Parowozownia w Katowicach jako przedmiot adaptacji – porównawcze studium przypadku

Krzysztof Holvik
Uniwersytet Śląski w Katowicach
krzysztof.holvik@us.edu.pl
https://orcid.org/0000-0002-4597-4744

Dawid Wojacki
Uniwersytet Śląski w Katowicach
w_dawid.mic@outlook.com
https://orcid.org/0009-0003-7730-2656

Ludwik Gallos
Uniwersytet Śląski w Katowicach
ludwik.gallos@gmail.com

Mateusz Kałamała
Uniwersytet Śląski w Katowicach
mateuszkalamala@gmail.com

Jan Kawecki
Uniwersytet Śląski w Katowicach
jask2003@gmail.com

Abstrakt
Artykuł analizuje uwarunkowania ochrony i ponownego wykorzystania parowozowni w Katowicach, zestawiając jej losy z historią parowozowni Bytom Karb. Podstawę badania stanowią cztery transkrypcje pogłębionych wywiadów z trzema osobami związanymi z kolejnictwem i ochroną dziedzictwa. Materiał poddano jakościowej analizie tematycznej oraz analizie repertuarów interpretacyjnych. W wypowiedziach respondentów powracają wątki degradacji infrastruktury, odpowiedzialności instytucji oraz znaczenia inicjatyw oddolnych. Utrata materialnych śladów kolejnictwa uzasadnia potrzebę interwencji, natomiast praktyczna wiedza i zaangażowanie wolontariuszy legitymizują działania na rzecz ochrony. Istotne okazują się także ciągłość użytkowania obiektów, zachowanie ich kontekstu oraz możliwość bezpośredniego, zmysłowego kontaktu z dziedzictwem. Porównanie z Bytomiem Karbiem wskazuje na znaczenie utrzymania funkcji kolejowych, nie pozwala jednak uznać jej za jedyne wyjaśnienie odmiennych losów obu obiektów. Wyniki ukazują ochronę dziedzictwa technicznego jako obszar ścierania się różnych interpretacji i interesów. Analiza narracji pozwala wyjaśnić, jak respondenci uzasadniają potrzebę ochrony zabytków i przypisują odpowiedzialność za ich stan, nie przesądza jednak o przyczynach niepowodzenia działań dotyczących parowozowni katowickiej. Ograniczeniem badania jest niewielka liczba respondentów oraz brak perspektywy części kluczowych interesariuszy.

Słowa kluczowe: dziedzictwo, rewitalizacja, studium przypadku, heritologia, analiza dyskursywna

Wprowadzenie – przyczynek do badań[1]

Obserwując postępującą degradację kompleksu parowozowni w Katowicach, wydaje się zasadnym postawienie pytania, dlaczego stan obiektu wpisanego do wojewódzkiej ewidencji zabytków (wpis nr A/920/2021) i znajdującego się w samym centrum metropolii, pogarsza się z roku na rok. Jest to zagadnienie o tyle istotne, że zabytki techniki stanowią istotny element dziedzictwa przemysłowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) i są wykorzystywane w promocji turystycznej regionu [Goranczewski, Stąporek 2009; Kaczmarska, Przybyłka 2010]. Główną ideą przyświecającą niniejszemu artykułowi jest zatem krytyczne porównanie dwóch podobnych (w sensie pierwotnej funkcji) obiektów: parowozowni w Katowicach i parowozowni w Bytomiu. Tę drugą można uznać za przykład udanej interwencji mającej na celu ochronę („uratowanie") zabytku techniki, ponieważ obiekt ten poddawany jest bieżącej konserwacji umożliwiającej jego dalsze użytkowanie. Stanowi też część kompleksu Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, obiektu należącego do Szlaku Zabytków Techniki.

Parowozownia w Bytomiu Karbiu została „wyprowadzaniu ze stanu kryzysowego", co pozwalałoby na określenie działań podejmowanych wokół tego obiektu jako rewitalizacji (zgodnie z treścią ustawy), gdyby działania te prowadzone były w sposób kompleksowy, na większym obszarze i według gminnego programu rewitalizacji [Ustawa 2015, art. 2]. Dlatego uzasadnionym jest jedynie określenie adaptacja i to w ograniczonym sensie, ponieważ (o czym będzie mowa w dalszej części artykułu) funkcja obiektu zmieniła się tylko częściowo. Można jednak całą stację kolei wąskotorowej w Bytomiu Karbiu postrzegać jako obszar na którym, dzięki działaniu wolontariuszy i samorządu lokalnego, dokonano wiele w celu jego przywrócenia społeczności lokalnej, jako funkcjonalnej części tkanki miejskiej – obecnie obszaru ekspozycji zabytkowych pojazdów czy prezentacji działania zabytkowych urządzeń. W przypadku parowozowni w Katowicach nigdy nie podjęto nie tylko żadnych działań rewitalizacyjnych zarówno w sensie zdefiniowanym przez ustawę, jak i bardziej

[1] Artykuł powstał w ramach uczelnianego grantu Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach na wydziale Kolegium Indywidualnych Studiów Międzyobszarowych.

potocznym, ale nawet działań mających na celu adaptację choćby w ograniczonym zakresie lub przynajmniej zabezpieczenie przed postępującą degradacją.

W toku badań członkowie zespołu wyszli z założenia, że wskazane obiekty stanowią dobry materiał dla wzajemnych porównań: 1) znajdują się w niewielkiej odległości względem siebie, w obrębie GZM; 2) ich ostatnim użytkownikiem w okresie standardowej eksploatacji było przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe (PKP); 3) są obiektami o podobnej funkcji – kompleksami budynków przeznaczonych do utrzymywania kolejowych pojazdów trakcyjnych; 4) ich zachowaniem, wraz z nadaniem im nowej funkcji, zainteresowane były (lub są nadal) oddolne organizacje wolontariuszy oraz samorząd i instytucje publiczne.

Celem artykułu jest analiza sposobów interpretowania losów parowozowni katowickiej przez osoby związane z kolejnictwem i ochroną dziedzictwa oraz zestawienie tych relacji z historią zachowania i dalszego użytkowania parowozowni Bytom Karb. Cel ten wpisuje się w szersze pole badań heritologicznych, czyli badań nad dziedzictwem, których nieodłączną częścią jest dyscyplina interpretacji dziedzictwa zapoczątkowana przez Freemana Tildena (1883-1980) [por. Tilden 1977]. Należy zatem podkreślić, że dokonywanie aktu interpretacji dziedzictwa było nieodłącznym elementem prowadzenia badań, których omówienie stanowi niniejszy artykuł.

Współcześnie rozumienie dziedzictwa zmienia się, uwydatniając rolę władz i społeczności lokalnych w jego ratowaniu, a jednocześnie przenosząc ciężar badań na dziedzictwo pomniejsze oraz niematerialne. Oprócz ekspertów, dziedzictwem i zarządzaniem nim zajmują się pasjonaci i lokalni aktywiści [Nowacki 2020, s. 29], co sprzyja pojmowaniu spuścizny pokoleń jako wspólnego dobra, istniejącego w dużej mierze dzięki nieustannej reinterpretacji przeszłości [Purchla 2013, s. 9]. Współczesne perspektywy na dziedzictwo przenoszą punkt ciężkości z przedmiotów na podmioty, a samo dziedzictwo staje się koncepcją dynamiczną [Murzyn 2018, s. 112]. O ile materialna substancja zabytku może być rozumiana jako element przeszłości, to dziedzictwo jako współczesnym wyobrażeniem o tej przeszłości, konstruowane z myślą o przyszłości. Dodajmy, że opierając się na obowiązujących regulacjach prawnych, za zabytek uznajemy „nieruchomość lub rzecz ruchomą, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową” [Ustawa 2003, art. 3 pkt. 1]. Jest to zatem definicja dużo węższa, możliwym wydaje się jednak postrzeganie tak

rozumianego zabytku poprzez pryzmat kategorii dziedzictwa. Jest to takie postrzeganie, które nadałoby zabytkowi współczesne znaczenia, zachowując historyczną wartość obiektu, nadając jednocześnie nowe wartości subiektywne [Murzyn 2018, s 120].

Metodologia i opis badań własnych

Materiał empiryczny obejmuje cztery transkrypcje pogłębionych wywiadów częściowo ustrukturyzowanych, przeprowadzonych z trzema osobami mającymi doświadczenie w działalności kolejowej, ochronie dziedzictwa technicznego lub jego popularyzacji. Dobór rozmówców miał charakter celowy: kryterium stanowiła znajomość praktycznych, organizacyjnych lub społecznych aspektów funkcjonowania i ochrony infrastruktury kolejowej (patrz Tabela 1). Ze względu na ochronę anonimowości charakterystykę rozmówców ograniczono do ich związku z badaną problematyką. Należy zaznaczyć, że cztery wywiady nie oznaczają czterech niezależnych respondentów, materiał obejmuje trzy osoby.

Transkrypcje zachowują oznaczenia czasowe, rozróżnienie głosów oraz potoczny charakter wypowiedzi. Nie normalizowano składni, powtórzeń ani słownictwa respondentów, ponieważ elementy te współtworzą sposób wartościowania opisywanej rzeczywistości. Pytania i dopowiedzenia prowadzących potraktowano jako kontekst interakcyjny, natomiast podstawą interpretacji były przede wszystkim wypowiedzi respondentów G, N i H.

Materiał analizowano jakościowo, łącząc identyfikację powracających tematów z analizą sposobów konstruowania znaczeń w wypowiedziach respondentów. W pierwszym etapie wyodrębniono fragmenty dotyczące m.in. utraty infrastruktury, odpowiedzialności instytucjonalnej, oddolnej aktywności, autentyczności oraz społecznej funkcji dziedzictwa. Następnie porównywano sposoby opisywania tych zagadnień, zwracając uwagę na przypisywanie odpowiedzialności, uzasadnianie określonych działań oraz przeciwstawianie różnych kryteriów wartościowania. Analiza repertuarów interpretacyjnych, inspirowana podejściem Jonathana Pottera i Margaret Wetherell [1988], służyła rozpoznaniu powtarzających się sposobów przedstawiania problemów i legitymizowania stanowisk. Wyodrębnione tematy traktowano jako narzędzie porządkowania materiału, a nie jako samodzielny dowód na występowanie odrębnych, społecznie dominujących dyskursów.

Tab.1. Charakterystyka materiału empirycznego.

Wywiad	Respondent	Rola rozmówcy	Czas trwania nagrania	Liczba słów w transkrypcji	Procentowy udział w korpusie	Liczba dyskursów nadrzędnych
1	G	Aktywista, kolejarz-wolontariusz	00:43:47	5 841	13,68%	9
2	N	Aktywista, kolejarz-wolontariusz	01:11:39	7 999	18,73%	6
3	N	Aktywista, kolejarz-wolontariusz	01:39:45	14 099	33,01%	7
4	H	Zawodowy maszynista, aktywista	01:56:32	14 768	34,58%	11
Łącznie	3 unikatowych respondentów	–	05:31:43	42 707	100%	33[2]

Źródło: opracowanie własne – zanonimizowany wywiad pogłębiony

Liczba słów została ustalona po usunięciu znaczników czasu, oznaczeń rozmówców, komentarzy redakcyjnych oraz technicznych znaczników kodowania. Obejmuje pełny zapis rozmów, a więc wypowiedzi respondentów oraz pytania i dopowiedzenia prowadzących wywiady.

Po zestawieniu całego korpusu można je skonsolidować w około 9 przekrojowych pól tematycznych: degradacja i utrata dziedzictwa; instytucje i konflikt kompetencji; oddolna sprawczość; pamięć i tożsamość regionalna; autentyczność techniczna; ekonomia i modernizacja; uczestnictwo społeczne; etos, pasja i solidarność; turystyka, edukacja oraz żywe dziedzictwo.

Analiza przypadku – rys historyczny

Jeszcze w latach 90. XX wieku lokomotywownie Bytom Karb Wąskotorowy i Katowice znajdowały się w strukturach Śląskiej Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych (DOKP). Zarządcą infrastruktury, jak i przewoźnikiem, było przedsiębiorstwo państwowe – Polskie Koleje Państwowe. Lokomotywownia w Bytomiu Karbiu stanowiła część zaplecza technicznego kompleksu Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (GKW), dlatego administrowana była przez jednostkę w Bytomiu – od 1947 roku był to Wydział Kolei Wąskotorowych, część DOKP Katowice. Na szczeblu

[2] Liczba 33 oznacza sumę kodów nadrzędnych stosowanych osobno w czterech materiałach, a nie 33 całkowicie rozłącznych tematów.

wyżej administrowanie kolejami wąskotorowymi należało do jednego z wydziałów ministerstwa, Samodzielnego Wydziału Kolei Dojazdowych [Soida 2025, s. 187]. Przynajmniej od I poł. lat 90. XX wieku Zarząd Kolei Dojazdowych w Bytomiu nie dążył do znalezienia nowej formuły działania GKW w warunkach wolnorynkowych, gdy przewozy towarowe systematycznie malały. Przeciwnie – starał się „odstraszać" potencjalnych klientów, mając na celu powolne „wygaszanie" przewozów [Soida 2025, s. 278]. Już pod koniec lat 80. XX demontowano urządzenie sterowania ruchem kolejowym na niektórych stacjach, ograniczono też ich naprawy i konserwację [Soida 2025, s. 489]. Tymczasem od końca lat 70. braki w ludziach i materiałach wymuszały ograniczenie remontów i napraw budynków czy sieci wodno-kanalizacyjnych [Soida 2025, s. 479]. Pracownicy GKW w większości chcieli zachować kolej wąskotorową w roli środka transportu masowego, co umożliwiała postawa niektórych klientów, wskazujących nie tylko na rentowność transportu szynowego, lecz również negatywny wpływ transportu samochodowego ciężarowego na stan dróg i powietrza [Soida 2025, s. 278-279].

Od 1991 roku na całej sieci działała tylko jedna lokomotywownia – Bytom Karb Wąskotorowy, podczas gdy w 1947 roku działało ich dziesięć [Soida 2025, s. 190]. Pod wieloma względami można mówić o redukcji – np. liczba obsługiwanych bocznic spadła z 131 w 1954 roku do 31 w 1991 roku. W 1953 roku wagonów towarowych było ponad pięć tysięcy, w 1991 mniej niż dwa tysiące [Soida 2025, s. 209, 269]. W 1997 roku w strukturach GKW istniało 114 783 km linii, ale czynnych pozostawało jedynie 38 928 km [Soida 2025, s. 282]. To spowodowało, że reforma PKP w końcu lat 90. zastała GKW jako niemal przygotowane do fizycznej likwidacji, która rozpoczęła się niedługo później. Tymczasem dla kompleksu lokomotywowni normalnotorowej przy ulicy Raciborskiej w Katowicach (współcześnie to rejon Międzynarodowego Dworca Autobusowego, okolica ul. Sądowej i Goeppert-Mayer) był to czas względnie normalnego funkcjonowania. Działała ona jako jednostka w strukturach DOKP, m.in. jako Parowozownia Główna (MD) od 1956 roku, czy Oddział Trakcji – od 1960 roku [Nadolski i in. 2017, s. 132]. W latach 90. dochodziło jednak do intensywnych zmian w zakresie podziału organizacyjnego przedsiębiorstwa PKP i ulegały zmianom modele administrowania majątkiem kolejowym. Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych została zlikwidowana w 1998 roku, kiedy to zaczęto restrukturyzację PKP (co umożliwiła ustawa z 1997 roku). 1 lipca 1999 roku powołano do życia PKP Zakład Taboru Katowice, który oprócz lokomotywowni w Katowicach przejął lokomotywownie,

wagonownie i samochodownie w Katowicach, Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu [Nadolski i in. 2017, s. 257]. Jednocześnie wyżej wymienione terminy zostały zastąpione w nomenklaturze PKP pojęciem „zakładu taboru" [Nadolski i in. 2017, s. 269].

Rok 2000 był czasem określanym niekiedy jako „prawdziwa rewolucja" na kolei [Dylewski 2012, s. 238]. Właśnie wtedy weszła w życie Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" [Ustawa 2000]. Stworzono m.in. spółkę akcyjną PKP SA, która sama tworzyła kolejne spółki, w tym PKP Intercity Sp. z o.o. [Nadolski i in. 2017, s. 236, 268]. IC będzie później ostatnią instytucją eksploatującą katowicką lokomotywownię. W tym czasie podjęto już zdecydowane kroki w celu likwidacji kolei wąskotorowych w strukturach PKP. 25 września 2001 roku zarząd PKP podjął decyzję o likwidacji spółki PKP S.A. Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Warszawie. Przekazywano wówczas zbędny majątek samorządom lub fizycznie go likwidowano [Herman 2016, s. 11; Korcz, Pyssa 2019, s. 22-23].

Przez lata czynną lokomotywownią w Katowicach zarządzała spółka PKP CARGO, która dzierżawiła część obiektów budowlanych i pojazdów innym podmiotom, m.in. Przewozom Regionalnym. Przez ostatni rok eksploatacji hale wachlarzowe wykorzystywało PKP Intercity, które jednak zrezygnowało z utrzymania obiektu 1 marca 2011 roku [Nadolski i in. 2017, s. 257].

Zdaniem H decyzja o wyłączeniu z eksploatacji lokomotywowni w Katowicach powodowana była bliskością nowocześniejszego zakładu w Krakowie, a także (utrudniającym eksploatację nowoczesnych lokomotyw) układem wachlarzowym obu hal postojowo-naprawczych. Obiekt został opuszczony, pozostając własnością Oddziału Zarządzania Nieruchomościami PKP. H zwraca uwagę na potencjalnie nieprawidłową politykę informacyjną spółki PKP IC: „Oni [pracownicy] nie wiedzieli, co się dzieje tak naprawdę. Oni nie znali tego tła polityczno-gospodarczego, które było przy tym zamknięciu, a sprawa była postawiona tak: albo lokomotywownia, albo wagonówka" [H, 01:02:14]. Ostatecznie to właśnie wagonownia (w katowickiej dzielnicy Zawodzie) przetrwała jako przyczółek spółki PKP IC w mieście. W ten sposób przerwana została ciągłość funkcjonowania dawnej lokomotywowni. Puste i niepoddawane bieżącym naprawom hale kompleksu lokomotywowni zostały wpisane do Wojewódzkiego Ewidencji Zabytków w 2021 roku. Ochrona objęła dwuwachlarzową halę lokomotywowni, obrotnice, wieżę ciśnień i budynek ślusarni (decyzja stała się ostateczna 14.01.2022 roku).

W międzyczasie kompleks lokomotywowni i stacji w Bytomiu Karbiu został przekazany Urzędowi Miasta Bytom. Od listopada 2002 roku całość uratowanego majątku GKW znajdowała się już pod pieczą urzędów miejskich Bytomia, Tarnowskich Gór i Miasteczka Śląskiego. W kwietniu 2002 roku wolontariusze ze Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Katowicach (SMK) w Katowicach weszli na teren parowozowni i stacji w Karbiu i rozpoczęli naprawy i odbudowy oraz organizację zaplecza technicznego dla pociągów turystycznych, które wzorem poprzednich lat miały kursować nad Zalew Chechło-Nakło i do Miasteczka Śląskiego. Miasta Siemianowice Śląskie i Chorzów również wyraziły chęć przejęcia części majątku leżącego na terenie tych gmin, jednak zmieniły zdanie i zaniechały działań. Jak podaje Krzysztof Soida, miało to nastąpić po spotkaniu z przedstawicielami Dyrekcji Kolei Dojazdowych w likwidacji. Od 2002 roku linia z Bytomia do Siemianowic była już nieprzejezdna i obecnie nie istnieje. W następnych miesiącach urzędnicy PKP mieli szykanować i utrudniać działanie wolontariuszy [Soida 2025, s. 321, 338-339], próbując uniemożliwić przekazania majątku. Mimo to, od tamtej pory, każdego roku prowadzony jest rozkładowy ruch pociągów turystycznych. Część osób działających w SMK stworzyła w październiku 2002 roku Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych (SGKW), które stało się operatorem, w imieniu gmin prowadzącym ruch na GKW.

Po pierwsze należy zaznaczyć, że lokomotywownia w Bytomiu Karbiu zachowała w dużej mierze swą pierwotną funkcję, co możliwe było dzięki nowej funkcji nadanej Górnośląskim Kolejom Wąskotorowym jako całości. Już w 1993 roku rozpoczął się rozkładowy ruch pociągów turystycznych w relacji Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie, okresowo także na odcinku Siemianowice Śląskie – Chorzów – Bytom. W dużej mierze było to również możliwe dzięki utrzymywaniu przez PKP do 2002 roku warsztatów naprawczych w Bytomiu Rozbarku, bogatych w urządzenia i wykwalifikowany personel, co umożliwiło w latach 1993-1994 budowę tzw. wagonów letnich (letniaków), wykorzystując podwozia węglarek [Soida 2025, s. 278].

Zawieszenie przewozów towarowych nastąpiło dopiero w 2001 roku, więc przez okres około ośmiu lat kolej działała jednocześnie w swojej pierwotnej funkcji (zapewnienie transportu towarów masowych między zakładami przemysłowymi) i nowej (sezonowy ruch pasażerski, produkt turystyczny). Następnie kontynuowano przewozy pasażerskie, rezygnując jedynie z przewozu towarów. To spowodowało, że zaplecze techniczne wraz z halą postojowo-naprawczą oraz budynkami gospodarczymi i socjalnymi w Bytomiu Karbiu nigdy nie zmieniło gruntownie swej pierwotnej funkcji,

którą było i jest utrzymanie taboru kolejowego w stanie umożliwiającym bezpieczną i efektywną eksploatację. Jednocześnie, z powodu zamknięcia przez PKP warsztatów naprawczych w Bytomiu Rozbarku, lokomotywownia w Karbiu stała się głównym miejscem dokonywania napraw, zarazem pojazdów trakcyjnych, jak i taboru wagonowego. Warty podkreślenia jest fakt, że obiekt nigdy nie został na dłużej wyłączony z eksploatacji i opuszczony. Pod tym względem zespół lokomotywowni w Bytomiu można porównać do parowozowni w Wolsztynie, która pozostała od czasów swego powstania czynnym zapleczem technicznym, eksploatującym lokomotywy parowe w ruchu planowym [Dylewski 2012]. W przypadku innych obiektów często dochodziło do jednoczesnego zamknięcia i przekazania majątku innym podmiotom, przez co obiekt nigdy nie został pozostawiony bez opieki. W 1986 roku zamknięto ruch na Sochaczewskiej Kolei Dojazdowej, jednak nie rozpoczęto żadnych działań likwidacyjnych, przekazując kompleks kolei wąskotorowej (linie, tabor, zaplecze) ówczesnemu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie [Korcz, Pyssa 2019, s. 90]. Można domniemywać, że takie działania miały decydujący wpływ na zachowanie obiektów w dobrym stanie technicznym.

Główne problemy związane z ochroną dziedzictwa kolejowego na przykładzie parowozowni w Katowicach

Dużym problemem w kontekście adaptacji parowozowni w Katowicach na nowe cele (jak i zabytków techniki w ogóle) jest jej położenie. Obiekt znajduje się między torami, po których odbywa się regularny ruch pociągów. Poniekąd podobny jest układ przestrzenny w Bytomiu Karbiu, gdzie kompleks parowozowni usytuowany jest między torami normalnymi (linia kolejowa nr 131) oraz torami stacji Bytom Karb Wąskotorowy. Tory stacyjne jednak w dużej mierze służą wystawianiu i magazynowaniu zabytkowego taboru GKW, ruch pociągów jest sezonowy i nawet latem stosunkowo niewielki, a prędkości pociągów niskie. Hala postojowo-naprawcza przez większość roku pozostaje zamknięta dla odwiedzających lub też wchodzą oni do środka pod opieką przewodnika. W przypadku parowozowni w Katowicach sytuacja przestrzenna mocno ogranicza potencjalne wykorzystanie obiektu. Osoby odwiedzające musiałyby przekraczać tory przejściem w poziomie szyn. Takie rozwiązanie funkcjonuje w Jaworzynie Śląskiej (Muzeum Kolejnictwa na Śląsku), jednak ruch pociągów w tamtym miejscu jest mniejszy. Istniejące dawniej w Katowicach przejście podziemne do parowozowni (służące pracownikom) zostało zlikwidowane, a nawet zupełnie nowy tunel to dodatkowe utrudnienie przy tworzeniu planu ponownego zagospodarowania.

Z tego powodu pozornie korzystne usytuowanie parowozowni w Katowicach, tj. w centrum metropolii, jest raczej problemem niż atutem, podczas gdy stacja i parowozownia Bytom Karb Wąskotorowy, znajdująca się stosunkowo daleko od centrum Bytomia, nie traci mimo to potencjału. Już wcześniej zwracano uwagę, że planując trwającą obecnie przebudowę stacji i węzła kolejowego w Katowicach, nie wzięto pod uwagę kwestii zabytkowej parowozowni i nie podjęto żadnej próby włączenia obszaru w tkankę miasta [Budny-Rzepecka i in. 2024, s. 14-15].

Ważniejsze jednak niż lokalizacja może być nastawienie samorządów i przedsiębiorstw do zabytków techniki, co wiąże się z dyskursem dziedzictwa przemysłowego i narracjami tworzonymi wokół tego typu obiektów [por. Dąbrowski 2017]. Analizując dzieje zabytków w Polsce w ostatnich trzydziestu pięciu latach, można dostrzec różne trendy w zakresie podejścia do nich [Mikos v. Rohrscheidt 2018, s. 79-82; por. Chabiera i in. 2017], co w pewnym stopniu jest związane z charakterem konkretnych obiektów. Najbardziej widocznym jest proces spektakularnych rewitalizacji i odbudowy zabytków, często realizowany przez samorządy, przy wsparciu funduszy europejskich, bądź dotacji rządowych, choć można dostrzec też projekty *stricte* komercyjne, z zaangażowaniem wyłącznie kapitału prywatnego. Proces ten pokazuje wzrost zainteresowania historią zarówno krajową, jak i regionalną [Werner i in. 2019], a także wzrost znaczenia turystyki zarówno krajowej, jak i zagranicznej. Nie bez znaczenia pozostaje także chęć budowy pozytywnego wizerunku polityków, dzięki dużym projektom rewitalizacyjnym, mogących się kreować na mecenasów sztuki i zaangażowanych włodarzy [Kęsik 2025, s. 250-251]. Przykładem takiego nastawionego na poprawę wizerunku działania jest rekonstrukcja Pałacu Saskiego w Warszawie [Wolny 2020], mocno kontrowersyjna rekonstrukcja Zamku Przemysła w Poznaniu, czy rekonstrukcja zamku w Bobolicach, będącego częścią Szlaku Orlich Gniazd, choć projektów tego typu w mniejszej skali można wskazać w Polsce dziesiątki, jeżeli nie setki [Lewandowski 2011, s. 14-21]. Realizacje te, pomimo niejednokrotnie licznych kontrowersji związanych z niedokładnych odtworzeniem zabytków [Ratajczak 2012, s. 261-273], łączy najczęściej wspólny mianownik w postaci znaczenia dla idei narodowej historii Polski, długiej historii czy piękna. Jak zauważają autorzy pracy pt. *Polacy wobec zabytków. Raport z badania jakościowego* jedną z motywacji związanych z podejściem do zabytków jest przyjemność związana z przebywaniem w miejscu, którego wygląd sprawia przyjemność (piękno obiektu proponujemy rozumieć właśnie w tych kategoriach) [Hinz, Węglarska 2022, s. 46]. Autorzy raportu piszą też o znaczeniu

zabytku jako „czynnika prestiżu" (powód do dumy dla mieszkańców miasta/członków narodu/obywateli państwa), gwaranta utrzymania „fundamentalnych wartości", wzmacniającego bezpieczeństwo („kotwica") i poczucie współuczestniczenia we wspólnocie symbolicznej [Hinz, Węglarska 2022, s. 46]. W tym kontekście poniemieckie zabytki techniki mogą ujemnie wypadać na tle innych obiektów.

Parowozownia w Katowicach powstała w okresie panowania niemieckiego na Górnym Śląsku, więc jej walor wspólnototwórczy może być kwestionowany. Zamiast pełnić rolę kotwicy, stabilizującego punktu odniesienia, może być kojarzona ze zmiennością i konfliktem. Osobną kwestią jest to, na ile obiekty przemysłowe mogą wywoływać przyjemność związaną z ich percypowaniem (odczucie piękna) i stawać się czynnikami prestiżu.

Zagłębiając się w losy poniemieckiego dziedzictwa w Polsce, można zauważyć, że jest ono często postrzegane jako zabytki drugiej kategorii, przez niepolski rodowód. Problem ten najbardziej widoczny był krótko po II wojnie światowej, kiedy niechęć Polaków pamiętających świeże krzywdy wojenne ze strony Niemców była najsilniejsza, a dodatkowo władza ludowa starała się budować państwo jednonarodowe [Labuda 1997, s. 5-24]. Najbardziej wyrazistym przykładem omawianego podejścia było wywożenie cegieł często ze świeżo rozebranych budynków, z zachodniej Polski na rzecz odbudowy Warszawy. Współcześnie problem ten widoczny jest w szczególności na Dolnym Śląsku, gdzie znaleźć można liczne dogorywające poniemieckie zamki [Smoke 2020, s. 22-31]. Z drugiej strony należy wspomnieć o poniemieckich obiektach poddanych rewitalizacji lub odbudowane, jak wrocławska starówka czy zamek Książ w Wałbrzychu. Powyższe przykłady pokazują, że niemiecki rodowód nie przekreśla zupełnie szans na otoczenie opieką obiektu zabytkowego. Należy jednak pamiętać, że w przypadku budowli takich jak zamek w Książu zdecydować mogły walory estetyczne, potencjalnie przyciągające zainteresowanie turystów i mieszkańców.

Trendem nie tylko polskim, lecz ogólnoświatowym jest przywiązywanie znacznie większej uwagi do starszych zabytków, uznając nawet wybitne obiekty XIX-wieczne i XX-wieczne za mało wartościowe i mniej atrakcyjne od nawet nie bardzo okazałych zabytków średniowiecznych czy renesansowych. Podobnie jak w przypadku dziedzictwa poniemieckiego, problem ten był znacznie silniej dostrzegany w okresie bezpośrednio powojennym, czego najlepszymi przykładami była odbudowa Warszawy i Gdańska, gdzie wiernie odtwarzano średniowieczno-renesansowe starówki, a bardzo liczna zabudowa XIX-wieczna nie została nigdy odbudowana. Podobnie jest współcześnie

[Grotowska 2016, s. 38-41], czego bardzo dobrym przykładem było wyburzenie jednej z ikon polskiego brutalizmu, czyli dworca w Katowicach, czy jednej z ikon postmodernizmu lat 90., wrocławskiego domu towarowego Solpol. Znaleźć też można liczne wyburzenia często bogato zdobionych, ważnych dla dziejów miast kamienic z XIX i początku XX wieku. Dotyczy to w szczególności miast, dla których to był szczególny okres rozwoju, jak Łódź, Bytom czy Wałbrzych. Z drugiej strony w ostatnich latach widoczny jest wzrost zainteresowania młodszymi obiektami i ich ochroną [Purchla 2019, s. 25-28], czego dobrym przykładem jest niedawny wpis do ewidencji zabytków katowickiego Spodka czy Dworca Centralnego w Warszawie, czyli obiektów z II poł. XX wieku. Dostrzec też można rosnące zainteresowanie stosunkowo młodymi zabytkami jak zamek w Mosznej z 1896 roku, Hala Stulecia we Wrocławiu z 1913 czy modernistycznym centrum Gdyni.

Ostatnim z głównych problemów, które identyfikujemy jako kluczowe w kontekście ochrony zabytków kolejnictwa w GZM, jest wspomniany industrialny charakter obiektów. Parowozownie budowano z prozaicznych przyczyn utrzymania pojazdów, bynajmniej nie jako wizytówki miast czy rodów, jak zamek w Mosznej, pałac Izraela Poznańskiego w Łodzi czy mieszczańskie kamienice Krakowa. Z tego powodu obiekty poprzemysłowe trudniej dostrzec i ocalić w coraz bardziej skomercjalizowanym, współczesnym świecie [Walczak 2022, s. 10-14]. Dziedzictwo, jak pisze Michał Murzyn, jest sposobem korzystania z przeszłości, a zabytki postrzegać można jako część przemysłu czasu wolnego. [Murzyn 2018, s. 121]. Turystyka jest jednym z głównych motorów rewitalizacji zabytków, a obiekty dziedzictwa muszą budować ofertę dla turystów. Ekonomia decyduje zatem o kwestii przetrwania zasobu dziedzictwa, jednak tworzy problem tymczasowości i jednorazowości, w którym przeżywanie historii schodzi na drugi plan [Murzyn 2018, s.122]. Michał Murzyn postuluje, że relikty przeszłości muszą nabrać „lekkości i mobilności", pozwalającej wpisać się w nowe czasy i zapewnić przystępność [Murzyn 2018, s. 113]. Jak w tych realiach funkcjonują budowle przemysłowe? Przykładami rewitalizacji postindustrialnych obiektów mogą być łódzka Manufaktura i EC1, warszawskie Centrum Praskie Koneser, EC Powiśle czy Stary Browar w Poznaniu. [Szygendowski, Walczak 2009, s. 1-10]. Znamienne wydaje się, że choć obiekty te służyły różnym dziedzinom przemysłu, a ich współczesne przeznaczenie również jest dość zróżnicowane, to łączy je to, że nie stanowią atrakcji samej w sobie, jak Zamek Królewski na Wawelu czy inne rezydencje magnackie; są

raczej historycznym dodatkiem do dominującej współczesnej funkcji, handlowej, biurowej, gastronomicznej, naukowej.

Powyższe spostrzeżenia są kluczowe dla sytuacji katowickiej parowozowni, gdyż jak pokazują omawiane wcześniej przykłady, jej rewitalizacja byłaby możliwa. Projektując nową funkcję obiektu należy jednak pamiętać o motywacjach związanych z podejściem do zabytków, takich jak potrzeby estetyczne czy te związane ze spędzaniem czasu w atrakcyjny sposób [Hinz, Węglarska 2022, s. 46]. Nawiązując do wcześniejszego akapitu i uwagi o „historycznym dodatku" do funkcji dominującej, warto pamiętać, że katowicka parowozownia również jest obiektem, o którego przetrwaniu może zadecydować nadanie jej komercyjnego charakteru i nowej funkcji dominującej. Warto jednak przypomnieć, że w kontekście *stricte* komercyjnego wykorzystania największym problemem parowozowni w Katowicach jest lokalizacja (pomiędzy czynnymi torami), przez co dla podmiotu prywatnego zagospodarowanie obiektu, wzorem Manufaktury czy Centrum Praskiego Koneser, jest mocno utrudnione. Dla lokalnego samorządu, bez zewnętrznego wsparcia, rewitalizacja tak dużego obiektu może być z kolei zbyt wymagająca finansowo.

Analiza dyskursu

Interesującym punktem wyjścia może być analiza stosunku rozmówców do PKP, nie tylko jako organizacji, która była właścicielem i użytkownikiem obu parowozowni w okresie ich normalnego funkcjonowania (zgodnego z założeniami pierwotnymi). Przede wszystkim kwestia zaangażowania PKP w ochronę zabytkowych obiektów dobrze ilustruje zagadnienie odpowiedzialności instytucjonalnej – przedsiębiorstwo, jako państwowa, ogólnokrajowa instytucja o dużym budżecie, wielu zatrudnianych pracownikach i rozbudowanych strukturach, utożsamiana bywa również z władzą państwową, a ocena poczynań PKP może być postrzegana jako ocena państwowego, odgórnego zaangażowania w ochronę zabytków i dziedzictwa. Ta ocena wypadła jednoznacznie negatywnie. Należy podkreślić, że PKP (jako monolityczne przedsiębiorstwo, jak i w postaci wyłonionych z niego spółek) odbierane bywało często jako działające w złej woli, wrogo w stosunku do wolontariuszy, aktywistów i urzędników: „To jest instytucja, przy której pies ogrodnika jest całkiem miłym stworzonkiem" [N, 00:14:08]. Okres przejmowania majątku GKW spod zarządu PKP opisywany był jako czas bezprawia: „Tu był Meksyk – do tego działania likwidatorów

z ramienia PKP, którzy spokojnie mogliby robić udział w rekonstrukcji działań Armii Czerwonej w ‘45 roku” [N, 00:02:43].

Co więcej, pojawiały się liczne oskarżenia o defraudacje, oszustwa, a zwłaszcza niszczenie obiektów zabytkowych w celu zarobkowania na ich złomowaniu: „Jakieś rzeczy leżały w szafach, nie były na żadnych stanach magazynowych. Jakieś maszyny, które były, bo były, nie były w żadnym inwentarzu. Więc wszystko, co się dało, ci ludzie wywozili na złom” [N, 00:20:30]. „Na warsztatach w Rozbarku była w jednym pomieszczeniu, w jednej hali, linia produkcyjna […] do wytwarzania piór resorowych. Była taka piękna maszyna do profilowania […]. Maszyna była XIX-wieczna, miała piękną tą podstawę […] Ja idę do pana dyrektora [tu pada imię i nazwisko urzędnika] i mówię, żebyśmy to chcieli zachować, bo jest piękne. On do mnie mówi: 10 tysięcy. To był rok 2002. A myśmy mieli w kieszeni 50 złotych. 10 tysięcy! Ja mówię: Panie, ale przecież to waży może 150 kilo. To, to tyle nie jest warte! Ja tu ustalam warunki, a nie pan. Nie moja wina, że jest pan biedny. Jak się panu nie podoba, to tam są drzwi. Na moich oczach tę maszynę połamali młotami i wywieźli. Dostali 147 złotych. To jest taka najpiękniejsza ilustracja tego, co robili likwidatorzy” [N, 00:20:48-00:21:43].

Oprócz złych relacji ze spółkami PKP kłopotliwe okazywało się zapewne współpracowanie z samorządami, nie zawsze pozytywnie nastawionymi do działania wolontariuszy: „Tutaj w Bytomiu decyzja o przejęciu zapadła niedługo przed wyborami samorządowymi. Ekipa, która wystąpiła z inicjatywą przejęcia części majątku Górnośląskich Kolei Wąskotorowych od PKP, przegrała wybory. Nowa ekipa szukała wszelkiego pretekstu, żeby nas się pozbyć. No to szukali, [mieli nadzieję] że my się wyłożymy, skompromitujemy i oni będą mogli nas kopnąć w dupę” [N, 00:27:08]. Reasumując, przekazanie majątku samorządom i powierzenie prowadzenia ruchu nowym operatorom, którymi często, jak w przypadku GKW w Bytomiu, stawały się organizacje wolontariuszy, odbywało się niekiedy w atmosferze burzliwych konfliktów personalnych i instytucjonalnych. Jeśli zatem badacze dostrzegają duże zaangażowanie pasjonatów, lokalnych aktywistów i wolontariuszy w ochronę dziedzictwa [Nowacki 2020, s. 29], uzasadnionym w kontekście przeprowadzonych przez nasz zespół wywiadów wydaje się stwierdzenie, że to „oddolne” zaangażowanie jest przeciwstawiane „odgórnemu”, utożsamianemu z władzą (centralną, samorządową lub przedsiębiorstwami), prywatnymi interesami, działaniem w celu odniesienia korzyści materialnej i/lub w złej woli.

Zachowanie parowozowni i stacji w Bytomiu Karbiu wraz z innymi elementami kompleksu Górnośląskich Kolei Wąskotorowych przedstawiane było jako chaotyczna walki z instytucjami, co ilustruje historia odbudowy i demontażu fragmentu linii GKW między Rozbarkiem i Karbiem: „No i szybko się okazało, że myśmy ten tor odbudowali, to jak żeśmy go odbudowali, puścili ten pociąg, to już na drugi dzień go [toru] nie było" [G, 00:05:35]. Takie sytuacje nasilały też konflikt z organami ścigania: „Był problem z policją, bo myśmy tych gości łapali na gorącym uczynku. Policja […] nie odbierała od nas telefonu, szczególnie od [imię jednego z wolontariuszy], albo mówiła, że nie ma radiowozu, coś tam" [G, 00:07:02]. Zwraca uwagę, że w ocenie wolontariuszy nie wynikało to ze złej woli organów ścigania ani nielegalnych powiązań między nimi a przestępcami, a z niewielkich możliwości policji wobec skali przestępczości w mieście – „gwałty były jak obieranie kartofli, to się tak mówiło" [G, 00:07:29]. Reasumując, policja nie była w wypowiedziach rozmówców utożsamiana z instytucjami czynnie działającymi na szkodę wolontariuszy dbających o zachowanie zabytkowego majątku. Jednocześnie akcentowano panujące w regionie warunki kryzysu przestępczości, działanie policji wiążąc z ówczesną sytuacją – trudną i niebezpieczną dla stróżów prawa. Każe to zwrócić uwagę szczególną na kwestię społecznej funkcji dziedzictwa: funkcja ta, realizująca się np. w angażowaniu mieszkańców miast w życie kulturalne, może realizować się tylko w odpowiednich warunkach socjoekonomicznych. Jeśli istotnie we wczesnych latach dwutysięcznych, na terenie obecnej metropolii GZM, przemoc i łamanie prawa były codziennym zjawiskiem („gwałt był jak obieranie kartofli") dziedzictwo nie mogło być skutecznie chronione, a oddolna sprawczość mieszkańców pozostawała silnie ograniczona.

Uważamy, że można wyciągnąć wniosek, iż przekształcanie czynnego zakładu pracy w obiekt o charakterze muzealno-turystycznym może generować silne konflikty społeczne i instytucjonalne, które stają na drodze rozwiązywaniu problemów o charakterze bardziej technicznym i merytorycznym. Inaczej jest z adaptowaniem na takie cele obiektów „porzuconych", których eksploatacja została zakończona, a konserwacja zastopowana. W takich przypadkach na pierwszy plan wysuwa się problem szybko postępującej degradacji wartości użytkowej, często pogorszenie stanu technicznego niemal uniemożliwiające dalszą eksploatację. Może to prowadzić do zwiększania się w czasie kwoty pieniężnej potrzebnej dla wyprowadzenia obiektu ze stanu kryzysowego, a przez to działania na rzecz rewitalizacji mogą budzić kontrowersje z przyczyn finansowych. Z tych przyczyn uważamy, że być może należy większą uwagę

poświęcić teoriom, które rozumieją konflikt nie jako dysfunkcję, a inherentną część procesów związanych z ochroną i konserwacją dziedzictwa [Buivydaitė 2026, s. 9; Tunbridge, Ashworth 1996, s. 33]. Z braku miejsca nie możemy przedstawić tutaj szerszego omówienia tych koncepcji. Pragniemy jednak zaznaczyć, że temat konfliktów personalnych i instytucjonalnych pojawiał się w wypowiedziach naszych rozmówców wielokrotnie.

Najsilniejszy dyskurs obecny w badanym materiale przedstawia dziedzictwo kolejowe jako zasób narażony na materialne zniknięcie. N kondensuje obraz początkowego chaosu w powtórzeniu: „To był Meksyk. To był Meksyk" [N, 00:01:16]. Metafora ta nie tylko wyraża emocje, lecz także konstruuje sytuację bezradności wobec rozkradania i organizacyjnego rozpadu. Uzupełnia ją konkretna scena: „Pociąg pojechał do Miasteczka [Śląskiego] i nie mógł wrócić, bo w międzyczasie, jak miał dwie godziny przerwy tam, to rozkręcono 100 metrów toru" [N, 00:01:38]. Oddolne działania wolontariuszy pracujących na rzecz zachowania zabytkowej kolei wąskotorowej i utrzymania ruchu pociągów turystycznych zostają tu jednak skontrastowane nie ze złą wolą instytucji władzy (PKP, organy samorządowe) lecz działaniami społeczności lokalnej, przyczyniającej się do fizycznej dekonstrukcji zabytkowej tkanki. Działanie to zostaje powiązane w wypowiedziach rozmówców z kryzysem społecznym, jaki jest następstwem upadku przemysłu i wzrostu bezrobocia w rejonie Bytomia: „no i ci górnicy całymi brygadami, tak jak szli kiedyś do pracy, tak, szli w tory i kraść tory, nie, te żeby, nie" [G, 00:00:20]. Faktem jest, że okres lat 90. i wczesnych lat dwutysięcznych był na tym obszarze okresem wyjątkowo trudnym [Popiołek, Janoszek 2016, s. 279]. W tym miejscu należy więc podkreślić, że zaangażowanie wolontariuszy pracujących na rzecz zachowania majątku Górnośląskich Kolei Wąskotorowych „dla przyszłych pokoleń", oznaczało z konieczności wchodzenie w konflikt z częścią społeczności lokalnej utrzymującej się z nielegalnego pozyskiwania złomu. Te przeciwstawne postawy różnych grup społecznych wobec dziedzictwa mogą być postrzegane jako ilustracja dużego zróżnicowanie zachowań ludzkich w sytuacjach kryzysowych, co jednak wymagałoby analiz i badań o charakterze socjologicznym lub psychologicznym, przekraczającym ramy niniejszej pracy.

Duży nacisk rozmówcy kładli na konieczność podejmowania szybkich, doraźnych działań mimo braku wsparcia ze strony samorządu, administracji kolejowej, innych organizacji. PKP z początku zakazuje wolontariuszom wstępu na teren kolei wąskotorowej: „No nie mieliśmy nic, nie? Tutaj nie mieliśmy nawet wstępu" [G,

00:02:17]. W tej sytuacji brak wiedzy eksperckiej jak i doświadczenia zawodowego wolontariuszy, podobnie jak brak przyjętych norm i zasad funkcjonowania organizacji, zostaje z konieczności uznany przez aktywistów za drugorzędny, ponieważ istotne jest jedynie szybkie zorganizowanie prac mających na celu zabezpieczenie majątku zagrożonego fizycznym zniknięciem. G podkreśla, że był to „okres, że myśmy w dzień budowali te tory i ja się tam nauczyłem takie szyny układać" [G, 00:04:20]. N rozwija tę perspektywę: „Nie, [organizacja] absolutnie nie miała żadnych wypracowanych modeli. Nie miała żadnych wypracowanych modeli, myśmy tego wszystkiego się uczyli" [N, 00:42:21]. Z opisów wyłania się obraz organizacji, której członkowie uczą się na własnych doświadczeniach, zdobywając kompetencje metodą prób i błędów, poza stabilnym systemem szkolenia i zarządzania.

Wątek ten łączy się bezpośrednio z dziedzictwem niematerialnym. N zaznacza: „myśmy w większości ich wiedzy doszli sami, bo to u nas były kompletne zerwane ciągłości" [N, 00:02:11]. Ochrona dziedzictwa w przypadku Górnośląskich Kolei Wąskotorowych oznaczała zatem nie tylko ratowanie zabytków (torów, budynków, pojazdów), lecz także odzyskiwanie kompetencji, które nie zostały przekazane przez wcześniejsze struktury organizacyjne (pracownicy PKP nie szkolili i nie wspierali wolontariuszy, nie przekazywali też swojej wiedzy praktycznej, nie licząc pojedynczych sytuacji).

Porównanie wypowiedzi dotyczących parowozowni i zachowanej części kompleksu kolei wąskotorowej w Bytomiu z wypowiedziami na temat parowozowni w Katowicach każe zwrócić uwagę na problem deficytu partycypacji: „ludzie mało się interesują tym, co się dzieje w tkance miejskiej. Co jest, to jest. Co będzie, to będzie" [H, 00:04:38]. Na władze w których gestii pozostają obiekty zabytkowe jest w ocenie rozmówców wywierana dostateczna presja ze strony społeczeństwa, ponieważ zainteresowanie ochroną dziedzictwa i partycypacją w jego ratowaniu jest niewielkie. Z drugiej strony jednak, organizacja wydarzeń w rodzaju „Industriady" (święta szlaku zabytków techniki) wydaje się – zdaniem rozmówców – pozytywnie wpływać na świadomość społeczną i potoczne przekonania. N ujmuje ten zwrot następująco: „zabytki techniki, które wcześniej miały wartość wyrażoną w masie w kilogramach pomnożonej przez aktualną cenę złomu, że jednak one mają inną wartość" [N, 00:27:39]. Status dziedzictwa nie jest więc dany automatycznie, lecz powstaje wraz ze zmianą ram wartościowania, publiczną widzialnością obiektów oraz rozwijaniem ich

funkcji społecznych – i jest to zauważane nie tylko przez badaczy, ale też – a może przede wszystkim – podmioty zaangażowane w ochronę zabytków.

W rozmowach z respondentami uwagę naszego zespołu zwróciły też wypowiedzi, które określiliśmy jako należące do dyskursu autentyczności. W odniesieniu do innego zabytku kolejnictwa, nastawni „Bt" w Bytomiu, H stwierdza: „ta nastawnia stoi w tym miejscu, w którym ma stać, w którym stała od zawsze" [H, 00:34:15]. Uznane zostaje to za ważny atut: fragmentaryczne ocalenie lub przeniesienie obiektu w inne miejsce może oczywiście zachować część jego materialnej substancji, ale sprzyja osłabianiu czytelność pierwotnego kontekstu związanego z funkcją danego obiektu.

Tak rozumiana autentyczność prowadzi do dyskursu „żywego dziedzictwa". G opisuje kontakt z koleją słowami: „Proszę, zobacz sobie, wejdź sobie, dotknij sobie, ubrudź się" [G, 00:16:05]. Wypowiedź przeciwstawia model ochrony oparty na dystansie modelowi opartemu na interakcji, w którym turysta, mieszkaniec lub wolontariusz może wejść w bezpośredni kontakt z urządzeniami. W wypowiedziach N podobną funkcję pełni formuła „Ucząc bawić, bawiąc uczyć" [N, 01:04:18–01:04:37]. Turystyka i edukacja stają się więc narzędziami upublicznienia dziedzictwa. Pamięć kolei ma ponadto wymiar sensoryczny i biograficzny. H mówi o zapachu impregnowanych podkładów: „Mi on przywołuje takie lata dzieciństwa" [H, 00:42:07]. Dyskurs o dziedzictwie zostaje tutaj osadzany w kontekście doświadczeń *stricte* zmysłowych: zmysłowej i cielesnej interakcji z otoczeniem. W tym miejscu pragniemy jedynie zasygnalizować, że pozwalałoby to na rozwinięcie szerszej refleksji nad dziedzictwem kultury przemysłowej w terminach i na gruncie estetyki pragmatycznej i somaestetyki, programów filozoficznych kojarzonych przede wszystkim z Richardem Shustermanem, myślicielem współtworzącym nurt zwany pragmatyzmem [Shusterman 1998; 2016].

Wnioski końcowe i dyskusja

Do najważniejszych wniosków płynących z przeprowadzonych wywiadów należy, zdaniem naszego zespołu, teza o znaczeniu sytuacji gospodarczej i socjoekonomicznej regionu dla możliwości efektywnej ochrony dziedzictwa. Problemy bezrobocia, bezdomności, wyludniania się miejscowości, ubóstwa czy przemocy domowej mogą mieć decydujący wpływ na to, co uznaje się za warte przedyskutowania w ramach publicznej dyskusji, a także na wielkość presji jaka jest wywierana przez społeczeństwo na decydentów. Jeżeli dziedzictwo rozumie się jako aktywnie konstruowane

i negocjowane przez społeczność, należy mieć na uwadze, że ta społeczność musi być w stanie umożliwiającym podejmowanie działań innych niż zapewnienie sobie minimum egzystencji.

Analiza zebranego materiału skłania też do zastanowienia nad konfliktem jako nieuniknioną częścią procesu ochrony dziedzictwa. Konflikt ten często, jak zauważali respondenci, wiązał się z podmiotami dysponującymi dużą władzą, jednocześnie w niewielkim stopniu zaangażowanymi w ochronę dziedzictwa. W przypadku przedsiębiorstw w rodzaju PKP zwraca uwagę również brak możliwości efektywnego wywierania wpływu na organizacje tego typu z zewnątrz (potocznie używa się w kontekście takich instytucji określenia „państwo w państwie").

Wydaje się, że ze względu na szczególny charakter dziedzictwo techniki kolejowej może być szczególnie trudne w ochronie. Pierwotna funkcja zabytku techniki może utrudniać nadanie mu nowej funkcji, co w przypadku zabytków kolei wiąże się też z lokalizacją, zazwyczaj bardziej kłopotliwą w porównaniu do zamków, pałaców czy kamienic.

Przykład zabytkowych kolei wąskotorowych w Bytomiu, Koszalinie i Rogowie, czy parowozowni w Wolsztynie i Jaworzynie Śląskiej, pokazuje jednak, że społeczna gotowość do ratowania dziedzictwa jest duża. W sytuacji gospodarki wolnorynkowej i komercjalizacji dziedzictwa, a także niekiedy złej sytuacji finansowej samorządów, procesy ochrony zabytków kolejnictwa generować mogą jednak silne konflikty instytucjonalne i personalne z powodu problemów z ich finansowaniem. Nie może to dziwić, skoro utrzymanie wielkich hal postojowo-naprawczych czy czynnych parowozów jest kosztowne. Obiekty kolejowe mogą jednak pomagać w tworzeniu silnej społeczności lokalnej, która nie tylko fizycznie ochrania zabytek, ale też tworzy skorupę narracji, chroniącej obiekt jako element dziedzictwa. Dziedzictwo jest w końcu procesem reinterpretacji, a zatem inherentnie społecznym.

Bibliografia

Budny-Rzepecka J., Hojdys S., Lamparska M., Wagner T., Wójkowski G., 2024, *Przywróćmy życie parowozowni w Katowicach. Raport z konsultacji społecznych*, Stowarzyszenie Aktywności Obywatelskiej Bona Fides, Stowarzyszenie Ochrony Dziedzictwa Industrialnego Kongres Ochrony Zabytków

Chabiera A., Dąbrowski A., Fortuna-Marek A., Kozioł A., Lubaś M., Nowak P., Skaldawski B., Stępnik K., 2017, *Dziedzictwo kulturowe w badaniach*, t. I: *Polacy wobec dziedzictwa. Raport z badań społecznych*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Uniwersytet Jagielloński, Warszawa–Kraków

Dąbrowski J., 2017, *Dziedzictwo przemysłu – dziedzictwo niechciane – dziedzictwo nieznane*, „Ochrona Dziedzictwa Kulturowego", nr 3, s. 147-160

Dylewski A., 2012, *Historia kolei w Polsce*, Carta Blanca, Grupa Wydawnicza PWN, Warszawa

Gaweł D., 2020, *Przekształcenia przestrzeni miejskiej, miejsce i nie-miejsce*, „Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych", t. 16, nr 4, s. 106-113

Goranczewski B., Stąporek K., 2009, *Turystyka industrialna na Górnym Śląsku*, „Young Sports Science of Ukraine", Vol. 5, No 4, s. 39-44

Grotowska S., 2016, *Czy architektura czasów PRL ma znaczenie? Analiza wydarzenia medialnego*, „Opuscula Sociologica", t. 17, nr 3, s. 33-44

Herman K. M., 2016, *Kolej wąskotorowa Piotrków-Sulejów*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź

Hinz M., Węglarska K., 2022, *Polacy wobec zabytków. Raport z badania jakościowego*, Ipsos Narodowy Instytut Konserwacji Zabytków, Warszawa

Kaczmarska A., Przybyłka A., 2010, *Wykorzystanie potencjału przemysłowego i poprzemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego", nr 14, s. 207-228

Kęsik G., 2025, *Architektura, dziedzictwo kulturowe i polityka przestrzenna w programach partii politycznych w Polsce*, „Studia Politologiczne", nr 78, s. 237-252

Korcz P., Pyssa R., 2019, *Atlas kolei wąskotorowych*, Kolpress, Poznań

Labuda A. S., 1997, *Niemieckie dziedzictwo historyczno-artystyczne w Polsce*, „Artium Quaestiones", nr 8, s. 5-25

Lewandowski P., 2011, *Budowy, odbudowy, sentymenty, resentymenty*, „Czas Kultury", nr 6, s. 14-21

Mikos von Rohrscheidt A., 2018, *Polityka historyczna z etyką w tle. Patologie w kreowaniu doświadczeń turystów kulturowych*, „Folia Turistica", nr 49, s. 67-123

Murzyn M., 2018, *Czy dziedzictwo jest płynne?*, „Kultura Współczesna. Teoria. Interpretacje. Praktyka", nr 1, s. 110-125

Nadolski P., Soida K., Keller D., Wieczorek E., Terczyński P., 2017, *Węzeł kolejowy Katowice*, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik

Nowacki M., 2020, *Interpretacja dziedzictwa w XXI wieku: Kreatywność, ko-kreacja i publiczny dyskurs w ekonomii doświadczeń*, „Turystyka Kulturowa", nr 3, s. 12-40

Purchla J., 2013, *W stronę heritologii – Akademia Dziedzictwa 2001-2013*, [w:] B. Szyper, M. Wiśniewski (red.), *Akademia Dziedzictwa 2001-2013*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków, s. 7-10

Purchla J., 2019, *Modernizm na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO*, [w:] M. J. Sołtysik, R. Hirsch (red.), *Architektura XX wieku jej badania i popularyzacja w Gdyni i w Europie // Architecture of the 20th century research and popularisation in Gdynia and Europe*, Urząd Miasta Gdynia, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdynia–Gdańsk, s. 25-28

Ratajczak T., 2012, *Zamek Przemysła czy Gargamela? Uwagi na temat kontrowersyjnej budowy atrapy zabytku w Poznaniu*, „Wielkopolskie Sprawozdania Archeologiczne", nr 13, s. 261-273

Shusterman R., 1998, *Estetyka pragmatyczna. Żywe piękno i refleksja nad sztuką*, przeł. A. Chmielewski, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław

Shusterman R., 2016, *Świadomość ciała. Dociekania z zakresu somaestetyki*, przeł. W. Małecki, S. Stankiewicz, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków

Smoke H., 2020, *Cicha apokalipsa Zrujnowane pałace Dolnego Śląska*, Wydawnictwo CM, Warszawa

Soida K., 2025, *Górnośląskie Koleje Wąskotorowe*, t. I, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik

Szygendowski W., Walczak B. M., 2009, *Adaptacje zespołów zabytkowych we współczesnych realiach społeczno-gospodarczych na przykładzie dziedzictwa poprzemysłowego Łodzi*, [w:] B. Szmygin (red.), *Adaptacja obiektów zabytkowych do współczesnych funkcji użytkowych*, Lubelskie Towarzystwo Naukowe, Warszawa–Lublin, s. 137-157

Tilden F., 1977, *Interpreting our heritage*, 3rd ed., University of North Carolina Press, Chapel Hill

Tunbridge J. E., Ashworth G. J., 1996, *Dissonant Heritage: The Management of the Past as a Resource in Conflict*, John Wiley & Sons, Chichester

Ustawa 2000, *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"*, Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948

Ustawa 2003, *Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, Dz.U. 2003 nr 162 poz. 1568

Ustawa 2015, *Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji*, Dz.U. 2015 poz. 1777

Walczak B. M., 2022, *Trudna rewitalizacja zabytków poprzemysłowych w Polsce – osiągnięcia i porażki*, „Ochrona Zabytków", nr 1, s. 7-28

Werner W., Gralik D., Trzoss A., 2019, *Media społecznościowe a funkcjonowanie wiedzy historycznej w Polsce. Raport z badań*, „Przegląd Archiwalno-Historyczny", nr 6, s. 211-235

Wetherell M., Potter J., 1988, *Discourse analysis and the identification of interpretative repertoires*, [w:] Antaki Ch. (ed.), *Analysing everyday explanation: A casebook of methods*, Sage Publications, London, s. 168-183

Wolny T., 2015, *Dyskusja nad odbudową Pałacu Saskiego w Warszawie wobec problemu rekonstrukcji we współczesnej doktrynie konserwatorskiej*, Wydział Historyczny Uniwersytetu Jagiellońskiego, praca licencjacka, Kraków,29.10, [online:] https://ruj.uj.edu.pl/entities/publication/069e6737-32ab-4a99-a5b8-ceb055482da3, 20.06.2026

The Katowice Steam Locomotive Depot as a Subject of Adaptation – A Comparative Case Study

Abstract:

This article analyses the factors influencing the preservation and reuse of the Katowice locomotive depot, comparing its history with that of the Bytom Karb locomotive depot. The study is based on four transcripts of in-depth interviews with three individuals involved in the railroad industry and heritage preservation. The material was subjected to qualitative thematic analysis and an analysis of interpretive repertoires. Recurring themes in the respondents' statements include infrastructure degradation, institutional responsibility, and the importance of grassroots initiatives. The loss of tangible traces of the railway system justifies the need for intervention, while the practical knowledge and commitment of volunteers legitimize conservation efforts. The continuity of the facilities' use, the preservation of their context, and the possibility of direct, sensory contact with the heritage also prove to be significant. A comparison with Bytom Karb highlights the importance of maintaining railway functions; however, it does not allow us to consider this the sole explanation for the differing fates of the two sites. The results reveal that the preservation of technical heritage is an arena where various interpretations and interests clash. An analysis of the narratives helps explain how respondents justify the need to preserve historic sites and assign responsibility for their condition; however, it does not definitively determine the reasons for the failure of efforts regarding the Katowice steam locomotive depot. A limitation of the study is

the small number of respondents and the lack of perspectives from some key stakeholders.
Keywords: heritage, revitalisation, case study, heritology, discourse analysis