

Anarcho-Biblioteka
Dobry pieróg to wywrotowy pieróg



Kolej i anarchizm

Krzysztof Herman, Michał Rams



Krzysztof Herman, Michał Rams
Kolej i anarchizm
czerwiec 2021

federacja-anarchistyczna.pl
Artykuł ukazał się w nr 15 „A-taku” (czerwiec 2021) – pdf dostępny tu:
<https://tiny.pl/9gm19>. Przypisy uzupełnione na podstawie
maszynopisu autorów.

pl.anarchistlibraries.net

czerwiec 2021

Spis treści

Anarchistyczny model działania	3
Kropotkin i anarchia w kolejnictwie	4
Kolej jest eko	5
Krwawa kolej	7

Bycie anarchistą jest czasem jak posiadanie rentgena w oczach – zaczynamy zauważać otaczające nas mechanizmy władzy, przemoc państwa, kapitału, patriarchatu... ale dostrzegamy też to, co pozytywne: drobne akty życzliwości, oddolną organizację i międzyludzką solidarność. W niniejszym artykule chcielibyśmy zaprosić Was do spojrzenia w ten sposób właśnie na kolej.

Pociągi to nie tylko transport, ale również publiczna komunikacja. To ostatnie, magiczne słowo wywodzi się z łacińskiego *communio* (wspólnota), które odnajdziemy w wielu pojęciach: w wymianie myśli poprzez język i media, w łączeniu się ludzi właśnie poprzez transport, ale również we wznieślej idei świata pozbawionego wyzysku i zbudowanego na pomocy wzajemnej, anarchokomunizmie. Powiedzieć, że kolej – tak jak każda inna komunikacja – pełni ważną rolę w życiu naszego społeczeństwa, to truizm, ale kiedy myślimy o anarchistycznych sposobach jego organizowania, to kwestia ta zaczyna się komplikować. Jak oddolnie zorganizować ogólnokrajową sieć? Jak ją finansować?

Anarchistyczny model działania

Dobrowolnie, oddolnie tworzone małe grupy pracowników zarządzające majątkiem nie dla zysku, a dla dobra publicznego. Często o ich przetrwaniu decydują zrzutki albo zyski z przekazywanego im jednego procenta podatku. Niekiedy funkcjonują dzięki pomocy samorządów. Pracują w czasie wolnym, po pracy, po szkole, w weekendy. Satysfakcja to ich jedyne wynagrodzenie. I tak już od kilkunastu, czasem kilkudziesięciu lat. Czy są anarchistami? Cóż, nawet jeśli z naszej perspektywy są, to raczej sami by się tak nie nazwali. Być może nawet poczuliby się zaatakowani czy obrażeni. Nie łączą ich poglądy polityczne, a jedynie wspólny cel – ratowanie zabytków kolejnictwa. Mowa bowiem o stowarzyszeniach miłośników kolei, które utrzymują w ruchu zabytkowe lokomotywy i wagony, a niekiedy również całe linie kolejowe z zapleczem technicznym. Taką organizacją jest Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych z Bytomia, dzięki któremu latem odbyć można podróż pociągiem turystycznym po linii kolejowej z połowy XIX wieku. Dzięki nim Górnośląskie Koleje Wąskotorowe są wciąż najstarszą działającą nieprzerwanie koleją wąskotorową świata. Wolontariusze zarządzają również Koleją Wąskotorową Rogów – Rawa – Biała (Fundacja FPKW) czy Parowozownią Skierniewice (PSMK). W całej Polsce działa około trzydziestu in-

stytucji zajmujących się ochroną dziedzictwa kolejowego – w dużej mierze działają dzięki nieodpłatnej pracy miłośników kolei.

Kropotkin i anarchia w kolejnictwie

Czy całą koleją można by zarządzać tak, jak teraz zarządza się pojedynczymi liniami *heritage railways*? Cóż, nie byłaby to sprawa prosta, bo wymagałaby koordynacji setek, a nawet tysięcy ugrupowań. Trzeba jednak pamiętać, że dzieje się tak i dziś, albowiem kolej nie istnieje bez skomplikowanych procesów organizacyjnych na wielu szczeblach. Tymczasem wątpliwe jest, czy scentralizowana i uzbrojona po zęby władza państwowa jest nam potrzebna jako najwyższy szczebel tej organizacji. Zauważył to między innymi Kropotkin, który anarchistycznej kooperacji dopatrywał się we wzajemnej współpracy towarzystw kolejowych. W „Zdobyciu chleba”, książce opublikowanej w 1892 roku, pisał:

Ta olbrzymia sieć połączonych kolei żelaznych i ten bajeczny ruch handlowy, któremu dają podstawę, stanowiący niewątpliwie najbardziej charakterystyczną cechę naszego czasu — jest dziełem swobodnego porozumienia. Gdyby ktokolwiek przed pięćdziesięciu laty przepowiedział coś podobnego, to nasi dziadowie mieliby go za głupca lub wariata i zakrzyczeliby go: „Nigdy w świecie nie uda się doprowadzić do porozumienia stu towarzystw akcyjnych! To utopia, czysta bajka! Porozumienie nakazać by mógł tylko jakiś zarząd centralny, z naczelnym dyrektorem o silnej pięści”¹.

Kropotkin celnie zauważył, że tak naprawdę wszelkie problemy rozwiązywać można na drodze obrad i umów, a kolej jest tego dobrym przykładem.

Oczywiście można argumentować, że kolej lepiej działa w tych państwach, gdzie sieć kolejowa jest własnością państwową. Antyprzykładem są tutaj Stany Zjednoczone, gdzie poszczególne linie należą do prywatnych korporacji czerpiących zyski niemal wyłącznie z przewozów towarowych. To powoduje, że nawet pociągi ekspresowe (teoretycznie najszybsze) muszą ustępować miejsca składom towarowym. Tymczasem w Polsce czy innych

¹ P. Kropotkin, *Zdobycie chleba*, Księgarnia J. Czerneckiego, Warszawa 1925, s. 105–106, <https://thebreadbook.org/images/theconquestofbread-polish.pdf>.

nieją już ku temu narzędzia. Małe organizacje utrzymujące zabytkowe parowozy nie dla zysku, a z pasji do zabytkowej kolei są dla nas dobrym przykładem oddolnej inicjatywy w kolejnictwie. Być może warto zwrócić uwagę również na koleje samorządowe, czyli spółki takie jak Koleje Śląskie czy Koleje Mazowieckie. Może daleko im do anarchizmu, lecz ich istnienie jest dobrym dowodem na to, że kolej niezależna od władz centralnych to dobry pomysł. Musimy pamiętać, że – jak pisał David Graeber we „Fragmentach antropologii anarchistycznej” – „anarchistyczne formy organizacji w niczym nie będą przypominały państw. Będą polegały na nieskończonej mnogości wspólnot, stowarzyszeń, sieci (...)”⁷. Jedną z takich sieci może być właśnie kolej.

⁷ D. Graeber, *Fragmenty antropologii anarchistycznej*, tłum. Qrde, Oficyna Wydawnicza Bractwa Trojka, Poznań 2021, s. 29.

krajach Unii Europejskiej jest inaczej – w rozkładach jazdy pierwszeństwo nadaje się ekspresom, w dalszej kolejności pociągom osobowym, a dopiero na samym końcu towarowym. Gdy ekspres się spóźnia inne pociągi muszą czekać, by ustąpić mu drogi. Wydaje się jednak, że system amerykański, gdzie decyduje zysk rozumiany materialnie, a dobro pasażera liczy się mniej, jest najlepszym dowodem na patologie kapitalizmu. Tymczasem nauka dla nas płynie taka: rozkład jazdy powinno zawsze układać się myśląc o potrzebach podróżnych.

Kolej jest eko

Czy też raczej może być. Jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, w Polsce eksploatowanych jest obecnie 19.503 km linii kolejowych, przy czym aż 62% to linie zelektryfikowane. Trakcję elektryczną wykorzystuje się obecnie na wszystkich głównych liniach kolejowych. W kraju eksploatowanych jest obecnie 1.886 pojazdów trakcyjnych, czyli takich, które posiadają własny silnik: są wśród nich lokomotywy, których zadaniem jest ciągnąć inne pojazdy (wagony) oraz zespoły trakcyjne, czyli pojazdy takie jak Pendolino czy znane z kolei regionalnych Elfy: są to zespoły połączonych ze sobą na stałe wagonów pasażerskich z własnym silnikiem i kabinami sterowniczymi. Wśród wszystkich tych pojazdów silnik elektryczny wykorzystuje 79,9% z nich. Czy to dobrze? Cóż, Szwajcaria zelektryfikowała już wszystkie swoje linie, Kosowo jeszcze żadnej, ale średnia europejska wynosi 55%. Tak więc w Polsce nie jest najgorzej, zwłaszcza że wyprzedzamy Wielką Brytanię i Niemcy. Gorzej jednak, że prąd, który płynie w przewodach sieci trakcyjnej nie pochodzi ze źródeł odnawialnych. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych SA podaje, że 93% energii elektrycznej w naszym kraju pochodzi ze źródeł nieodnawialnych – głównie węgla kamiennego. Ostatecznie jednak nie jest to problem samej kolei, która pozytywnie wypada na tle innych środków transportu. W przeciwieństwie do samochodów i samolotów kolej może być całkowicie zielona, nie zanieczyszczać powietrza. Jeśli więc chcemy mieć społeczeństwo anarchistyczne i jednocześnie zachować wszystkie zdobycze rewolucji naukowo-technicznej powinniśmy postawić na transport szynowy (ewentualnie kolej niekonwencjonalną).

Radosław Antonów w swojej książce „Pod czarnym sztandarem. Anarchizm w Polsce po 1980 roku” (2004), wspomina m.in. o Obywatelskiej Lidze Ekologicznej (współtworzonej przez środowisko Ruchu Społeczeństwa

Alternatywnego i Federacji Anarchistycznej – red), która działała w Polsce w latach dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia. Starła się ona promować kolej, jako alternatywę dla transportu samochodowego, odpowiedzialnego za duże zanieczyszczenie powietrza². Anarchistki i anarchiści z OLE (zresztą nie tylko oni) już trzydzieści lat temu rozumieli to, czego do dziś nie chcą zrozumieć nasze władze – smog zabija. Parę lat temu, na ulicy Sławkowskiej w Krakowie, na ścianie jednej ze staromiejskich kamienic pojawiła się tablica. Napis głosi: „Pamięci ponad 6000 krakowian, do których śmierci w latach 2000-2015 przyczynił się smog. Ich można było uratować”. Antonów piszę również o istotnej roli anarchistek i anarchistów w organizowanej przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei kampanii pod nazwą „Kolej na kolej” znanej również z hasła „TIRY na tory”³. Układ, na jaki mogliby wówczas pójść z państwem ekoanarchiści Antonów opisywał w następujący sposób:

W polityce transportowej uwzględnione zostałyby potrzeby regionów i społeczności lokalnych, a nie zasady centralnego planowania. Skarb Państwa przeznaczyłby środki jedynie na budowę obwodnic wokół miast oraz modernizację istniejących dróg, natomiast odstąpiłby od realizacji programu budowy autostrad. Państwo natomiast zajęłoby się promocją transportu publicznego i rowerowego oraz zaprzestałoby promocji samochodu w publicznych mediach oraz dotowania przemysłu samochodowego⁴.

W kontekście walk o wykorzystanie kolei w celach ekologicznych nie sposób nie wspomnieć o walkach w bardziej dosłownym tego słowa znaczeniu, które prowadził w latach dziewięćdziesiątych niesławny Oddział 13 Grudnia, późniejszy Ludowy Front Wyzwolenia: 7 czerwca 1990 roku członkowie LFW protestując przeciwko podwyżkom cen biletów odpalili granat łzawiący w budynku Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych⁵. Można i tak.

Krwawa kolej

W XIX wieku duży wpływ na rozwój sieci kolejowych miały państwa, niekiedy nawet o wydaniu zezwolenia na budowę i koncesji na eksploatację decydował osobiście władca. Pośrednio duży wpływ na kolej mieli różnego rodzaju doradcy – zwłaszcza wojskowi. W carskiej Rosji względy gospodarcze (nie mówiąc o dobru publicznym) miały znaczenie drugorzędne. Dlatego linie kolejowe projektowano, przykładając do mapy linijkę. Postępowano dokładnie odwrotnie niż w Prusach, gdzie linie kolejowe wiły się od miasta do miasta. Co więcej, w Rosji niemal zakazano budowy linii o układzie równoleżnikowym, co miało zapobiegać wykorzystaniu w przyszłości kolei do podboju kraju.

Podczas pierwszej i drugiej wojny światowej kolej odegrała wielką rolę. Własnym pociągami pancernymi dysponowali m.in. powstańcy śląscy i wielkopolscy, a na Ukrainie anarchiści – ochotnicy Nestora Machno. Zresztą przebieg walk machnowców, zarówno z bolszewikami, jak i białymi, był w dużej mierze uzależniony od przebiegu linii kolejowych na Ukrainie⁶. Nie można również zapominać, że podczas drugiej wojny światowej kolej transportowała miliony więźniów do obozów koncentracyjnych i łagrów.

Kolej zawsze dobrze służyła zbrodnicy systemom – od faszyzmu, przez totalitarny komunizm, po kapitalizm. Nie mogło być inaczej, skoro zrodziła się z wyzysku i podboju – jednym z najważniejszych symboli walki Europejczyków z ludnością rodzimą Ameryki Północnej jest budowa linii kolejowej łączącej wschodnie wybrzeże z zachodnim. Kolej odbierała grunty i karczowała lasy, zmieniała wsie w miasta (tak np. powstały Katowice), przeobrażała przestrzeń, umożliwiając kolonizację i eksplorację. Bez kolei nie byłaby możliwa industrializacja, nie byłoby wielkich fabryk, kopalń, hut, korporacji, a w konsekwencji zatrutych rzek, jałowej ziemi, martwych drzew i smogu. Warto więc mieć na uwadze, że kolej od zawsze była narzędziem podboju i jednocześnie symbolem kapitalizmu (nawet, gdy oficjalnie mówiono o komunizmie i dobru publicznym). Kolej jest symbolem represji i żarłocznej pogoni za zyskiem.

Wydaje się jednak, że wspólnymi siłami moglibyśmy – my, czyli całe społeczeństwo – ufundować sobie kolej społeczną. I co więcej, wydaje się, że ist-

² R. Antonów, *Pod czarnym sztandarem. Anarchizm w Polsce po 1980 roku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2004, s. 155.

³ Tamże, s. 290–291.

⁴ Tamże, s. 291.

⁵ Tamże, s. 318.

⁶ Więcej na ten temat można przeczytać w jednej z najnowszych książek o powstaniu przeprowadzonym przez Nestora Machno, autorem której jest Colin Darch. Autor pisze tam wyjątkowo dużo na temat socjoekonomicznych uwarunkowań powstania machnowszczyzny. C. Darch, *Nestor Makhno and Rural Anarchism in Ukraine, 1917–21*, Pluto Press, London 2020.