

Warszawa, dn. 10.09.2010 r.

**Wojewódzki Urząd Ochrony  
Zabytków we Wrocławiu  
ul. Władysława Łokietka 11  
50-243 Wrocław**

Odpowiadając na pismo DWKZ-EK-050-7/10 z dnia 25 lipca 2010 r. pragnę nie zgodzić się z opinią wydaną przez Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu wg, którego parowóz Ty2-1035, nie kwalifikuje się jako obiekt zabytkowy, ponieważ utracił wartości historyczne lub naukowe.

Trudno zgodzić się z powyższą opinią, ponieważ rozpatrując ją z punktu widzenia naukowego (mechaniki i fizyki) oraz widząc obecny stan techniczny parowozu, to nadal pozostaje on zabytkiem ruchomym będącym dziełem człowieka, który był związany z jego działalnością i stanowi świadectwo minionej epoki. Parowóz ten jest również świadectwem postępu cywilizacji i techniki głównie w latach 40-tych XX wieku. Tego faktu nie da się wymazać z kart historii oraz zaprzeczyć. Również niezaprzeczalnym faktem jest to, że parowozy tej serii były najliczniej produkowane od 1944 roku i najczęściej eksploatowane na sieci PKP, aż do lat 90 –tych, kiedy praktycznie wycofano je z ruchu planowego.

Wg posiadanej przeze mnie wiedzy wynika, że parowóz Ty2-1035 zanim został wystawiony za płot Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej, to niektóre części parowozu zostały odkręcone i zabezpieczone na terenie w/w placówki. Bez problemu można by było je ponownie zamontować. Należy, zatem domniemywać, że do dziś powinny one się tam znajdować. Należałoby zadać pytanie, dlaczego inwestor lub wykonawca pomnika (instalacji) na pl. Strzegomskim nie zamontował tych elementów? Jedyne wykonał atrapę tych części i w absurdalny sposób zamontował w parowozie tuż przed jego ustawieniem do pionu. Sposób, w jaki zamontowano elementy mechanizmu napędowego tj. korbowody i wiązary nie jest prawidłowy z punktu widzenia budowy pojazdów mechanicznych napędzanych parą. W rzeczywistości taki mechanizm nigdy by nie mógł spełniać roli układu napędowego parowozu, tzn. nie mógłby wykonywać swojej pracy.

Czy wobec tego tak ma wyglądać odbudowa parowozu wg założeń artysty? Chwalącego się renowacją zabytku w miejskim ratuszu?

W związku z zaistniałą sytuacją ponad wszelką wątpliwość należałoby dociekać prawdy, kto zawinił tej sytuacji i powinien ponieść tego prawne konsekwencje?

Odpowiedzialność za stan, w jakim znajdował się parowóz Ty2-1035 do chwili postawienia go do pionu na pl. Strzegomskim we Wrocławiu, ponosi nie tylko PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu, który do niedawna był jego właścicielem. Moim zdaniem winę ponosi również właściciel Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej, który wydał dyspozycję wystawienia parowozu za płot w/w placówki, a tym samym zostawił bez opieki. Pytanie, czy właściciel parowozu został poinformowany o tym fakcie?

Przy okazji powstaje kolejne pytanie, czy tak powinien postępować dyrektor placówki muzealnej, w której stacjonują zabytkowe parowozy należące do spółki PKP S.A oraz Muzeum Kolejnictwa w Warszawie? Moim zdaniem tego typu zachowanie dyrektora powinno być piętnowane publicznie, a z przyzwyczajenia sam powinien podać się do dymisji. Jestem przekonany, że żaden dyrektor placówki muzealnej lub skansenu kolejowego nie wydałby polecenia wystawienia za płot, zabytkowego taboru kolejowego, a tym bardziej przyzwolił na jego pocięcie lub zniszczenie.

Jest jeszcze drugi aspekt tej sprawy, o którym nie można zapomnieć. Mianowicie w piśmie nr DWKZ-EK-050-7/10 z dnia 25 lipca 2010 r., Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków stwierdził, że skoro części konstrukcyjne parowozu zostały rozkradzione przed demontażem, to utracił on wartości zabytkowe i historyczne.

Powyższe stwierdzenie jednoznacznie wskazuje na brak elementarnej wiedzy Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu w zakresie budowy parowozów, co miało znaczący wpływ na wydanie nierzetelnej opinii na temat stanu technicznego tego zabytku.

Pragnę odwołać się do literatury fachowej z zakresu budowy parowozów.

**Parowóz jako maszyna ruchoma, składa się z trzech najważniejszych elementów konstrukcyjnych: kotła parowego, silnika parowego (bloki cylindrowe), podwozia (ostoja + zestawy kołowe). Te trzy elementy konstrukcyjne są najważniejsze i niezbędne w parowozie do jego poruszania się samoczynnie po torach.**

Pozostałe części są równie ważnymi częściami, ale co najważniejsze podlegają wymianie i mogą zostać przełożone z innego parowozu z tej samej serii.

### **Wniosek:**

**Ponad wszelką wątpliwość, należy stwierdzić, że najważniejsze elementy konstrukcyjne tego parowozu nie zostały uszkodzone oraz rozkradzione.**

Pozostałe podzespoły parowozu, które zostały rozkradzione nie pomniejszają jego wartości zabytkowej czy historycznej. Również z punktu widzenia konstrukcji (mechaniki), elementy, które zostały zdemontowane lub ukradzione, są elementami wymiennymi. Można je ponownie uzupełnić np. z innego parowozu tej samej serii.

Parowóz Ty2-1035 należy traktować jako zabytek techniki będący maszyną parową liczącą 66 lat, powinien zostać objęty ochroną prawną na podstawie **art 6 ust. 2 pkt d ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z dnia 17 września 2003 r.) tzn. powinien on podlegać ochronie bez względu na jego stan zachowania! W tym przypadku stanowisko Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jest bardzo wątpliwe, ponieważ nie dopuszcza on możliwości roztoczenia opieki prawnej nad tym zabytkiem.**

Zatem wg powyższego toku rozumowania, wiele maszyn przemysłowych, które wyprodukowano przed, a także w czasie II wojny światowej, będącymi świadectwem

minionej epoki nie zasługuje na miano zabytku? W czym ten Parowóz jest gorszy od innych zabytków techniki? Przecież istnieją takie obiekty przemysłowe, których wiek znacznie przekracza 50 lat i przetrwały one do dnia dzisiejszego. Zapewne nie raz były dekompletowane i porzucone, to jednak po ich renowacji i odbudowie wyglądają nie gorzej niż w chwili, kiedy zeszły z taśmy montażowej.

**W moim odczuciu, opinia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu jest bardzo stronnicza i działa na szkodę tego zabytku.** Środowisko pasjonatów zabytków kolejnictwa, które zajmuje się ratowaniem takich parowozów jest wstrząśnięte i poruszone zaistniałą sytuacją. Także mieszkańcy Wrocławia nie są zachwyceni powstającym „dziełem” na placu Strzegomskim, o czym można przeczytać na portalach społecznościowych w Internecie.

**Ponad to, bardzo proszę Dolnośląskiego Konserwatora Zabytków z Wrocławia o przedstawienie logicznych argumentów dla których została wydana tak krzywdząca opinia. Z której wynika, że parowóz Ty2-1035 z Jaworzyny Śląskiej nie kwalifikuje się do wpisu do rejestru zabytków? Wg posiadanej przeze mnie wiedzy, powinna zostać sporządzona opinia przynajmniej przez dwóch niezależnych ekspertów posiadających wiedzę w temacie ratowania zabytków kolejnictwa oraz z zakresu techniki i budowy maszyn parowych.**

**W związku z powyższym mam pytanie czy takowa opinia została wykonana przez WUOZ Wrocław? Jeśli tak to proszę o niezwłoczne przesłanie opinii rzeczoznawców.**

W takiej sytuacji powinna zostać przeprowadzona tzw. wizja lokalna z udziałem przedstawiciela WUOZ z Wrocławia i dwóch ekspertów, o których wspomniałem. Celem zbadania stanu faktycznego oraz sporządzeniu dokumentacji technicznej i fotograficznej.

Dopiero po tak wnikliwej analizie stanu technicznego (faktycznego) przez fachowców oraz WUOZ można orzec, że parowóz utracił swoją wartość historyczną i walory zabytkowe. Powinno się też podać powód, dla którego znajdzie się logiczne uzasadnienie, że ten obiekt nie kwalifikuje się jako zabytek w myśl art. 3 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z dnia 17 września 2003 r.).

Bardzo proszę o niezwłoczną odpowiedź i zajęcie oficjalnego stanowiska w tej sprawie.

W załączeniu przesyłam dokumentację fotograficzną parowozu Ty2-1035.

Z poważaniem

**Do wiadomości:**

Sz.P.  
Bogdan Zdrojewski  
Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego  
Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego  
ul. Krakowskie Przedmieście 15/17

00-071 Warszawa

Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków  
ul. Szwoleżerów 9,  
00-464 Warszawa

Sz. P.  
Ferdynand B. Ruszczyk  
Dyrektor  
Muzeum Kolejnictwa w Warszawie  
ul. Towarowa 1  
00-811 Warszawa

Sz.P.  
Rafał Jurkowlaniec  
Wojewoda Dolnośląski  
Dolnośląski Urząd Wojewódzki  
pl. Powstańców Warszawy 1  
50-951 Wrocław

Sz. P.  
Grzegorz Grzegorzewicz  
Burmistrz  
Miasta Jaworzyna Śląska  
Urząd Miejski w Jaworzynie Śląskiej  
ul. Wolności 9  
58-140 Jaworzyna Śląska,



Fot. 1) Wnętrze kotła parowozu Ty2-1035– puste i pozbawione elementów, jak ściany sitowe, płomienice i płomieniówki. Widok od strony skrzyni ogniowej, która została zniszczona poprzez wsunięcie w jej środek dwóch belek stalowych ze sobą połączonych.



Fot. 2) Podwozie parowozu, bez osprzętu i powycinanymi elementami konstrukcyjnymi. Brak kotła parowozu.. Na terenie Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej





Fot. 3 )Wycinane palnikiem elementy w parowozie Ty2-1035. - marzec 2009 r.



Fot. 4 ) Przykład niszczenia parowozu Ty2-1035. Zdemontowany kocioł parowozu leży po prawej stronie na zdjęciu.



Fot. 5) Ostoja z zestawami kołowymi. Brak wiązarów i korbowodów (całego mechanizmu napędowego parowozu Ty2-1035).





Fot. 6) Parowóz Ty2-1035 na terenie Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej – marzec 2009 r. Obok parowozu widać wyciągnięte elementy armatury kotła, osprzętu. Te elementy powinny zostać zabezpieczone i zachowane.