HISTORIA I OCHRONA ZABYTKÓW KOLEJOWYCH NA ZIEMIACH POLSKICH

Czym właściwie jest kolej ? Przedsiębiorstwo transportowe, infrastruktura budowlana, sprzęt i urządzenia wspomagające pracę zespołów trakcyjnych, zbiór lokomotyw, wagonów. Biura, perony, kasy. To nie tylko charakterystyczne budynki, przestrzeń między nimi czy urządzenia i pojazdy. To też, ale przede wszystkim, ludzie, którzy tworzą jej historię, nieustannie ją kształtując, swoimi decyzjami, wymyślając jej rozwój lub upadek, a także korzystając z niej na co dzień. „A człowiek to brzmi dumnie! My ludzie – kolejarze powinniśmy być tego przykładem. Choćby po przez nigdy nie splamiony mundur i trudy naszej codzienności, która niestety jest zatracana pod jarzmem mijającego czasu i coraz bardziej szarego dnia." Pisał w swoim tomie poezji Marek Płóciennik[1].

Zacznijmy więc od historii tego, kto, gdzie, jak i kiedy tworzył kolej. Spójrzmy też na kolej z szerszej perspektywy. Obszar zagadnienia kolei obejmuje wiele kultur. Tworzyli ją na naszych terenach, i przyczyniali się do dynamicznego rozwoju, lub niszczenia, Polacy, Żydzi, Niemcy, Rosjanie i inne narodowości obecne i współżyjące w obszarze ówczesnej i obecnej Polski. Różniły ich zwyczaje, języki, kultury, upodobania. Wszyscy jednak pozostawili swoje ślady w infrastrukturze kolejowej decydując o jej unikalnym charakterze.

Zabytki kolejowe, pozostawione po naszych poprzednikach, po twórcach tworzenia przedsiębiorstwa, stanowią bardzo ważny element dziedzictwa kulturowego. Są świadectwem postępu technicznego, technologicznego i rozwoju cywilizacji. Infrastruktura kolejowa, zawsze miała ogromny wpływ na kształtowanie krajobrazu kulturowego, na lokalną tożsamość, na rozwój obszarów przez które przebiegał szlak. Obecnie, jako zabytki stanowią naukową i historyczną bogatą wartość. Dlatego też propagowanie przez Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz" wiedzy na temat wielkiego dziedzictwa kolejowego jest inicjatywą poświęconą ratowaniu tej ważnej spuścizny. Obowiązkiem zachowania tego, dbanie i popularyzacja są niezbędne w działaniach wielu instytucji i osób.

To co zostało stworzone niemal przez dwieście lat, obecnie bez udziału i czynnej pomocy urzędów konserwatorskich, służb kolejowych i włodarzy miast zniknie na naszych oczach. I przy naszym biernym wsparciu. Świadomie zniszczymy to, co winno pozostać przekazane naszym następnym nie tylko kolejowym pokoleniom.

Pierwszą linię kolejową Rzeczpospolitej był odcinek Warszawa – Maczki (granica Galicji, dziś dzielnica Sosnowca). Powstała ona w latach 1845 - 1858[2]. Inicjatywa budowy kolei w Królestwie Polskim powstała w 1835 r. Początki budowy odcinków kolejowych były związane z „zachciankami" dworów panujących: 1835 linia Norymbergia – Furth, Berlin – Poczdam czy Petersburg – Carskie Sioło. To co było rozrywką władców szybko się jednak demokratyzowało i stawało dostępne ludowi.

---

[1] Marek Płóciennik, kolejarz, poeta. Dworzec poezja. Wydawnictwo Towarzystwa Słowaków w Polsce, Kraków 2008.

[2] Pierwsza linia kolejowa w Europie powstała w 1825 r. łącząc ze sobą Stockton z Darlington w Angli. Uruchomiona została przez Georga Stephensona.

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami[3], zabytkiem może być ruchomość lub nieruchomość, spełniająca określone warunki. Przepisy chronią wszystkie zabytki wpisane do rejestru zabytków. Właściciele i ich posiadacze (odnosi się w tym przypadku do całego obszaru kolejowego) zobowiązani są do opieki na nimi, w sposób opisany w ustawie. Nie ma tu znaczenia stan zachowania obiektu czy fakt wpisu do rejestrów urzędowych. Pamiętajmy jednak o tym, że na świecie ochrona zabytków odnosi sukcesy nie tylko ze względu na sprawne działanie służb konserwatorskich, ale przede wszystkim z uwagi na świadomość społeczną. Odpowiedzialność obywatelska jest gwarantem odpowiedniego podejścia do zabytków. U nas musimy jeszcze bardzo dużo inwestować w edukację. Lektura aktów prawnych polskiego ustawodawstwa wskazuje na bardzo dużą niespójność polskiego systemu ochrony zabytków.

W swojej gestii mają zakres ochrony, zarząd i kontrolę nad nimi MON, resort rolnictwa, związki wyznaniowe i kościoły i ostatnia grupa tzw. pozostałe. Niestety w żadnej z nich nie występuje odrębnie temat kolei, która swym zasięgiem obejmuje obszar całego kraju. A należy pamiętać, że Konstytucja nakłada obowiązki związane z ochroną dziedzictwa narodowego, którym jest dwustuletnie tworzenie przedsiębiorstwa kolejowego, na odpowiednie instytucje.

Teraźniejszość winna akceptować wartości historyczne zabytku, jednocześnie przypisując jemu nowe funkcje, zgodnie z możliwościami. Bardzo istotnym na obszarach kolejowych, w świetle powyższego są zapisy ustawy[3] z 23 lipca 2003 r. odnoszące się do zapobiegania zagrożeniom dla zabytków, zapewnienia ich ochrony przy realizacji inwestycji oraz przywracanie zabytków do jak najlepszego stanu. Jako forma i sposób ochrony zabytku. Jaki jest obecny stan dbałości o historię kolejnictwa na ziemiach polskich, jakie są możliwości wspierania restauracji, utrzymania i wykorzystania tego co przetrwało do dni dzisiejszych ? O tym będziemy mówili na rozpoczynającej się w sierpniu serii wykładów organizowanych przez Stowarzyszenia „Kolejarz" wspólnie z najlepszymi w kraju specjalistami i historykami tematyki kolejowej. Są u naszych bliższych czy dalszych sąsiadów instytucje szerzące historię kolei. Muzea będące chlubą i oczkiem w głowie zarządów kolejowych, wspierane także przez władze lokalne. Powołane zostały wspólne instytucje nadzorujące prace remontowe, budowlane, rozwój miast i terenów zurbanizowanych, na których jest infrastruktura kolejowa. Ich wspólnym zadaniem jest dbałość o zachowanie zabytków, ich przywracanie i udostępnianie społeczności lokalnej. Następnym pokoleniom. My takiej instytucji „kolejowo-samorządowej" nie mamy.

Z początkiem tego roku odbyła się w Warszawie w Pawilonie Zodiak konferencja zatytułowana „Zabytkowa infrastruktura kolejowa Polski i Niemiec. Dialog konserwatorski Warszawa – Berlin", która wyraźnie pokazała jakie jest podejście w Polsce do tak ważnego tematu. Jak w rzeczywistości dbamy o nasze przemysłowe dziedzictwo narodowe. Jakie są priorytety i kto wygrywa tę walkę. Walkę z góry jak do tej pory przegraną. Chcąc wnieść swój wkład w rozpowszechnianie idei ważności problemu jakim jest utrata pozostałości historii infrastruktury kolejowej, Stowarzyszenie „Kolejarz" przygotowało serię wykładów z różnych

[3] Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad nimi z 23.07.2003 r. z późniejszymi zmianami. Rozdz. 1 Art. 3 ust.1) Zabytek – nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich część lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leże w interesie społecznym.

dziedzin kolejowych. W jednym miejscu organizatorzy starają się skupić na każdym aspekcie wpływu rozwoju kolejnictwa na życie człowieka. Nasza historia, przyczyny ekonomiczne, postęp technologiczny, a często także ludzka głupota sprawiły, że codziennością stały się likwidacje olbrzymiej wagi zabytkowych elementów kolejowego budownictwa, wyposażenia i urządzeń. Z premedytacją i świadomością, własnego tylko interesu ekonomicznego niszczone były cenne zabytki architektury lub techniki kolejowej (przykład warszawskiej parowozowni).

Kolejnym przykładem walki historii z teraźniejszością jest dworzec kolejowy Olsztyn Główny. Ochrona kolei, tej starej, jej promocja szerokiemu ogółowi społeczeństwa przyświeca naszej idei zachowania jej stanu dzisiejszym i przyszłym pokoleniom. Może w erze mody na specjalizowane formy turystyki uda się nam wypromować i powiększyć grono sympatyków historycznych tras śladami starej techniki, z okien wagonu będącego w składzie z parowozem. Popularyzacja wiedzy, prezentacja miejsc, które udało się zachować i zdobycie nowych grup miłośników zabytków kolejowych będą sukcesem młodego społeczeństwa XXI wieku. Dworzec kolejowy, peron, restauracja dworcowa, ma nam się kojarzyć z miejscem związanym z podróżą, wielką lub małą przygodą, z transportem, a nie z halą targową i handlem dobrem wszelakich towarów. Pociąg to środek transportu, który ma nas dowozić możliwie do każdego punktu, a nie być wspomnieniem z dawnych lat otrzymanej pod choinkę kolejki „PIKO".

Przeglądając dostępne informacje o stowarzyszeniach miłośników kolejnictwa, o skansenach, małych muzeach, parowozowniach można się dowiedzieć o rzeszy ludzi, którym zależy na zachowaniu w pamięci kolei z dawnych lat. Jednak nie ma możliwości w pełni zabezpieczyć naszego dziedzictwa narodowego pracą wolontariuszy i dobrowolnymi datkami garstki wspierających. Nie wygrają oni z deweloperami. Poszczególne spółki kolejowe jako spadkobiercy całego dwustuletniego dziedzictwa są w tym przypadku głównymi gestorami dbałości o swoją i naszą wspólną historię. Nie mamy instytucji skupiającej w jednym miejscu specjalistów z dziedziny historii, wspierających badania nad historią transportu szynowego, infrastruktury, organizujących konferencje naukowe poświęcone w głównej mierze tym tematom ale również zatrudniającej specjalistów od pilnowania przestrzegania ustawy o ochronie zabytków na terenach kolejowych i współpracy z jednostkami samorządowymi.

Artykuł ten jest wprowadzeniem do serii wykładów o historii kolejnictwa, które rozpoczną się 24 sierpnia br. o godz. 16:00 w siedzibie Stowarzyszenia Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz" w Warszawie przy ul. Stefana Jaracza 2. Wstęp bezpłatny. Liczba miejsc ograniczona.

Andrzej Walczyk
Komisja Kultury
Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz"