zabytek ma dalej służyć i w jaki sposób można to osiągnąć.

Ileż to, bowiem razy widzieliśmy, że ochroniony bez klarownej wizji przyszłości zabytek kolejowy znudził się lub przerósł możliwości i diabli go wzięli?

Ochrona zabytków techniki, a w tym kolejnictwa, niesie ze sobą ogrom odpowiedzialności. Zabytki są tu wielkogabarytowe. Ich remont oprócz wymagań historycznych musi spełnić normalne techniczne kryteria bezpieczeństwa generując koszty niewyobrażalne dla normalnego muzealnika.

Parowóz, wagon, maszyna to nie obraz czy rzeźba, która – gdy brak jest powierzchni wystawowej czy tylko pomysłu – wędruje do magazynu w muzeum i tam spoczywa latami bez żadnego uszczerbku. Określenie, więc przyszłości jest w sferze kolejowych staroci kluczowe.

Szanowni Państwo

Ochrona zabytków kolejnictwa w Polsce, jest widoczna na tle ochrony zabytków innych gałęzi techniki. Jako taka rodzi społeczne oczekiwania. Tymczasem jest ona prawie wcale nie ujmowana w budżetach państwowych i samorządowych. W kraju widać to wyraźnie w sytuacji Muzeum Kolejnictwa – muzeum o skali narodowej, zepchniętego do finansowania z budżetu samorządu Mazowsza. To tak jakby kolej istniała tylko w centrum Polski...

Dużą pracę na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa zrobiły same PKP, w zasadzie rękami i kosztem tylko jednego przewoźnika – Cargo SA. Ale z tego względu kolej nie otrzymała żadnych przywilejów, wręcz przeciwnie – państwo i samorządy coraz bardziej odwracają się od dróg żelaznych promując inne, nie zawsze lepsze rozwiązania w transporcie.

Znaczącą rolę w ochronie zabytków ma czynnik społeczny. Ale jest on często zwalczany, ignorowany lub pozostawiony samemu sobie.

Spoleczne oczekiwanie w zakresie ochrony zabytków techniki zderza się z niskimi kompetencjami państwowych służb konserwatorskich. Pracownicy urzędów konserwatorskich to prawie zawsze osoby nigdy niezwiązane z przemysłem. Stąd pojawia się brak zrozumienia konieczności ochrony dawnych urządzeń technicznych. Szczególnie daje się to zauważyć w rejonach bogatych w zabytki sztuki i architektury. Niedostatek wiedzy inżynierskiej skutkuje rażącymi błędami w decyzjach dotyczących postępowania z zabytkami kolejnictwa.

Braki potęguje wyraźna rezerwa organów administracji w stosunku do społecznych organizacji. „Społeczne” – czyli dokonywane bez zapłaty - osiągnięcia zawsze przegrywają z nienajlepszą wiedzą tzw „zawodowców”. Rzeczywiste umiejętności organizacji społecznych są zbyt często negowane lub ignorowane.

Władze z pełną surowością traktujące społeczników, jednocześnie reagują opieszale lub wcale na jaskrawe przykłady łamania prawa o ochronie zabytków przez podmioty prawa handlowego. Nagminne są przypadki braku reakcji na likwidację i zniszczenie zabytków techniki przez państwowe lub komercyjne instytucje.

Kto wie, czy to wszystko nie jest przejawem szerszego problemu braku zaufania struktur państwa do inicjatyw obywatelskich?

Proszę Państwa

Jednak najistotniejszym czynnikiem hamującym ochronę kolejowego dziedzictwa kulturowego jest trudność w pozyskaniu funduszy, szczególnie na utrzymanie obiektów nieruchomych.

Najbardziej znane, bo nagłośnione, w ostatnich latach przykłady rewitalizacji obiektów technicznych wiązały się z całkowitą zmianą ich przeznaczenia. Budynki czy kompleksy postprzemysłowe zamieniane są na biura, mieszkania

bądź centra handlowe. W takim przypadku – ochroniona jest, więc co najwyżej bryła, forma i detal architektoniczny obiektu, bez spełnienia postulatu ochrony stricte technicznego dziedzictwa kulturowego. Stara technika to przecież nie tylko ceglana, czy betonowa kubatura. To maszyny, instalacje i wyposażenie dokumentujące przede wszystkim dawne procesy technologiczne.

W przypadku obiektów kolejowej infrastruktury – rewitalizacja nakierowana na powstanie biur lub mieszkań kłóciłaby się tak samo z ochroną techniki. Taki specyficzny obiekt przestałby istnieć, jako zabytek kolejowy. Stąd – poza dworcami bardzo rzadkie są przykłady rewitalizacji budynków i terenów dróg żelaznych z zachowaniem walorów poznawczych dawnej transportowej technologii.

Brak widoków na biznes odstrasza przedsiębiorców od kolejowych zabytków. Kolej wycofuje się z nich sama – z uwagi na postępującą modernizację transportu. Państwo i samorzady nie poczuwają się do mecenatu. Pozostają, więc społecznicy.

Niestety obecnie trudno jest doprowadzić do przekazania społecznikom (w jakiegokolwiek formie) zabytkowego obiektu w celu jego ochrony. Nawet, gdy tak się już stanie, przekazany po długiej procedurze obiekt, wcześniej uznawany przez za zbędny i nie remontowany, wymaga daleko idących nakładów. Organizacja społeczna staje przed perspektywą zdobycia wielosettysięcznych sum na konieczne naprawy.

Jest oczywiste, że nakładów tych nie poczynią w całości członkowie w ramach własnych składek.

W Polsce, organizacji społecznej brak jest także realnych możliwości zdobycia środków poprzez działalność komercyjną. Rozpoczynając działalność gospodarczą w nieruchomym obiekcie zabytkowym, na mocy obowiązującego prawa od razu traci się zwolnienie z podatku od nieruchomości. Pojawia się, więc na wstępie ogromne ryzyko, o które rozbija się każda projekcja finansowa.

Stąd – w naszym kraju społeczne organizacje są a priori postawione na pozycji podmiotu wyciągającego rękę w błagalnym geście o datek.

Uzyskanie dotacji z budżetu resortu kultury jest problematyczne. Ważące w ubieganiu się o środki resortowe jest to, że obiekt przemysłowy, ze swej istoty jest obiektem, co najwyżej XIX-wiecznym. Stosując kryterium metrykalne – zabytkowa, ale „tylko” 160-letnia parowozownia zawsze przegra z zabytkowym, czterystuletnim kościołem czy dworkiem.

Nierealne z uwagi na poziom potrzeb jest też uzyskanie znaczącej pomocy na potrzeby postkolejowej nieruchomości ze strony biznesu. Możliwe jest jedynie pozyskanie sponsora dla pojazdów, znacznie tańszych, które poprzez swoją mobilność stanowić mogą potencjalny element reklamy.

Wyraźne upośledzenie organizacji społecznych daje się zaobserwować w działaniu funduszy pomocowych.

W praktyce finansowanie tzw projektów „twardych” – inwestycyjnych jest dla organizacji takich jak moja niedostępne. Upraszczając, – dla organizacji społecznej dostępne są środki na „przejeżdzenie” – organizację szkoleń, wyjazdów czy seminariów, podczas których zostanie dokonana ocena zniszczeń obiektu, ale brak jest projektów umożliwiających zapobieżenie tym właśnie zniszczeniom.

Gdy jednakże taki program istnieje, barierą jest poziom wkładu własnego, wyższy dla inicjatyw obywatelskich niż dla instytucji. Wreszcie trudność stanowi konieczność wcześniejszego poniesienia nakładów na wykonanie projektów budowlanych i studiów wykonalności, aby móc przedstawić wymagane załączniki do wniosków o finansowanie.

Pozostaje wreszcie wskazać trudności w „przebiciu się” zabytków przez procedury i standardy stosowane dla nowoczesnego kolejnictwa.

Jest bezdyskusyjne, że zabytkowe urządzenia techniczne, o ile mają być czynne, muszą odpowiadać odpowiednim standardom.

Jednakże, w związku z liberalizacją rynku usług kolejowych, całość przepisów nakierowana jest na podmioty komercyjne. Konieczne jest wykupywanie licencji oraz przechodzenie skomplikowanych a przede wszystkim kosztownych procedur formalnych. Procedury te, niewątpliwie celowe dla nowych konstrukcji, są zbędnym balastem dla dawnych pojazdów i infrastruktury, sprawdzonych wieloletnią eksploatacją, dla których istnieją praktykowane od dziesięcioleci zasady utrzymania bieżącego i planowych remontów.

Szanowni Państwo

Kłopoty, o których wspominałem wynagradza nam magia dawnej kolei. Tej „cieplej”, „przyjaznej”, „parowej”.

Ważna jest możliwość spełnienia się. W pracy zarobkowej często postęp wiedzy zmusza do odejścia od pierwotnie wyuczonego, a lubianego zawodu.

Starania wynagradza nam zrozumienie i życzliwość zwiedzających, ludzi w większości niezwiązanych w żaden sposób z zawodami kolejowymi.

Przeszłość dróg żelaznych jest stale atrakcyjna dla młodzieży. Dzisiejsi nasi członkowie niejednokrotnie są młodszy od swojej organizacji, w której nadal czynnych jest wielu jej założycieli. Ci najmłodszy odnajdują bez problemu wspólny język z tymi najstarszymi.

Przyciągają nas do hobby sukcesy mierzone ilością uratowanych lokomotyw i wagonów, wymienionych podkładów i ułożonych dachówek. Ale powodzenie, jakie osiągamy w wymiarze ludzkim traktujemy, jako sukces najważniejszy.

Dziękuję za uwagę.

Paweł Mierostawski

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei

Problemy organizacji społecznej w ochronie dziedzictwa kulturowego kolei

Szanowne Panie, Szanowni Panowie –

Chciałbym przedstawić bariery ochrony pamiątek dawnej kolei, jakie obserwuję działając ponad dwadzieścia jeden lat w Polskim Stowarzyszeniu Miłośników Kolei. PSMK jest chronologicznie pierwszą ogólnopolską organizacją, od 1987 roku zrzeszającą kolejowych fanów. Początkowo nasze działania skupiały się na informowaniu i interwencjach, ale już w rok po rejestracji rozpoczęliśmy tworzyć własną kolekcję kolejowych pamiątek, chcąc pokazać w praktyce, że zabytkowa kolej nie jest niczym utopijnym. Zabiegaliśmy o pamiątki sami, ale często też trafiał do nas eksponat, dla którego w żaden sposób nie mogliśmy znaleźć innego opiekuna. I tak do dzisiaj zebraliśmy ponad setkę kolejowych pojazdów.

W roku 1992 nieco z przypadku swoje miejsce znaleźliśmy w likwidowanej wtedy Lokomotywowni Skierniewice, której po dziesięciu latach starań staliśmy się pełnoprawnym właścicielem.

Jednocześnie aktywnie uczestniczyliśmy w tworzeniu i realizacji programu 150-lecia kolei w powiązaniu z organizacją muzeów („skansenów”) w strukturach PKP. Prowadziliśmy inwentaryzację i dokumentację dawnego taboru. Działaliśmy na rzecz objęcia prawną ochroną wielu linii kolei wąskotorowych (tu wymienię tylko bieszczadzką, rogowską, grójecką, ełcką...). Szacujemy, że byliśmy czynni przy ochronie około 40% istniejącego dziś w kraju zabytkowego taboru kolejowego.

Przez ponad dwie dekady zebrało się więc sporo obserwacji.

Proszę Państwa

Z kolejowymi eksponatami jest inaczej jak z kolekcjami, które podbudowują ego jedynie indywidualnego posiadacza. Kolei, taboru nie da rady mieć samemu. Potrzebne są tory, zaplecze warsztatowe, współdziałanie w grupie. Potrzeba, więc kompromisu, wśród zapaleńców trudnego do wydyskutowania i realizacji. Hobbisci, bowiem często kierują się najpierw porywem serca, a dopiero w drugim rzucie rozumem.

Tymczasem zaawansowana działalność wymaga kierowania się jednocześnie – i zapalem, i realnym widzeniem rzeczywistości. Zapaleniec musi być zarazem i menedżerem-szefem, i podwładnym-wykonawcą.

Jest to złożony problem w naszym kraju, gdzie jest rozwinięte silne przywiązanie do własnej osobowości, gdzie działalność „na zewnątrz”, „dla innych” jest postrzegana często, jako sprzeczna z osobistym lub wąsko pojmowanym, grupowym interesem. Ten społeczny problem braku poczucia wspólnoty bardzo często bywa w naszym kraju przyczyną wielu niepowodzeń w dziedzinie ochrony kolejowych zabytków.

Zdaję sobie sprawę, że takie postrzeganie idei wspólnego działania wynika z po części braku poczucia stabilizacji. Realizatorzy działań społecznych muszą przecież najpierw zdobyć środki do własnego, prywatnego bytowania.

Brak komfortu działania często też objawia się poprzez „syndrom obłączenia”. Osoba, lub grupa, napotykając problemy, których nie umie rozwiązać alienuje się, nie szuka wsparcia i sojuszy. Mylnie uważa, że cała otaczająca ją rzeczywistość jest wroga. Taka negatywna ocena otoczenia to kolejne z systematycznie pojawiających się źródło porażki.

Szereg problemów rodzi potoczne postrzeganie techniki przez pryzmat utylitarny. Urządzenia kwalifikuje się jako spełniające użytkowe oczekiwania, albo jako zbędne rupiecie. A zabytki kolejowe najczęściej podpadają pod tę drugą, postponującą je definicję. Chcąc je ochraniać trzeba umieć pokazać

kolejową „starzyznę” w lepszym świetle, w szerokim kontekście historycznym. Gdy uzasadnienie potrzeby ochrony jest zawężone tylko do parametrów technicznych albo oparte jedynie na emocjonalnej argumentacji, nie trafia nikomu do przekonania.

Częstym źródłem braku sukcesu jest zbytnia pewność, przeradzająca się w podejście roszczeniowe. Będąc przekonanym o słuszności własnego postulatu zapomina się, że obok idei naszych są inne, równie istotne. W konsekwencji, zamiast nastawienia na wspólne rozwiązanie problemów, pojawiają się żądania i urazy. Każda z zainteresowanych stron okopuje się na swoich pozycjach a sprawa ochrony zabytku pozostaje w punkcie wyjścia.

To prawda, że w dużej ilości przypadków nie widać życzliwości „tej drugiej strony”. Ale to nie znaczy, aby a priori prowadzić rozmowy, na przykład za pośrednictwem żadnych tylko sensacji mediów.

Trzeba mieć na uwadze to, że nowoczesne systemy zarządzania gospodarką zalecają, aby wszystko, co nie wchodzi w zakres działalności podstawowej danej firmy było likwidowane lub delegowane poza tę firmę. Tylko w taki sposób biznes może się utrzymać w warunkach ostrej gry rynkowej. Nie da się, zatem wprost wymagać od spółek kolejowych, aby tylko same przyjmowały na siebie całość bagażu ochrony zabytków. Żadna inna gałąź gospodarki, nawet bardziej hołubiona przez państwo tego nie robi a jeśli, to w ograniczonej skali. W Polsce nie utrzymuje się czynnych zabytkowych hut, elektrowni czy kopalni. Własne muzea prowadzą tylko najbogatsze koncerny.

Miłośnicy jednak mogą tworzyć u biznesowego lub samorządowego rozmówcy klimat, który godzi dwie przeciwstawne kwestie: koszty związane z ochroną i dążenie do ograniczania wydatków. Wskazywać, że ochroniony zabytek kolejowy będzie, zawsze oddziaływał na korzyść swego otoczenia. Powinniśmy sami podpowiadać rozwiązania.

W płaszczyźnie formalnej – proponować, albo także samemu pilotować regulację stanu prawnego obiektu zabytkowego. W płaszczyźnie technicznej

oceniać stan zachowania. Wreszcie podpowiadać, czemu zabytek ma dalej służyć i w jaki sposób można to osiągnąć.

Ileż to, bowiem razy widzieliśmy, że ochroniony bez klarownej wizji przyszłości zabytek kolejowy znudził się lub przerósł możliwości i diabli go wzięli?

Ochrona zabytków techniki, a w tym kolejnictwa, niesie ze sobą ogrom odpowiedzialności. Zabytki są tu wielkogabarytowe. Ich remont oprócz wymagań historycznych musi spełnić normalne techniczne kryteria bezpieczeństwa generując koszty niewyobrażalne dla normalnego muzealnika.

Parowóz, wagon, maszyna to nie obraz czy rzeźba, która – gdy brak jest powierzchni wystawowej czy tylko pomysłu – wędruje do magazynu w muzeum i tam spoczywa latami bez żadnego uszczerbku. Określenie, więc przyszłości jest w sferze kolejowych staroci kluczowe.

Szanowni Państwo

Ochrona zabytków kolejnictwa w Polsce, jest widoczna na tle ochrony zabytków innych gałęzi techniki. Jako taka rodzi społeczne oczekiwania. Tymczasem jest ona prawie wcale nie ujmowana w budżetach państwowych i samorządowych. W kraju widać to wyraźnie w sytuacji Muzeum Kolejnictwa – muzeum o skali narodowej, zepchniętego do finansowania z budżetu samorządu Mazowsza. To tak jakby kolej istniała tylko w centrum Polski...

Dużą pracę na rzecz ochrony zabytków kolejnictwa zrobiły same PKP, w zasadzie rękami i kosztem tylko jednego przewoźnika – Cargo SA. Ale z tego względu kolej nie otrzymała żadnych przywilejów, wręcz przeciwnie – państwo i samorządy coraz bardziej odwracają się od dróg żelaznych promując inne, nie zawsze lepsze rozwiązania w transporcie.

Znaczącą rolę w ochronie zabytków ma czynnik społeczny. Ale jest on często zwalczany, ignorowany lub pozostawiony samemu sobie.

Spoleczne oczekiwanie w zakresie ochrony zabytków techniki zderza się z niskimi kompetencjami państwowych służb konserwatorskich. Pracownicy urzędów konserwatorskich to prawie zawsze osoby nigdy niezwiązane z przemysłem. Stąd pojawia się brak zrozumienia konieczności ochrony dawnych urządzeń technicznych. Szczególnie daje się to zauważyć w rejonach bogatych w zabytki sztuki i architektury. Niedostatek wiedzy inżynierskiej skutkuje rażącymi błędami w decyzjach dotyczących postępowania z zabytkami kolejnictwa.

Braki potęguje wyraźna rezerwa organów administracji w stosunku do społecznych organizacji. „Społeczne” – czyli dokonywane bez zapłaty - osiągnięcia zawsze przegrywają z nienajlepszą wiedzą tzw „zawodowców”. Rzeczywiste umiejętności organizacji społecznych są zbyt często negowane lub ignorowane.

Władze z pełną surowością traktujące społeczników, jednocześnie reagują opieszale lub wcale na jaskrawe przykłady łamania prawa o ochronie zabytków przez podmioty prawa handlowego. Nagminne są przypadki braku reakcji na likwidację i zniszczenie zabytków techniki przez państwowe lub komercyjne instytucje.

Kto wie, czy to wszystko nie jest przejawem szerszego problemu braku zaufania struktur państwa do inicjatyw obywatelskich?

Proszę Państwa

Jednak najistotniejszym czynnikiem hamującym ochronę kolejowego dziedzictwa kulturowego jest trudność w pozyskaniu funduszy, szczególnie na utrzymanie obiektów nieruchomych.

Najbardziej znane, bo nagłośnione, w ostatnich latach przykłady rewitalizacji obiektów technicznych wiązały się z całkowitą zmianą ich przeznaczenia. Budynki czy kompleksy postprzemysłowe zamieniane są na biura, mieszkania

bądź centra handlowe. W takim przypadku – ochroniona jest, więc co najwyżej bryła, forma i detal architektoniczny obiektu, bez spełnienia postulatu ochrony stricte technicznego dziedzictwa kulturowego. Stara technika to przecież nie tylko ceglana, czy betonowa kubatura. To maszyny, instalacje i wyposażenie dokumentujące przede wszystkim dawne procesy technologiczne.

W przypadku obiektów kolejowej infrastruktury – rewitalizacja nakierowana na powstanie biur lub mieszkań kłóciłaby się tak samo z ochroną techniki. Taki specyficzny obiekt przestałby istnieć, jako zabytek kolejowy. Stąd – poza dworcami bardzo rzadkie są przykłady rewitalizacji budynków i terenów dróg żelaznych z zachowaniem walorów poznawczych dawnej transportowej technologii.

Brak widoków na biznes odstrasza przedsiębiorców od kolejowych zabytków. Kolej wycofuje się z nich sama – z uwagi na postępującą modernizację transportu. Państwo i samorzady nie poczuwają się do mecenatu. Pozostają, więc społecznicy.

Niestety obecnie trudno jest doprowadzić do przekazania społecznikom (w jakiegokolwiek formie) zabytkowego obiektu w celu jego ochrony. Nawet, gdy tak się już stanie, przekazany po długiej procedurze obiekt, wcześniej uznawany przez za zbędny i nie remontowany, wymaga daleko idących nakładów. Organizacja społeczna staje przed perspektywą zdobycia wielosettysięcznych sum na konieczne naprawy.

Jest oczywiste, że nakładów tych nie poczynią w całości członkowie w ramach własnych składek.

W Polsce, organizacji społecznej brak jest także realnych możliwości zdobycia środków poprzez działalność komercyjną. Rozpoczynając działalność gospodarczą w nieruchomym obiekcie zabytkowym, na mocy obowiązującego prawa od razu traci się zwolnienie z podatku od nieruchomości. Pojawia się, więc na wstępie ogromne ryzyko, o które rozbija się każda projekcja finansowa.

Stąd – w naszym kraju społeczne organizacje są a priori postawione na pozycji podmiotu wyciągającego rękę w błagalnym geście o datek.

Uzyskanie dotacji z budżetu resortu kultury jest problematyczne. Ważące w ubieganiu się o środki resortowe jest to, że obiekt przemysłowy, ze swej istoty jest obiektem, co najwyżej XIX-wiecznym. Stosując kryterium metrykalne – zabytkowa, ale „tylko” 160-letnia parowozownia zawsze przegra z zabytkowym, czterystuletnim kościołem czy dworkiem.

Nierealne z uwagi na poziom potrzeb jest też uzyskanie znaczącej pomocy na potrzeby postkolejowej nieruchomości ze strony biznesu. Możliwe jest jedynie pozyskanie sponsora dla pojazdów, znacznie tańszych, które poprzez swoją mobilność stanowić mogą potencjalny element reklamy.

Wyraźne upośledzenie organizacji społecznych daje się zaobserwować w działaniu funduszy pomocowych.

W praktyce finansowanie tzw projektów „twardych” – inwestycyjnych jest dla organizacji takich jak moja niedostępne. Upraszczając, – dla organizacji społecznej dostępne są środki na „przejeżdzenie” – organizację szkoleń, wyjazdów czy seminariów, podczas których zostanie dokonana ocena zniszczeń obiektu, ale brak jest projektów umożliwiających zapobieżenie tym właśnie zniszczeniom.

Gdy jednakże taki program istnieje, barierą jest poziom wkładu własnego, wyższy dla inicjatyw obywatelskich niż dla instytucji. Wreszcie trudność stanowi konieczność wcześniejszego poniesienia nakładów na wykonanie projektów budowlanych i studiów wykonalności, aby móc przedstawić wymagane załączniki do wniosków o finansowanie.

Pozostaje wreszcie wskazać trudności w „przebiciu się” zabytków przez procedury i standardy stosowane dla nowoczesnego kolejnictwa.

Jest bezdyskusyjne, że zabytkowe urządzenia techniczne, o ile mają być czynne, muszą odpowiadać odpowiednim standardom.

Jednakże, w związku z liberalizacją rynku usług kolejowych, całość przepisów nakierowana jest na podmioty komercyjne. Konieczne jest wykupywanie licencji oraz przechodzenie skomplikowanych a przede wszystkim kosztownych procedur formalnych. Procedury te, niewątpliwie celowe dla nowych konstrukcji, są zbędnym balastem dla dawnych pojazdów i infrastruktury, sprawdzonych wieloletnią eksploatacją, dla których istnieją praktykowane od dziesięcioleci zasady utrzymania bieżącego i planowych remontów.

Szanowni Państwo

Kłopoty, o których wspominałem wynagradza nam magia dawnej kolei. Tej „cieplej”, „przyjaznej”, „parowej”.

Ważna jest możliwość spełnienia się. W pracy zarobkowej często postęp wiedzy zmusza do odejścia od pierwotnie wyuczonego, a lubianego zawodu.

Starania wynagradza nam zrozumienie i życzliwość zwiedzających, ludzi w większości niezwiązanych w żaden sposób z zawodami kolejowymi.

Przeszłość dróg żelaznych jest stale atrakcyjna dla młodzieży. Dzisiejsi nasi członkowie niejednokrotnie są młodsi od swojej organizacji, w której nadal czynnych jest wielu jej założycieli. Ci najmłodsi odnajdują bez problemu wspólny język z tymi najstarszymi.

Przyciągają nas do hobby sukcesy mierzone ilością uratowanych lokomotyw i wagonów, wymienionych podkładów i ułożonych dachówek. Ale powodzenie, jakie osiągamy w wymiarze ludzkim traktujemy, jako sukces najważniejszy.

Dziękuję za uwagę.