

**Oświadczenie złożone
przez senatora Antoniego Szymańskiego
na 47. posiedzeniu Senatu
w dniu 28 września 2017 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka oraz do wiceprezesa Rady Ministrów, ministra kultury i dziedzictwa narodowego Piotra Glińskiego

W związku z prośbą Ruchu Inicjatyw Obywatelskich Tczewa dotyczącą projektu powołania Narodowego Muzeum Kolejnictwa, jaka została mi przekazana, pragnę poprzeć kandydaturę Tczewa zgłoszoną przez ww. organizację społeczną jako dobrą lokalizację dla tego typu ekspozycji.

Tczew ze względu na ścisłe związki z koleją był nazywany miastem kolejarzy. Od roku 1852 stanowił ważny punkt na trasie Kolei Wschodniej łączącej Berlin z Królewcem, na której potrzeby zbudowano w 1857 r. wspinały most przez Wisłę. Od 1896 r. przez to miasto kursował międzynarodowy pociąg Nord Express łączący Paryż z Petersburgiem. Po odzyskaniu niepodległości Tczew był najważniejszą stacją na granicy Polski i Wolnego Miasta Gdańska.

1 września 1939 r. o godzinie 4.34 tczewski dworzec kolejowy był jednym z pierwszych miejsc w naszym kraju, w którym rozpoczęła się II wojna światowa. W okresie powojennym Tczew wraz z pobliskim Zajączkowem stanowiły jeden z największych w Polsce węzłów kolejowych.

Dzięki tak bogatym tradycjom kolejarским miasto wzbogaciło się o wiele technicznych budynków infrastruktury kolejowej. Do naszych czasów dotrwał kompleks przy ul. Warsztatowej składający się z zabytkowych budowli kolejowych z drugiej połowy XIX w. W jego skład wchodzi: jedna z sześciu istniejących w Europie parowozowni okrągłych, tzw. okrągłak; parowozownia wachlarzowa oraz dawne pomocnicze warsztaty kolejowe. Wymienione budynki są nadal używane, dlatego znajdują się w dobrym stanie technicznym. Nadają się one dobrze na potrzeby tworzonego muzeum. W parowozowniach można utworzyć ekspozycję zabytkowych lokomotyw, a w warsztatach pomocniczych uruchomić część multimedialną muzeum. Teren ten znajduje się w środku miasta, w pobliżu historycznych mostów, bulwaru nad Wisłą i jest obszarem duży – można na nim doskonale wyeksponować zabytki, bo będą one widoczne również z okien przejeżdżających pociągów (z kierunku Bydgoszczy i Warszawy).

Ogromnym atutem Tczewa jest bezpośrednia bliskość lokomotywni i wagonowni Zajączkowo, która może stanowić zaplecze techniczne dla muzeum. Ważne jest również to, że pracują tam osoby, które potrafią obsłużyć stary tabor i mogą przekazać swoją wiedzę kolejnym pokoleniom.

Tczew ma doskonałe położenie geograficzne, o ogromnym potencjale turystycznym. Znajduje się na międzynarodowym szlaku łączącym Trójmiasto z Malborkiem. Tu spotykają się ważne dla turystyki kolejowej linie: przez Starogard, Czersk i dalej do skansenu w Kościerzynie; przez Szymankowo do Nowego Dworu Gdańskiego ze skomunikowaniem z wąskotorową Żuławską Koleją Dojazdową; przez Malbork i Elbląg historyczną i malowniczą linią do Braniewa. Nadają się one idealnie do wykorzystania przez pociągi retro.

Warta podkreślenia jest zgodność kandydatury Tczewa z promowaną przez rząd polityką zrównoważonego rozwoju. Narodowe Muzeum Kolejnictwa nie powinno powstać w wielkiej aglomeracji miejskiej, ale w mniejszej miejscowości, dla której będzie ono bodźcem do rozwoju. Polska Północna jest niezwykle uboga w turystyczne atrakcje kolejowe – największe skanseny znajdują się w Wielkopolsce i na Śląsku. Obecnie remontowany jest most tczewski, który jest wyjątkowym obiektem i który doskonale będzie uzupełniał zasoby muzeum kolejnictwa, tworząc kompleksową atrakcję dającą miastu indywidualny atut turystyczny.

Mając na uwadze opisane wyżej argumenty, zwracam się z prośbą o odniesienie się do niniejszego wystąpienia i rozważenie podjęcia stosownych decyzji w przedstawionej sprawie.

Antoni Szymański