



Angażowanie nowego pokolenia - Młodzież i zabytkowe koleje Raport Brytyjskiej Komisji Parlamentarnej ds. Dziedzictwa Kolei

Słowo wstępne



W ciągu minionych trzydziestu lat polskie dziedzictwo kolejowe nie doczekało się poważnego traktowania. Zabytkowe koleje, są podtrzymywane przy życiu głównie dzięki zaangażowaniu społeczników. Często także w pewnym zakresie bezinteresownie finansowane z kieszeni entuzjastów. Ze strony państwa nie występuje żadne systemowe wsparcie dla utrzymania historycznego taboru i infrastruktury. Stosunkowo „młode” zabytki kultury technicznej często przegrywają ze starszymi obiektami takimi jak stanowiska archeologiczne, obiekty pałacowe czy sakralne.



Oczywistym jest że w dłuższej perspektywie działania podejmowane wyłącznie społecznymi siłami nie uchronią tego typu obiektów przed unicestwieniem. Wymierne, zmierzające do zachowania kolei zabytkowych działania ze strony państwa musi poprzedzić publiczna, powszechna dyskusja i uświadomienie zarówno ogółowi społeczeństwa jak i decydom znaczenie i wartość tego typu obiektów. W innych krajach problem ten dostrzeżono już dawno temu. Działająca w strukturach Brytyjskiego Parlamentu Komisja Parlamentarna ds. Dziedzictwa Kolei sporządziła raport szczegółowo opisujący obecne znaczenie i wartość zabytkowych kolei. Co warto podkreślić przedmiotowy raport dostrzega w obiektach dziedzictwa kolejowego nie tyle nostalgiczne bądź sentymentalne walory dawnej kolei, co konkretne zadania społeczne oraz istotne wartości gospodarcze dla współczesnej branży kolejowej. Dostrzeżono także, istotną dziś w dyskursie publicznym, kwestię paradytów zatrudnienia i rozważono podjęcie szeregu działań z wykorzystaniem kolei historycznych.

Przedstawione w Raporcie doświadczenia i problemy funkcjonowania kolei historycznych doskonale ilustrują analogiczne problemy występujące w Polsce. Część z nich bywa niedostrzegana nawet w samym gronie entuzjastów kolei. Wyrażam nadzieję że publikacja poniższego polskiego tłumaczenia raportu przyczyni się do zmiany postrzegania kolei zabytkowych w Polsce i upowszechni ich adekwatne wartościowanie względem potrzeb społeczeństwa ale także współczesnej, szeroko rozumianej branży kolejowej.

Koleje historyczne, podobnie jak klasyczne żaglowce w wyższych szkołach morskich, uczy podstaw działania kolejowego organizmu. Dziś bardzo często ukrytego w programach komputerowych, nienamacalnych i nierzezywistych, lecz działających i niezbędnych do jego funkcjonowania.

Adam Wawrzyniak
Michał Zajfert

Streszczenie Raportu

Koleje historyczne przynoszą wiele korzyści ludziom zaangażowanym w ich działalność i całemu społeczeństwu będąc m.in. bogatym obszarem edukacyjnym. Zdając sobie z tego sprawę, większość kolei historycznych zachęca do wizyt grupy szkolne. Jednym z ograniczeń tej działalności jest dostępność wolontariuszy do poświęcenia czasu na przygotowanie i prowadzenie takich zajęć.



Fot. 1. Billy Johnson palacz na *Swanage Railway*. Oprócz szkolenia technicznego i pozyskiwania umiejętności życiowych, praca na kolejach historycznych jest również przyjemnością.

W Wielkiej Brytanii koleje historyczne zatrudniają ponad 3 tys. pełnoetatowych pracowników i angażują około 22 tys. wolontariuszy oraz są wspierane poprzez darowizny i wykupowane udziały. Działalność kolei historycznych jest więc głównie możliwa dzięki wolontariuszom, których praca zapewnia utrzymanie i obsługę kolei, zarządzanie nią i zbieranie niezbędnych funduszy. W Wielkiej Brytanii

większość wolontariuszy należy do grupy wiekowej 55+. Udział najmłodszych wolontariuszy (poniżej 18 lat) wynosi zaledwie ok. 5%, z czego tylko 1% stanowią dziewczęta. W perspektywie długoterminowej zagraża to kontynuacji działalności kolei historycznych. Nie jest możliwe zapewnienie ciągłości działania jedynie dzięki wsparciu osób starszych przechodzących na emeryturę lub mniej aktywnych zawodowo. W rezultacie większość kolei musi zająć się aktywną rekrutacją i zachęcaniem młodych wolontariuszy, którzy są przyszłością kolei historycznych. Dotyczy to także młodych wolontariuszek zainteresowanych nietradycyjnymi pracami, co zasługuje na wsparcie. Z jednej strony organizacje bardziej zróżnicowane pod względem płci mają większe szanse na odniesienie sukcesu. Z drugiej strony szeroki wachlarz możliwości działania związanych z kolejami historycznymi może prowadzić do ogólnego zwiększenia zaangażowania kobiet w naukę i inżynierię.

Praca wolontariacka na kolejach zabytkowych przynosi młodym ludziom szereg korzyści. Rozwijają umiejętności społeczne poprzez integrację, budują pewność siebie oraz umiejętności interpersonalne. Wolontariat na kolejach historycznych daje możliwość pracy z osobami dzielącymi te same zainteresowania, bez względu na różnice pokoleniowe, zachęca do pracy zespołowej i przestrzegania dyscypliny, rozwija wiedzę techniczną. Może to zapewnić poczucie kierunku rozwoju i pomóc młodym ludziom w dokonaniu wartościowych wyborów dotyczących kariery i stylu życia.



Fot. 2. Para fascynuje wszystkie pokolenia. Młodzi adepci słuchają z wielką uwagą, jak obsługuje się ekspresową lokomotywę pasażerską „Eddystone” na Swanage Railway.

Za kluczowy okres rozwoju młodzieży dla potencjalnego jej zaangażowania w działalność kolei historycznych uznaje się wiek między 14 a 16 rokiem życia. Oferując możliwości rozwoju umiejętności z zakresu od mechaniki precyzyjnej po catering, kolej zabytkowa może zapewnić młodym wolontariuszom czerpanie przyjemności i korzyści z doświadczania pracy na jej rzecz.

Niestety mniejsze koleje nie mają zasobów, aby prowadzić dedykowane grupy wiekowe, wówczas młodzież może pracować w parach ze starszymi, wykwalifikowanymi wolontariuszami.

Coraz trudniej jest znaleźć wśród emerytów nowych kandydatów gotowych do przejęcia obowiązków osób kierujących kolejami historycznymi. Dzieje się tak ze względu na wzrost obowiązków formalnych oraz zmniejszającą się liczbę potencjalnych menedżerów wśród osób przechodzących na wcześniejszą emeryturę w związku z wydłużeniem czasu pracy zawodowej.

Ważne jest, aby starsi wolontariusze na stanowiskach kierowniczych i nadzorczych zachęcali młodszych do rozwijania talentów i tworzyli im możliwości awansu. W konsekwencji umożliwili młodszym ich zastąpienie nie dopuszczając tym samym do frustracji związanej z długotrwałym oczekiwaniem na możliwość awansu w strukturach organizacji. Nie jest to łatwe, ponieważ entuzjazm i determinacja starszych wolontariuszy, które zapewniły przetrwanie kolei historycznych, sprawia, że są oni mocno z nimi związani. W wielu przypadkach starsi wolontariusze pozostają także na swoich stanowiskach z powodu braku chętnych młodszych osób gotowych do ich zastąpienia.



Fot. 3. Kilka dziewcząt jest członkami grupy młodych wolontariuszy, która opiekuje się przystankiem Newton Dale Halt na North Yorkshire Moors Railway, do którego można dotrzeć tylko pociągiem lub pieszo.

Koleje są samowystarczalne i spełniają wymagane przepisy. Niestety mają trudności z zarządzaniem młodzieżą, ze znalezieniem wystarczającej liczby doświadczonych wolontariuszy, którzy byliby odpowiedzialni za nadzór, ochronę, szkolenie i doradztwo wobec młodych wolontariuszy. Starsi wolontariusze ciesząc się wykonywaną pracą przy remontach lub eksploatacji, często nie poświęcają dostatecznie dużo czasu na opiekę nad młodszymi członkami zespołu.

Koleje historyczne są cennym miejscem rekrutacji dla branży kolejowej a osoby z doświadczeniem zdobytym na kolejach historycznych dysponują szeroką wiedzą i doświadczeniem zawodowym które dają im przewagę w nowym miejscu pracy. Dotyczy to nie tylko tych, którzy zdobyli kolejowe uprawnienia pracując na kolei historycznej, ale także tych, którzy po prostu zdobyli doświadczenie bez formalnych kwalifikacji. Rola kolei historycznych polegająca na szkoleniu przyszłych pracowników w pełni uzasadnia szersze uznanie dla tych kolei wśród przedsiębiorstw branży kolejowej i ich bardziej proaktywną współpracę z lokalnymi kolejami historycznymi.



Komisja Parlamentarna ds. Dziedzictwa Kolei
Parlament Zjednoczonego Królestwa
Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
Lipiec 2018 r.

Słowo wstępne Przewodniczącej Komisji

Praca zespołowa, integracja społeczna, rozwój umiejętności i poczucie celu są promowane pośród młodzieży poprzez wolontariat na kolejach historycznych. Członkowie naszej komisji przekonali się, że niektóre przykłady młodych zaangażowanych osób są inspirujące, a praca wykonywana przez koleje historyczne to potężna siła wspierająca integrację społeczną oraz świetny przykład zapewnienia rozwoju zawodowego i szkoleń.

Przedmiotowy raport pokazuje ważną rolę kolei historycznych w edukacji i szkoleniu młodych ludzi, nie tylko w aspektach technicznych o charakterze kolejowym, ale także w ogólnych umiejętnościach niezbędnych w codziennym dorosłym życiu. Jest to symbiotyczna relacja, ponieważ młodzi ludzie czerpią ogromne korzyści z pracy na kolejach historycznych, podczas gdy przyszłość kolei historycznych zależy w dużej mierze od młodych ludzi, których te koleje przyciągają.

W moim okręgu wyborczym widziałam jaką wartość niesie Great Central Railway dla szkół w Loughborough w ożywianiu edukacji STEM oraz w zapewnianiu staży i szkoleń dla młodzieży, a ten raport pokazuje, w jaki sposób takie korzyści są rozpowszechniane w Wielkiej Brytanii.

Koleje historyczne są również ważnym instrumentem rekrutacyjnym dla krajowej sieci kolejowej i istnieje możliwość rozwoju tego jako aktywnej i pozytywnej współpracy.

Nasz raport pokazuje, że dla zapewnienia dalszego funkcjonowania kolei historycznych, w ich działalność będzie musiała się zaangażować większa liczba młodych wolontariuszy. Należy zrobić więcej, aby zachęcić także dziewczęta do działalności wolontariackiej w sektorze tradycyjnie postrzeganym jako aktywność dla chłopców. Wiemy, że kobiety i dziewczęta mają umiejętności oraz predyspozycje do pracy w wielu dziedzinach, takich jak inżynieria, w których tradycyjnie nie były dotychczas szerzej reprezentowane. Dzięki temu koleje historyczne będą mogły znaleźć odpowiednią liczbę młodych wolontariuszy niezbędnych do ich zachowania w dłuższej perspektywie.

Jestem wdzięczna za otwarte podejście przyjęte przez wszystkich tych, którzy przedstawili odpowiednie przykłady, które pozwoliły nam stworzyć wyważone sprawozdanie, którego wnioski i zalecenia pomogą w dalszym rozwoju. Jestem również wdzięczna za wsparcie HRA (ang. Heritage

Railway Association) w dostarczonych przez nie informacjach uzupełniających oraz w pokryciu kosztów wydrukowania raportu.

Polecamy to sprawozdanie wszelkim inicjatywom podejmowanym przy kolejach historycznych, podmiotom krajowej sieci kolejowej i rządowi, biorąc pod uwagę szeroki zakres polityki społecznej i edukacyjnej, a także wyrażamy nadzieję, że będzie on podstawą przyszłego rozwoju, a zwłaszcza zniesienia ograniczeń, które obecnie utrudniają zaangażowanie młodszych wolontariuszy.

Rt Hon Nicky Morgan MP
Przewodnicząca Komisji Parlamentarnej
ds. Dziedzictwa Kolei

1. Kluczowe ustalenia i streszczenie

- a. Koleje historyczne przynoszą szeroki zakres korzyści młodym ludziom i całemu społeczeństwu. Oferują ekscytujące i ambitne możliwości dla młodych wolontariuszy, obejmujące umiejętności z zakresu od mechaniki precyzyjnej po catering.
- b. Młodzież pracująca wolontariacko na kolejach historycznych odnosi znaczące korzyści, rozwija swoje umiejętności społeczne oraz wiedzę techniczną. To doświadczenie zachęca do pracy zespołowej i przestrzegania dyscypliny, rozwijania umiejętności interpersonalnych i integracji społecznej. Może zapewnić poczucie kierunku i celu oraz pomóc młodym ludziom w dokonaniu wartościowych wyborów dotyczących kariery i stylu życia.
- c. Koleje historyczne same w sobie zapewniają wiele niezwykle cennych korzyści i wspierają szeroki zakres działań rządowych ukierunkowanych w stronę zapewnienia lokalnego wzrostu gospodarczego, rozwoju turystyki, zatrudnienia, szkoleń, spójności społecznej i dostępności.
- d. Koleje historyczne są ważnym ośrodkiem rekrutacyjnym dla krajowej sieci kolejowej, oraz zapewniają stały napływ młodych kandydatów, z pewnym doświadczeniem zawodowym, do pracy na ogólnokrajowej sieci kolejowej.
- e. Koleje historyczne mają do odegrania ważną rolę w edukacji, a wizyty grup szkolnych są kluczową częścią działalności większości takich kolei. Służą do wspierania przekazywania zagadnień związanych z nauką, technologią, inżynierią i matematyką (STEM), a także badań nad historią, geografią, sztuką i projektowaniem. Ta praca jest również wspierana przez szeroki program wydarzeń prowadzonych przez *National Railway Museum* (NRM) w Yorku i Shildon, z których korzysta 147 tys. młodych ludzi rocznie.
- f. Wiele zabytkowych kolei dobrze radzi sobie z prowadzeniem praktyk dla młodszych osób. Najlepszym przykładem, który jest wzorem dla innych obszarów działalności, jest program szkoleniowy dla wysoce wyspecjalizowanych umiejętności w obszarze kotłów lokomotyw parowych prowadzony przez BESTT (ang. Boiler and Engineering Skills Training Trust).
- g. Koleje historyczne w dużej mierze polegają na wolontariuszach i bez nich nie mogłyby istnieć, ale liczba najmłodszych wolontariuszy (poniżej 18 lat) wynosi zaledwie około 5%, wśród których liczba dziewcząt jest znikoma (poniżej 1%).
- h. Wymagania kolei zabytkowych są silnie skoncentrowane na bezpieczeństwie i wprowadzono środki mające na celu ochronę młodych wolontariuszy poprzez systemy

zarządzania bezpieczeństwem, oraz narzędzia związane z zarządzaniem i oceną ryzyka. Należy zachować szczególną ostrożność w stosunku do młodych wolontariuszy, aby upewnić się, że pracują w ramach posiadanych możliwości i kompetencji.

- i. W tradycyjnie męskim sektorze coraz więcej kobiet jest obecnie zaangażowanych w pracę i zarządzanie kolejami historycznymi. Ich liczbowy udział pozostaje niewielki, ale jasne jest, że młode wolontariuszki są chętne podejmować nietradycyjne prace, do czego należy je zachęcać i co zasługuje na wsparcie. Obecnie ukryty talent młodych kobiet (wolontariuszy i płatnego personelu) nie jest w pełni wykorzystywany przez koleje historyczne.
- j. Nieaktualne przepisy w postaci ustawy o zatrudnieniu kobiet, młodych osób i dzieci (ustawa z 1920 r.) stały się już znaczącym ograniczeniem w rekrutacji młodych wolontariuszy poniżej 16. roku życia. Nie tylko uniemożliwia im to aktywne zaangażowanie i korzystanie z doświadczeń ich rodziców i dziadków, ale także ryzykuje ich utratę dla sektora kolejowego, ponieważ znajdują inne obszary rozwijania swoich zainteresowań na kluczowym etapie ich życia i podczas poszukiwania przyszłego zawodu.
- k. Sprawy związane z rejestrem karnym są ważne i obowiązują wszystkie koleje, ale proces ten jest biurokratyzowany i trudny do przeprowadzenia dla wolontariuszy. W szczególności wymogi dotyczące osób w wieku 16-18 lat są niejasne, a procedury obowiązujące w DBS (ang. Disclosure and Barring Service) wydają się nie być w stanie zapewnić większej przejrzystości. Nie uważamy, że prawodawca powinien pozostawić to do rozstrzygnięcia sądownemu, to DWP (ang. Department of Work and Pensions) powinno jasno określić swoje stanowisko, szczególnie tam, gdzie za wdrożenie tego ważnego wymogu odpowiadają wolontariusze, a nie opłacani pracownicy.

Podsumowanie i rekomendacje zostały przedstawione w 16. punkcie niniejszego raportu.

2. Wprowadzenie

Młodzi wolontariusze to przyszłość zabytkowych kolei, a praca z nimi rozwija ich umiejętności życiowe i buduje pewność siebie, a także daje radość z pracy z tymi, którzy dzielą ich zainteresowania, bez względu na różnice pokoleniowe.

Znaczenie zabytkowych kolei dla lokalnej gospodarki zarówno dla zatrudnienia, jak i turystyki zostało opisane w pierwszym raporcie Grupy pod tytułem „The Value of Heritage Railways”, opublikowanym w 2013 r.

Koleje historyczne w Wielkiej Brytanii zatrudniają nieco ponad 3 tys. pełnoetatowych pracowników i angażują około 22 tys. wolontariuszy oraz są wspierane przez wiele innych osób poprzez darowizny i wykupowane udziały. Niedawna ankieta przeprowadzona przez HRA wykazała istnienie około 774 młodszych wolontariuszy (poniżej 16. roku życia), a liczba ta jest prawdopodobnie nieco zaniżona.

Obecna liczba młodych wolontariuszy (około 3,5% siły roboczej) nie jest wystarczająca do zapewnienia kontynuacji obecnego poziomu działalności kolei historycznych w perspektywie długoterminowej, a niniejsze sprawozdanie rozważa, co można zrobić, aby poprawić wyniki rekrutacji,

a w szczególności poprzez zachęcanie większej liczby młodych kobiet.

3. Przesłanie

- i) Studium miało na celu ustalenie faktów na temat liczby młodych ludzi zainteresowanych kolejami historycznymi, identyfikację i analizę oferowanych programów szkoleniowych oraz praktyk a także ocenę ich wartości.
- ii) Starano się również ustalić, w jakim stopniu koleje oferują udogodnienia dla szkół podstawowych i średnich, które są istotne z punktu widzenia organizacji lekcji tematycznych czy programów praktyk dla zdobywania doświadczenia zawodowego. Rozważono, w jaki sposób oferta kolei odpowiada potrzebom szkół i jak można ją ulepszyć dla obopólnych korzyści.
- iii) W badaniu przeanalizowano kwestie prawne i regulacyjne dotyczące pracy z młodymi ludźmi, rozważono, w jakim stopniu ograniczają one zakres zachęcania młodych wolontariuszy, i zalecono w jaki sposób można przezwyciężyć problemy bez zmniejszania oferowanej im ochrony.
- iv) Ogólnym celem było określenie środków mających na celu ułatwienie kolejowym zabytkom angażowanie i wspieranie zainteresowania okazywanego przez młodych ludzi oraz oferowanie im możliwości zdobycia doświadczenia zawodowego lub szkolenia i zatrudnienia w zakresie szerokiego zakresu umiejętności potrzebnych do zarządzania kolejami historycznymi.

4. Wartość wolontariatu

Koleje historyczne funkcjonują głównie dzięki wolontariuszom, których praca zapewnia utrzymanie i obsługę kolei, zarządzanie nią i zbieranie niezbędnych funduszy. Rzeczywiście, niektóre koleje takie jak *Helston Railway* czy *Leighton Buzzard Railway* są w całości prowadzone przez wolontariuszy, bez płatnego personelu. Większość wolontariuszy, co nie stanowi zaskoczenia, należy do grupy wiekowej 55+, ale rdzeń grup roboczych stanowią wolontariusze dojrzały i mniej entuzjastycznie nastawiona grupa młodszych wolontariuszy (poniżej 21 lat). Dokładne dane nie istnieją, ale ta ostatnia grupa prawdopodobnie stanowi około 3,5% wolontariackiej siły roboczej. Koleje historyczne dostrzegają, że zapewnianie ciągłości działania jest niemożliwe jedynie w oparciu o starsze osoby przechodzące na emeryturę lub stające się mniej aktywne zawodowo. W rezultacie większość kolei musi zająć się aktywną rekrutacją i zachęcaniem młodych wolontariuszy.

Rekomendujemy, aby koleje historyczne rejestrowały liczbę młodych ludzi zaangażowanych w sprawy kolei a HRA powinna być w posiadaniu zagregowanych danych ogólnokrajowych.

5. Działania

Działania podejmowane przez młodych wolontariuszy są liczne i różnicowane. Obejmują one zagadnienia leżące u podstaw zainteresowania pracą na kolei, obejmujące szeroki zakres aspektów technicznych, eksploatacyjnych, marketingowych i administracyjnych.



Fot. 4. Modelarstwo kolejowe pomaga nauczyć podstawowych zasad funkcjonowania kolei i wymaga zręczności oraz umiejętności budowania i utrzymywania złożonych układów, tak jak tutaj na *West Somerset Railway*, która ma dobrze prosperującą grupę młodych wolontariuszy.

Przedstawiciele kolei historycznych z którymi rozmawialiśmy wskazali, że głównymi zadaniami podejmowanymi przez młodych wolontariuszy są:

- utrzymanie w czystości lokomotyw,
- pomoc przy pracach montażowych przy lokomotywach (z ograniczeniami w zakresie pracy elektronicznymi),
- prace utrzymaniowe i remontowe przy wagonach,
- wykonywanie obowiązków konduktora,
- sprzątanie składów pociągów,
- obsługa cateringu,
- usuwanie roślinności z linii kolejowej,
- ogólne prace budowlane,
- wsparcie przy pracach na stacji (pomoc pasażerom, sprzątanie, z wyłączeniem zadań związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego),
- prowadzenie pociągów na makietach (w tym nauczanie podstawowych zasad funkcjonowania kolei).

Należy zauważyć, że realizacja powyższych zadań jest idealną podstawą do dalszego zdobywania wiedzy i umiejętności niezbędnych do pracy na kolei, przy jednoczesnym uniknięciu realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

6. Grupy młodych wolontariuszy

Zebrane materiały wskazują, że większe koleje prowadzą grupy dostosowane do potrzeb młodych ludzi, które pomagają ukierunkować ich zainteresowania, rozwijać umiejętności i dawać wyraźne korzyści społeczne w podnoszeniu poczucia własnej wartości wśród młodych członków. Przedstawiciele *Swanage Railway* wskazali, że niektórzy z młodych wolontariuszy doświadczyli nieodpowiedniego traktowania przez swoich rówieśników, którzy nie podzielali ich zaangażowania w działalność na kolei historycznej. Do grupy młodzieżowej dołączają osoby, które wcześniej chciały ukryć swoje zainteresowania lub które czuły się wyobcowane, a teraz stały się częścią przyjaznej, serdecznej grupy ludzi o podobnych zainteresowaniach zapewniającej możliwość współdzielenia zainteresowań bez negatywnego osądzania. Zostali częścią podobnie myślącej grupy osób w której mogli uzyskać aprobatę i uznanie za ich zainteresowanie i wiedzę.

Największe koleje były w stanie zapewnić różne zespoły dla różnych grup wiekowych. Na przykład *Bluebell Railway*

oferuje członkostwo w klubie „Stepney” (nazwanym na cześć jednej z ich małych lokomotyw) dla najmłodszych dzieci (poniżej 8 lat) w celu zapewnienia rozwoju ich zainteresowań oraz organizacji wycieczek kolejowych i wizyt na innych kolejach. Dla grupy dzieci w wieku od 9 do 15 lat funkcjonuje „Club 9F” (nazwany na cześć większej lokomotywy) oferuje możliwość wykonywania prac pod nadzorem w zakresie czyszczenia lokomotyw, prac konserwatorskich przy wagonach i realizacji obowiązków stacyjnych. Comiesięczne spotkania pozwalają członkom poznać zasady funkcjonowania i utrzymania kolei.

North Yorkshire Moors Railway ma grupę młodych wolontariuszy pracujących w lokomotywowniach, dodatkowo jedną grupę obsługującą catering na stacjach i w pociągach oraz dwie grupy zajmujące się różnymi obowiązkami wzdłuż linii kolejowej, działające przy stacjach w Pickering i Levensham.

Mniejsze koleje nie mają zasobów, aby prowadzić dedykowane grupy, ale młodzież jest w stanie pracować w parach ze starszymi, wykwalifikowanymi wolontariuszami. *Ravenglass & Eskdale Railway* sformalizowała to podejście poprzez stworzenie „koleżeńskiego” modelu współpracy. Przedstawiciele tej kolei potwierdzili, że udaje się rozwijać w ten sposób określone umiejętności, oraz zachęcać młodych wolontariuszy do podnoszenia poczucia własnej wartości poprzez zdobywanie wiedzy o pracy zespołowej i relacjach interpersonalnych.

7. Zmiana kierunku działań

W 2018 r. przypadła 50. rocznica zakończenia pracy trakcji parowej na głównych liniach *British Rail*. Zatem większość osób poniżej 60. roku życia nie pamięta jak wyglądała krajowa sieć kolejowa z pociągami parowymi. Pomimo tak długiego czasu pasja i zainteresowanie są nadal silne dlatego że niektóre koleje, dbając o swoją atrakcyjność, dbają o pamięć epoki pary. Dodatkowo istnieje także duże zainteresowanie historycznymi lokomotywami spalinowymi (zbudowanymi między 1957 a 1987 rokiem). *Ravenglass & Eskdale Railway* podjęła wyzwanie i zaczęła rekrutować w oparciu o wartości wolontariatu z perspektywy potrzeb danej osoby, nie odwołując się do nostalgii za pociągami parowymi.

8. Kariera zawodowa w branży kolejowej

Wszystkie koleje z którymi współpracowaliśmy mają jednego lub więcej młodych wolontariuszy którzy rozpoczęli pracę na krajowej sieci kolejowej. Oczywiście jest, że koleje historyczne są cennym miejscem rekrutacji dla branży kolejowej, a osoby z doświadczeniem zdobytym na kolejach historycznych dysponują szeroką wiedzą i doświadczeniem zawodowym które dają im przewagę w nowym miejscu pracy. Dotyczy to nie tylko tych, którzy zdobyli kolejowe uprawnienia pracując na kolei historycznej ale także tych, którzy po prostu zdobyli doświadczenie, bez formalnych kwalifikacji.

Zespół opracowujący niniejszy dokument z przyjemnością wysłuchał opinii przedstawicieli National Railway Museum (NRM) w Yorku że zainteresowanie koleją jako miejscem pracy zawodowej jest pogłębiane dzięki dedykowanym wystawom i wydarzeniom związanym z techniką kolejową, przygotowanym tak aby wesprzeć młodych ludzi, w tym także kobiety, którzy są zainteresowani pracą zawodową

w branży kolejowej wykorzystując inicjatywy z obszaru STEM.

Zarówno *Network Rail* (NR), jak i *Association of Train Operating Companies* (ATOC), obecnie *Rail Delivery Group* (RDG), mają pozytywne doświadczenia we współpracy z kolejami historycznymi w zakresie organizacji okazjonalnych grup wolontariackich tworzonych w celu realizacji ćwiczeń z pracy zespołowej lub odpowiedzialności społecznej. Ten rodzaj współpracy może również zachęcić młodych wolontariuszy do rozważenia podjęcia pracy zawodowej w branży kolejowej.

Opracowując niniejszy raport zebrano informacje od dwóch młodych pracowników kolei którzy zaczęli pracując na kolejach historycznych. Dan Jones z *Ffestiniog Railway* był młodym wolontariuszem pracującym przy wagonach w warsztatach Boston Lodge, a ostatnio pracował przy projekcie dotyczącym pojazdu projektowanego dla *Vivarail*, firmy przebudowującej tabor kolejowy dla lokalnych linii kolejowych prowadzonej przez Adriana Shootera. Drugim był Ben Grellier, młody wolontariusz z *West Somerset Railway*, na której pracował jako kierownik operacyjny, zanim rozpoczął pracę w londyńskim metrze jako stażysta, a obecnie pracuje jako kierownik stacji na linii Piccadilly.

W obu przypadkach możliwości jakie stworzyła praca na historycznej kolei, bezpośrednio wpłynęła na karierę zawodową w szeroko rozumianej branży kolejowej. Przypadek Dana Jonesa jasno wskazuje korzyści, jakie uzyskał dzięki szerokiemu zakresowi umiejętności, które pomogły mu w przejściu z rodzinnego domu do działalności na kolei, a potem na uczelni wyższej. Wiedza zdobyta na *Ffestiniog Railway* dała mu kompetencje i pewność siebie, aby zwrócić na siebie uwagę, kiedy ubiegał się o pracę w *Vivarail*. Przypadek Bena Grelliera uwypukla fakt, że szeroki zakres dostępnych dla młodych wolontariuszy szkoleń i możliwego do zdobycia doświadczenia, nie były osiągalne poza kolejami historycznymi. Jego zdaniem HRA powinno zrobić więcej aby promować te korzyści, co może wesprzeć przyciąganie kolejnych wolontariuszy spośród zdolnych i ambitnych młodych ludzi. Warto nadmienić że praca przy cateringu w wagonach restauracyjnych jest także dobrym pierwszym krokiem dla każdego, kto rozważa pracę w branży hotelarskiej.

Sir Peter Hendy poparł pracę *Young Rail Professionals*, grupy utworzonej w 2009 roku aby inspirować i rozwijać następne pokolenie talentów kolejowych, przy czym wydaje się że działania tej grupy zapewniają najlepszą drogę do wsparcia rozwoju osób przechodzących z kolei historycznych do pracy zawodowej w branży kolejowej.

W swoim oświadczeniu z grudnia 2017 r. Chris Grayling, Sekretarz Stanu ds. Transportu przedstawił koncepcję [1] rozbudowanej sieci kolejowej, która obejmowałaby trasy, takie jak linia do Okehampton, które nie są własnością *Network Rail* i na których jeżdżą historyczne pociągi. W wystąpieniu do naszej Komisji Parlamentarnej z dnia 13 lipca 2016 r., Pete Wilkinson, Dyrektor Zarządzający Departamentu Obsługi Pasażerskiej, mówił o możliwościach bliższej współpracy między kolejami historycznymi a podmiotami operującymi na krajowej sieci kolejowej, włączając w to wzajemne usługi w przypadku istnienia uzasadnienia biznesowego i chęci podejmowania takiej współpracy ze strony prywatnych kolei. Te możliwości i ścieżka kariery od kolei historycznych do pracy w przedsiębiorstwach operujących na ogólnokrajowej sieci krajowej wskazują potrzebę ściślejszej współpracy

w przyszłości, aby wspierać przedsięwzięcia w tym zakresie. Przedmiotowe działania dotyczą także ścieżki zawodowej najmłodszego personelu przenoszącego się pomiędzy różnymi przedsiębiorstwami kolejowymi w ramach naturalnej ścieżki rozwoju zawodowego.

Najnowsze licencje udzielane przedsiębiorstwom kolejowym zawierają zapisy zachęcające do bliższego rozważenia współdziałania z sąsiednimi kolejami historycznymi i **zalecamy, aby rozbudować te zapisy o wskazanie rozważenia rozszerzenia tego zakresu do współpracy związanej z kooperacją w różnych dziedzinach. Może to przybrać formę warsztatów zapewniających rozwój umiejętności, praktyk zawodowych i dni otwartych o charakterze rekrutacyjnym. Przedmiotowa rola kolei historycznych polegająca na szkoleniu przyszłych pracowników w pełni uzasadnia szersze uznanie dla tych kolei wśród przedsiębiorstw branży kolejowej i bardziej proaktywną współpracę tych przedsiębiorstw z lokalnymi kolejami historycznymi. Powinno to zostać dalej rozważone przez RDG i *Network Rail* w kontekst zarówno przyszłej rekrutacji personelu kolejowego, jak i działań w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu. Może również istnieć uzasadnienie powiązania działań między HRA a grupą *Young Rail Professionals*, także w oparciu o powiązanie z działaniami *Institute of Railway Operators* (IRO).**

9. Legislacja – Ustawa z 1920 r.

Szereg aktów prawnych reguluje co młodzi wolontariusze mogą robić na kolei historycznej. Nie jest to jednak zebrane w żadnym ujednoczonym dokumencie a na przestrzeni lat wprowadzono wiele poprawek do ustaw regulujących kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz edukacji i czasu pracy. *Epping-Ongar Railway* poinformowała, że „duża część prawodawstwa jest stara, była przedmiotem różnych zmian na przestrzeni lat i jest ogólnie trudna do znalezienia”.

Nadrzędna obawa dotyczy brytyjskiej ustawy z 1920 r. [2], która została uchwalona w zupełnie innej epoce, ponad 30 lat przed tym, jak pierwsza kolej historyczna w Wielkiej Brytanii zaczęła funkcjonować w ramach organizacji prowadzonej przez wolontariuszy. Skutkuje to tym że w świetle prawa zatrudnianie młodych ludzi poniżej 16. roku życia na kolei jest nielegalne a zgodnie z interpretacją wskazaną w późniejszych przepisach, obejmuje to również wolontariuszy. Nigdy nie zaskarżono tej regulacji na podstawie art. 1 ustawy, a przepis ten pozostawał niezauważony przez wiele lat, aż do momentu ujawnienia go w 2015 r. HRA było tak zaniepokojone konsekwencjami, że zwróciło się do radcy prawnego, który potwierdził, że ustawa pozostaje w mocy i że dopuszczanie do pracy wolontariuszy do lat 16 jest niezgodne z prawem.

Najwyraźniej aspekt ten nie został dostrzeżony przez Parlament w momencie uchwalenia ustawy, niemniej jej skutkiem jest uniemożliwienie młodym entuzjastom podjęcia społecznej pracy na historycznych kolejach parowych, co było dostępne dla wcześniejszych pokoleń wolontariuszy. Rezultatem jest wykluczenie młodych ludzi z tej działalności, która jest niezwykle cenna w zapewnianiu zdobywania doświadczenia zawodowego, rozwijania umiejętności społecznych i interpersonalnych oraz jest działaniem sprzyjającym aktywizacji społecznej.

ORR (ang. The Office of Rail and Road) potwierdził, że nie ma zamiaru egzekwować zapisów ustawy w tym zakresie oraz udzielił jasnych wskazówek, jak podejść do zarządzania młodymi ludźmi zaangażowanymi w działalność kolejową. Niemniej jednak istnieje zrozumiała niechęć menedżerów kolei historycznych do zezwalania na podjęcie pracy przez tę grupę wiekową w obliczu tak jasnej opinii prawnej na temat jej legalności. Chociaż ORR może nie podjąć działań na podstawie ustawy, nie gwarantuje to, że osoby trzecie (osoba fizyczna lub władze lokalne) tego nie zrobią. Nie należy też zakładać, że ubezpieczyciele nie będą starali się zaspokajać ewentualnych roszczeń wynikających z angażowania młodych ludzi do pracy na kolei wobec sprzeczności takiego stanu z obowiązującymi przepisami.

W przypadku Dana Jonesa i Bena Grelliera, opisanych w sekcji 8. powyżej, kierujący kolejami historycznymi na których pracowali, potwierdzili, że gdyby ograniczenia wynikające z ustawy z 1920 r. były znane, gdy zaczynali pracować jako wolontariusze, możliwości te byłyby niedostępne, a zrealizowana przez nich dotychczas ścieżka kariery nie byłaby dziś możliwa. Paul Lewin, Dyrektor Generalny *Ffestiniog Railway* podkreślił, że teraz, gdy zrozumiano implikacje ustawy z 1920 r., „musiał odmawiać młodym ludziom współpracy i obserwować jak udają się w inne miejsca gdzie mogą rozwijać swoje talenty i spożytkować rozpięającą ich energię”.

Swanage Railway była w stanie wykorzystać przepisy Ustawy o edukacji z 1996 r. traktujących o zdobywaniu doświadczenia zawodowego do wspierania krótkoterminowych projektów i zadań z udziałem osób poniżej 16. roku życia, ale z pewnością nie jest to rozwiązanie dla tych, którzy chcą regularnie realizować zadania długoterminowe we współpracy z młodszymi wolontariuszami. Kwestia została podniesiona w parlamencie przez Rt Hon Nicky Morgan (przewodnicząca grupy przygotowującej niniejszy raport) i Lorda Richarda Faulknera (wiceprzewodniczący), przy czym ten ostatni przygotował inicjatywę poselską w zakresie projektu ustawy (oczekującego na drugie czytanie) wyłączonej historyczne koleje i tramwaje ze stosowania przepisów Ustawy z 1920 r. Ministrowie wskazali, że rząd nie chce wykluczać młodych ludzi z wolontariatu na kolejach historycznych, ale jasne jest, że rząd nie ma ochoty na zmiany legislacyjne. Może to wynikać z braku czasu Parlamentu i potencjalnych komplikacji związanych z konsekwencjami zmian dla innych, nie kolejowych gałęzi przemysłu. Istnieje wyraźna niechęć związana z ustanowieniem przepisów, które mają na celu usunięcie tego, co wydaje się być formalną ochroną młodych ludzi, mimo że w praktyce przepis ten jest nieskuteczny a ORR wydało decyzję o niewykonywaniu postanowień Ustawy z 1920 r. w zakresie kolei historycznych.

Grupa przygotowująca niniejszy raport uważa, że obecna sytuacja jest nieakceptowalna i nie pozwala młodym ludziom, szczególnie w wieku od 14 do 16 lat, czerpać przyjemność i korzyści z doświadczania pracy na kolejach parowych. Z uwagi na powyższe koleje historyczne nie są w stanie angażować młodzieży w kluczowym momencie jej rozwoju, a szanse na pozyskanie entuzjastycznie nastawionych przyszłych pracowników dla branży kolejowej są traczone. **Grupa przygotowująca niniejszy raport zaleca uchylenie odpowiedniej części ustawy lub zaprzestanie jej stosowania w odniesieniu do historycznych kolei i tramwajów przed upływem 100 lat od udzielenia Royal Assent w 2020 r. Przedstawiciele grupy przygotowującej niniejszy raport będą nadal poruszać tę kwestię w Parlamencie i z ministrami.**

Można to osiągnąć za pomocą wtórnej legislacji w ramach ustawy o bezpieczeństwie i higienie pracy z 1974 r. dla umożliwienia wolontariuszom w wieku od 14 do 16 lat udziału w wolontariacie na kolejach historycznych, gdzie ochronę młodych wolontariuszy zapewnia system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz szeroką gamę innych szczegółowo ukierunkowanych przepisów.

10. Bezpieczeństwo

Przykłady przedstawione przez koleje historyczne pokazały, że były one świadome swojej odpowiedzialności za bezpieczeństwo i że postrzegali tę kwestię jako nadrzędny priorytet. Zebrano informacje od Iana Prossera, Głównego Inspektora Kolei, który bardzo wyraźnie wskazał, że podstawą bezpieczeństwa młodzieży na kolejach historycznych, podobnie jak w przypadku każdego innego działania realizowanego przez wolontariuszy, jest właściwa ocena ryzyka dotycząca zakresu podejmowanego zadania, adekwatnych umiejętności, kompetencji i możliwości zaangażowanych osób. Dobry system zarządzania bezpieczeństwem uwzględnia szczególne potrzeby młodych wolontariuszy oraz wolontariuszy o szczególnych potrzebach. Podobnie jak w przypadku innych aspektów związanych z bezpieczeństwem, duże znaczenie ma dobre zarządzanie. Większość kolei historycznych realizuje szereg działań związanych z bieżącym prowadzeniem spraw zapewniających funkcjonowanie kolei i konieczne jest uzyskanie absolutnej jasności co do tego, kto jest odpowiedzialny za poszczególne działania. Jasna linia kontroli musi przebiegać od góry do dołu organizacji i potrzebna jest formalna struktura, wykorzystująca model dojrzałości zarządzania ryzykiem. Na krajowej sieci kolejowej zarządza się tym za pośrednictwem RDG, ale w przypadku kolei historycznych niezbędna jest wzajemna pomoc okazywana sobie pomiędzy tymi kolejami i **zaleca się, aby HRA zachęcała do ustanawiania projektów pilotażowych w celu zweryfikowania, jak może to działać w grupie kolei historycznych.**

Szkolenie przez starszy personel również wymaga odpowiednich kompetencji i dobrego zarządzania, a SMS powinien określać, w jaki sposób młodzi adepci mają być prowadzeni i nadzorowani. Menedżerowie muszą rozmawiać z młodymi wolontariuszami, aby upewnić się, że ustanowione zasady są przestrzegane a w razie potrzeby muszą zaangażować rodziców. Tam, gdzie coś poszło nie tak, zwykle następuje to w wyniku nie stosowania się do określonych zasad. Martin Richards, wypowiadając się w odniesieniu do ubezpieczeń, potwierdził, że najlepszym sposobem na obniżenie składek jest posiadanie skutecznego SMS-a oraz takie przydzielanie zadań, aby były one dostosowane pod względem ryzyka z uwzględnieniem posiadanych przez wolontariuszy kompetencji i możliwości ich realizacji.

11. Szanse dla dziewcząt i młodych kobiet

Przedsiębiorstwa kolejowe były tradycyjnie prowadzone w większości przez męski personel i były postrzegane jako wymagające ciężkiej pracy fizycznej oraz jako sektor gospodarki charakteryzujący się tradycyjnymi postawami. Podobny obraz nie znajduje już odzwierciedlenia w praktyce na krajowej sieci kolejowej, gdzie nastąpił ogromny wzrost liczby zatrudnionych kobiet, m.in. w załogach pociągów czy

brigadach torowych. Powyższe przełożyło się także na koleje historyczne, na których kobiety pełnią funkcje m.in. palaczy parowozowych z których część po pewnym czasie obejmuje obowiązki maszynistów parowozowych. Obecnie o wiele więcej kobiet zajmuje stanowiska kierownicze na kolejach historycznych niż dziesięć lata temu, ale wiele pozostaje do zrobienia gdyż dziewczęta i młode kobiety pozostają mniejszością wśród wolontariuszy, w tym także wśród najmłodszych grup.

Kolej odzwierciedla krajowe proporcje w branżach związanych z inżynierią, gdzie tylko 9% pracowników stanowią kobiety, a tylko 6% zarejestrowanych inżynierów i techników (CEng, IEng, EngTech) to kobiety [3]. W sezonie 2013/14 kobiety stanowiły zaledwie 3,8% osób rozpoczynających praktyki inżynierskie i 1,7% osób rozpoczynających naukę w branży budowlanej. [4]

Grupa z *Science Museum* wykonała dobrą pracę w tej dziedzinie, poprzez partnerstwo *Enterprising Science*, zachęcające młodych ludzi do rozwijania swojego „kapitału naukowego”, poprzez zwiększanie zainteresowania przedmiotami ścisłymi, niezależnie od płci. Podobnie NRM zachęca do uczestnictwa za pośrednictwem *Trans Pennine Ambassadors Hub*, aby zainspirować następne pokolenie specjalistów w dziedzinach STEM. NRM wsparł również te działania dedykowanymi wystawami opartymi o STEM w Yorku.

Istnieje wiele powodów, dla których koleje historyczne powinny zachęcać więcej dziewcząt i młodych kobiet do współpracy, a różnorodność przyniosłaby wiele korzyści, biorąc pod uwagę, że organizacje bardziej zróżnicowane pod względem płci mają o 15% większe szanse na odniesienie sukcesu [5]. Szeroki wachlarz możliwości działań związanych z kolejami historycznymi wskazuje, że może to być jeden ze sposobów doprowadzających do ogólnego zwiększenia zaangażowania kobiet w naukę i inżynierię. Biorąc pod uwagę ogólnie niski odsetek młodych wolontariuszy, aktywna rekrutacja dziewcząt i młodych kobiet może pomóc w zwiększeniu liczby osób wspierających działania historycznych kolei.

Młode kobiety, które są wolontariuszkami, uważają to doświadczenie za wartościowe i zachęcające je do ambitnego podejmowania stojących przed nimi wyzwań. 16-letnia Tamsin z *Helston Railway* powiedziała: „Zgłosiłam się jako wolontariuszka w ramach sekcji wolontariatu Gold Duke of Edinburgh's. Obejmuje to teraz pomoc przy utrzymaniu torów i pomoc w obowiązkach administracyjnych. Teraz zgłosiłam się na szkolenie dla maszynistów”.

Koleje historyczne i HRA powinny promować dziewczęta i młode kobiety, takie jak Tamsin, jako wzór do naśladowania, aby ten przykład był zachętą dla innych.

Wytyczne DfE (ang. Department for Education) dotyczące poradnictwa zawodowego w szkołach wyraźnie wskazują na potrzebę podkreślenia, w szczególności dziewczętom, możliwości jakie stwarzają rozwój w obszarze przedmiotów ścisłych w szkole i na studiach. **DfE powinno współpracować z DfT (ang. Department for Transport) i rozważyć rozszerzenie niniejszych wytycznych, aby zachęcić dziewczęta i młode kobiety do rozważenia podjęcia pracy w branży kolejowej ze względu na jej szeroką różnorodność w obszarze inżynierii i techniki. HRA powinno zastanowić się, jak zachęcić młode kobiety-wolontariuszki, przybliżając żargon kolejowy i stwarzając przystępne szanse dla umożliwienia zaangażowania dziewcząt i młodych kobiet w**

zdobywanie doświadczenia zawodowego na kolejach członkowskich zrzeszonych w tej organizacji

12. Szkolenia i praktyki zawodowe

Kilka kolei historycznych odniosło się do projektów kolejowych podejmowanych przez młodych ludzi w związku z nagrodą Księcia Edynburga i programami wspólnotowymi Prince's Trust. Większe koleje mają dobrze zorganizowane programy praktyk zawodowych, szczególnie dla mechaników parowozowych, ale także dla innych obszarów. Niektóre mniejsze koleje również oferują pewien zakres praktyk. Inni nie mają zasobów, aby realizować programy praktyk zawodowych lub zapewnić niezbędną liczbę osób prowadzących takie zajęcia.



Fot. 5. Młodzi wolontariusze czyszczą „Secundus”, lokomotywę wąskotorową z 1874 r. zbudowaną do przewożenia gliny na wyspie Purbeck. Czyszczenie jest pierwszym krokiem do nauczania się, jak działa lokomotywa parowa i jak jest utrzymywana.

Kluczową wymaganą umiejętnością specyficzną dla obsługi lokomotyw parowych (w tym także okrętowych napędów parowych) jest remont, naprawa i utrzymanie kotłów. W tym przypadku BESTT zapewnia niezbędne szkolenia, aby stawić czoła istotnemu wyzwaniu zanikania umiejętności inżynierskich potrzebnych do bezpiecznego prowadzenia czynności utrzymaniowych związanych z czynnymi zabytkami ery pary. Jest to coraz bardziej wyspecjalizowany sektor, w którym brakowało formalnej struktury szkoleniowej i gdzie wystąpiła wyraźna luka w umiejętnościach. BESTT opracował swój program wraz z HRA, *National Traction Engine Trust*, *Maritime Heritage Trust* i innymi organizacjami branżowymi, a szkolenie opiera się na Kodeksie Kotłowym HRA. Zakres programu został teraz rozszerzony z kotłów lokomotyw także na podwozia oraz na czynności utrzymaniowe wagonów.

BESTT jest doskonałym przykładem współpracy między organizacjami borykającymi się z podobnymi problemami, które wspólnie opracowały rozwiązanie i zapewniły finansowanie jego wdrożenia. Jest to dobry przykład zapewnienia odporności na identyfikowane trudności i kreatywności organizacji prowadzących koleje historyczne.

Dla młodych wolontariuszy, którzy pracują w przedsiębiorstwach operujących na krajowej sieci kolejowej, staż na kolejach historycznych nie może być zaliczany do stażu pracy u pracodawcy, ale daje im pewność siebie i wiedzę, aby efektywniej radzić sobie z programem szkoleniowym i szybciej stać się skutecznymi w nowym miejscu pracy.

Chociaż organizowane praktyki z zakresu utrzymania taboru i infrastruktury są już dobrze ugruntowane, istnieje również uzasadnienie dla praktyk w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego obejmujących podstawowe umiejętności takie jak zapewnienie bezpieczeństwa, zarządzanie dyspozytorskie, konstruowanie rozkładu jazdy, prowadzenie pociągu w tym także zrozumienie powiązań między wieloma dziedzinami, które mają finalnie stworzyć pełną usługę dla pasażera. **HRA powinno rozważyć zainicjowanie takiego programu.**

Network Rail współpracuje z niektórymi kolejami historycznymi, w celu zapewnienia młodym pracownikom bezpiecznego środowiska pracy w czasie zdobywania podstawowych umiejętności. Sir Peter Hendy, przewodniczący Network Rail, podkreślił potrzebę finansowania kolei historycznych i muzeów dla zapewnienia podtrzymania realizacji praktyk zawodowych w celu zapewnienia nieprzerwanej eksploatacji zabytkowych pojazdów kolejowych. W niektórych przypadkach dostępne fundusze należy przeznaczyć głównie to, a nie na zakup dodatkowych pojazdów.

13. Następstwo i młodzi menadżerowie

Materiały, które zebrano, pokazały, że ogół organizacji jako całość w pełni docenia i wspiera potrzebę rekrutacji młodych wolontariuszy, którzy przejmą obowiązki starszych, gdy ci odchodzą na emeryturę lub kończą aktywne zaangażowanie w prace dla organizacji. Obok powyższego, istotną kwestią jest to, aby starsi wolontariusze, szczególnie na stanowiskach kierowniczych lub nadzorczych, byli gotowi do odejścia i stworzenia możliwości awansu młodszemu, aby zachęcić ich do rozwijania swoich talentów i zapobiec frustracji związanej z długotrwałym oczekiwaniem na możliwość awansowania w strukturach organizacji.

Nie jest to łatwe, ponieważ entuzjazm i determinacja starszych wolontariuszy w przeszłości zapewniły przetrwanie kolei historycznych. Niemniej jest oczywiste, że niektórzy wolontariusze nadal pełnią obowiązki na najwyższych stanowiskach w organizacji, nawet gdy są już wyraźnie starsi. Dodatkową komplikacją jest to, że w wielu przypadkach starsi wolontariusze pozostają na swoich stanowiskach z powodu odczuwanego braku chętnych młodszych osób, gotowych do ich zastąpienia.

Zrekrutowanie większej liczby wolontariuszy może pomóc, ale w niektórych przypadkach może się zdarzyć, że przejście na emeryturę wolontariusza z długim stażem otworzy nowe możliwości dla osób obecnie zajmujących niższe stanowiska. Oczywiście nie można sobie z tym poradzić poprzez zastosowanie stałego ograniczenia wiekowego, ale od czasu do czasu kierujący kolejami historycznymi powinni dokonać przeglądu sytuacji, aby upewnić się, że inicjatywa i talent młodych ludzi nie pozostaną niewykorzystane.

14. Zarządzanie młodymi wolontariuszami, ochrona

Jak zauważono w naszym poprzednim raporcie [6], istnieją różne struktury zarządzania kolejami historycznymi, ale większość z nich jest kierowana przez komitet dyrektorów pracujących społecznie, bez pobierania wynagrodzenia. Większość z organizacji działa w zespołach złożonych z dyrektorów, pracujących społecznie wolontariuszy i innych

dyrektorów niewykonawczych, którzy mają szersze doświadczenie biznesowe i mogą nie być wolontariuszami. Większość kolei posiada również stowarzyszenia wspierające, które mogą wspierać procesy rekrutacji nowych wolontariuszy, zbierania funduszy na działalność lub podejmować do realizacji określone niekomercyjne projekty związane z ochroną dziedzictwa kolei historycznych. Członkowie tych stowarzyszeń również są na ogół wolontariuszami i nieodpłatnie poświęcają swój czas i wiedzę.

Koleje historyczne ciężko pracowały, aby poprawić swoje zasady zarządzania i były do tego zachęcane przez HRA i ORR (za pośrednictwem Her Majesty's Railway Inspectorate - ang. Inspektorat Kolei Jej Królewskiej Mości). W trakcie 66-letniego okresu działalności kolei historycznych prowadzonych przez wolontariuszy zaistniały ogromne zmiany w obowiązkach kierujących tymi kolejami, zwłaszcza na mocy Ustawy o spółkach, przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów wydanych na mocy ustawy o kolejach z 1993 r.

Przybyło obowiązków kierującym kolejami historycznymi i coraz trudniej jest znaleźć nowych kandydatów gotowych do przejęcia tych obowiązków wśród emerytów. W miarę jak ludzie zaczęli dłużej pracować, zmniejszyła się liczba potencjalnych menadżerów spośród osób, które przeszły na wcześniejszą emeryturę w wieku około 50 lat, co dodatkowo pogłębiło te trudności.

Chociaż koleje są samowystarczalne i nie skarżyły się na uciążliwe przepisy, z zebranych materiałów jasno wynikało, że jeśli chodzi o zarządzanie młodzieżą, szczególnie trudno było znaleźć wystarczającą liczbę wolontariuszy, którzy byłiby odpowiedzialni za nadzór, ochronę, szkolenie i doradztwo dla młodych wolontariuszy. Było to częściowo spowodowane tym, że wielu starszych wolontariuszy cieszyło się z pracy, jaką wykonywali przy remontach lub eksploatacji, ale niekoniecznie chcieli poświęcać dużo czasu na opiekę nad młodszymi członkami zespołu, a częściowo z powodu ograniczeń DBS.

Przedstawiciele *Great Central Railway* wskazali, że DBS było „postrzegane jako bariera w dalszym rozwoju pracy z dziećmi i młodzieżą. Kierownictwo uważa, że istniejący reżim formalny jest biurokratyczny i kosztowny we wdrażaniu, co prowadzi do wprowadzania polityk i praktyk, które są zgodne z przepisami, ale utrudniają zaangażowanie młodszych wolontariuszy. Niektórzy wolontariusze, których zaangażowanie wiele wniosłoby do działań organizacji, uważają, że DBS jest uciążliwy i odmawiają współpracy”.

Przedstawiciele *Swanage Railway* powiedzieli nam: „Wystąpiła niepewność co do wymogów związanych z nadzorowaniem osób w wieku 16-18 lat podczas pracy na kolei (w ramach działalności związanych z kandydatami do pracy i nie tylko) oraz tego, czy potrzebny jest nadzorca posiadający uprawnienia DBS. Prawo jest niejednoznaczne w tej dziedzinie, a wskazówki HRA mają na celu prowadzenie „odpowiedniej” polityki. Samo DBS nie było w stanie udzielić ostatecznej odpowiedzi. Brak jasności w tej dziedzinie jest bardzo niepokojący, ponieważ, jeśli okaże się, że niewłaściwie interpretujemy prawo, może to mieć poważne konsekwencje dla kolei historycznych i zainteresowanych kandydatów”.

Zaleca się, aby DWP został poproszony o wyjaśnienie stanowiska, zamiast pozostawiać decyzję sądom, co

powoduje niepewność dla kierujących kolejami historycznymi wolontariuszy.

15. Edukacja i wycieczki szkolne.

Koleje historyczne są bogatym obszarem do wykorzystania dla potrzeb edukacyjnych. Historia kolei jest historią współczesnej Wielkiej Brytanii i nadal stanowi rdzeń rozwoju narodowego, a coraz więcej młodych ludzi korzysta z przejazdów pociągami na krajowej sieci kolejowej. Studia w zakresie kierunków związanych z kolejnictwem bazują na programie nauczania STEM w zakresie przedmiotów ścisłych, technologii, inżynierii i matematyki. Dzieje kolejnictwa mają wpływ na historię, geografie, sztukę i projektowanie. Zdając sobie z tego sprawę, większość kolei historycznych zachęca do wizyt lokalne szkoły, a niektóre oferują szeroki zakres wsparcia krajowego programu nauczania.



Fot. 6. Przyszli inżynierowie z Murphy Hub w wielkiej hali NRM. W tle ikona inżynierii mechanicznej – parowóz „Mallard”, światowy rekordzista prędkości trakcji parowej.

W niektórych przypadkach (np. *North Yorkshire Moors Railway*) dostępne są odpowiednie udogodnienia, w tym sala lekcyjna. *Great Central Railway* zapewnia nawet catering w stylu NAAFI (ang. Navy, Army and Air Force Institutes - Instytut Marynarki Wojennej, Wojsk Lądowych i Lotnictwa zaopatrujący kantyny wojskowe), aby wspierać nauczanie o II wojnie światowej i ewakuacji.

Jedynym ograniczeniem w tej działalności jest dostępność wolontariuszy do poświęcenia czasu na przygotowanie i prowadzenie takich zajęć. Niektóre większe koleje zatrudniają płatnych pracowników do ich obsługi, ale większości po prostu na to nie stać. Niektórzy mogli wykorzystać dotacje od Heritage Lottery Fund, aby poprawić swoją ofertę edukacyjną.

Science Museum Group realizuje w tej dziedzinie bardzo dobre działania. W dwóch muzeach kolejowych w York i Shildon w sezonie 2016/2017 ponad 45 000 osób odwiedziło ekspozycje, a liczba odwiedzających poniżej 18 lat, którzy uczestniczyli w organizowanych na miejscu zajęciach, wyniosła aż 147 000 w obu lokalizacjach. Warsztaty są prowadzone dla tematów z kluczowych etapów 1-3 National Curriculum i wydaje się, że liczba uczestników wzrosła, i to nie tylko dlatego, że plany przyszłego rozwoju w Yorku obejmują utworzenie nowej interaktywnej galerii skierowanej do dzieci w wieku 7-14 lat (projekt wart ok. 5 mln GBP), oferującej praktyczne zajęcia inżynierskie, łączone z zagadnieniami z dziedziny STEM.

Muzeum *STEAM* w Swindon koncentrowało się na kluczowych etapach 1 i 2 National Curriculum i jego działania zostały sfinansowane (nadzwyczajnie) przez władze

lokalne w celu umożliwienia realizacji założonego planu edukacyjnego. Samo muzeum jest idealnie usytuowane aby opowiedzieć historię kolei i miasta. Historia II wojny światowej została opowiedziana w wagonie salonowym zbudowanym przez GWR (ang. *Great Western Railway*) dla królowej Wiktorii i obejmowała odgrywanie ról, co okazało się być bardzo skuteczne i atrakcyjne dla młodych gości.

16. Podsumowanie

(rekomendacje oznaczono wytłuszczonym tekstem)

A. Angażowanie młodych ludzi.

Wszystkie koleje historyczne przedkładające informacje do niniejszego raportu mają specjalne programy mające na celu wzbudzenie zainteresowania młodych ludzi koleją i wolontariatem.

- i. W przypadku bardzo małych dzieci odbywa się to w formie pogadarek, wizyt i specjalnych wydarzeń.
- ii. Od dziesiątego roku życia młodzi ludzie chętnie pracują jako wolontariusze i chcą ubrudzić sobie ręce!
- iii. Wydaje się, że młodzież w wieku 14-16 lat jest w najlepszym okresie dla rozbudzenia zainteresowań, które będą rozwijane w dorosłym życiu, i jest to jednocześnie grupa wiekowa wykluczona z pracy na zabytkowych kolejach na mocy Ustawy z 1920 r.
- iv. Programy działalności generalnie opierają się na tym, że młodszy członek jest odpowiednio prowadzony przez starszych i nadzorowany przez dorosłych wolontariuszy.
- v. Kilka kolei historycznych przekazało, że zaangażowanie młodych wolontariuszy pozwoliło im wypracować umiejętności życiowe, w tym także umiejętności branżowe z zakresu kolejnictwa, zwłaszcza osobom z trudnościami w nauce lub zachowaniu.
- vi. **Ważne jest, aby nadal zachęcać młodsze osoby (poniżej 16 roku życia) do udziału w zajęciach prowadzonych na kolei historycznej i utrzymywanie ich zainteresowanie do momentu, w którym będą musieli podejmować decyzje dotyczące przyszłych wyborów zawodowych i szkoleń. Prawodawstwo dotyczące osób poniżej 16 roku życia powinno unikać wykluczania młodych wolontariuszy z działań na historycznych kolejach i tramwajach.**
- vii. **Zalecamy, aby koleje historyczne rejestrowały liczbę młodych ludzi zaangażowanych w działania na kolei, a agencja HRA powinna przechowywać zagregowane dane krajowe, aby mieć lepszą podstawę do zrozumienia, czy liczba zatrudnionych jest wystarczająca do utrzymania kolei historycznych w perspektywie wieloletniej.**
- viii. **Celem powinno być podwojenie liczby młodych wolontariuszy do 2025 r. do około 1500 (lub do około 7% siły roboczej wolontariuszy), z zastrzeżeniem odpowiedniej zmiany prawa.**

B. Rekrutacja na potrzeby National Rail.

Prawie wszystkie koleje historyczne wskazują przykłady swoich wolontariuszy, którzy podjęli pracę w przedsiębiorstwach operujących na krajowej sieci kolejowej, zatem okazują się cennym miejscem przygotowania kadr dla całej branży.

- i. Przedmiotowe działania wspiera również NRM, które organizuje wystawy i wydarzenia związane z tematyką inżynierii kolejowej, mające na celu pomóc młodym ludziom, a zwłaszcza młodym kobietom, w podjęciu zainteresowania karierą w branży kolejowej łącząc swoje działania z inicjatywami z obszaru STEM.
- ii. **Odgrywana przez koleje historyczne rola wprowadzenia do zainteresowania kolejnictwem i szkolenia w pełni uzasadnia szersze uznanie przez**

przemysł kolejowy i może być tak, że niektóre duże przedsiębiorstwa kolejowe zechcą bardziej aktywnie zachęcić do współpracy i realizacji takich działań lokalne koleje historyczne. Powinno to zostać dalej rozważone przez RDG i Network Rail w kontekście zarówno przyszłej rekrutacji personelu kolejowego, jak i działań w obszarze odpowiedzialności społecznej.

- iii. Zalecamy, aby odpowiednie licencje przewozowe obejmowały zachęty do nawiązywania bliższej współpracy z sąsiednimi kolejami historycznymi, w szczególności w zakresie szkolenia i działań z zakresu poszerzania doświadczenia zawodowego dla młodych ludzi.
- iv. Może również istnieć pole do powiązania pomiędzy HRA a Young Rail Professionals Group, także w oparciu o działania powiązanie z IRO.

C. Praktyki zawodowe.

Wiele kolei historycznych oferuje praktyki zawodowe. Szczególne znaczenie mają szkolenia dotyczące kotłów parowych, organizowane przez HRA we współpracy z BESTT, które pomagają wypracowywać szczególne umiejętności związane z naprawami i utrzymaniem kotłów parowych w zastosowaniach kolejowych, morskich i lokomobilowych. Usługi z tym związane zwykle nie są dostępne na szerszym rynku usług kotłowych. **Powyzsze sprawia, że jest to działanie kluczowe dla przyszłości sektora i powinno być kontynuowane.** HRA powinno rozważyć opracowanie programu „Traffic Apprenticeship”, aby przygotować młodych wolontariuszy do zrozumienia relacji między poszczególnymi obszarami wiedzy branżowej z zakresu kolejnictwa oraz dla umożliwienia wykonania pierwszego kroku do uzyskania sformalizowanych kwalifikacji w zakresie eksploatacji kolei, takich jak te, które zapewnia IRO.

D. Bezpieczeństwo pracy.

Koleje wprowadziły metody pracy zapewniające bezpieczeństwo młodym wolontariuszom w tym zapewniające im ochronę, gdy przebywają na obszarze kolejowym.

- i. Wszyscy zapewniają wsparcie młodym wolontariuszom poprzez system mentoringu ze starszymi wolontariuszami lub system koleżeńskej współpracy z rówieśnikami.
- ii. Coraz więcej przepisów dotyczących młodych ludzi tworzy napięcia wewnątrz organizacji, które są prowadzone głównie przez wolontariuszy, przy ograniczonych zasobach finansowych. Wymagany poziom nadzoru już teraz przytłacza korzyści płynące z wkładu pracy młodych wolontariuszy oraz chęci starszych wolontariuszy do nadzorowania ich.
- iii. Niektóre koleje historyczne uważają, że procedura DBS jest uciążliwa i zniechęca do rekrutacji dorosłych mentorów i nadzorców. Inne koleje przyjmują to za nieuniknione.
- iv. Wydaje się, że istnieją pewne niejasności co do tego, czy w przypadku osób w wieku 16–18 lat wymagany był opiekun posiadający zezwolenie na korzystanie z DBS, czego nawet sam DBS nie był w stanie wyjaśnić. **Należy zwrócić się do DWP o wyjaśnienie stanowiska, a nie pozostawienie go sądom rozstrzygnięcia z niepewnością, która się z tym wiąże.**

E. Ustawodawstwo.

Do całości wyżej opisanych zagadnień dochodzi brzmienie przestarzałej Ustawy z 1920 r., która w wyniku późniejszej interpretacji rozszerzającej jej zakres wyklucza

wszelką pracę na kolei (w tym wolontariat) osób poniżej 16. roku życia.

- i. Wspomniana interpretacja już przeszkodziła w rekrutacji wolontariuszy, a większość kolei historycznych nie chce przyjmować wolontariuszy poniżej 16. roku życia.
- ii. Niektóre koleje historyczne ograniczyły młodym wolontariuszom wykonywanie określonych czynności do takich jak praca przy cięciu zakrzewień przy torach (także pod nadzorem).
- iii. HRA jest w posiadaniu jednoznacznej opinii prawnej wskazującej że angażowanie osób poniżej 16. roku życia, nawet jako wolontariuszy, jest zabronione na mocy Ustawy z 1920 r.
- iv. Niektóre koleje historyczne wymagały obecności rodziców, w czasie prac wolontariackich realizowanych przez dzieci w wieku 14-16 lat.
- v. Niektóre koleje historyczne organizują obecnie zajęcia dla wolontariuszy poniżej 16. roku życia, zorganizowane jako praktyki mające na celu zdobycie doświadczenia zawodowego na mocy Ustawy z 1996 r.
- vi. ORR potwierdził, że nie podejmie żadnych działań w celu wyegzekwowania ustawy z 1920 r., a przedstawiciel środowiska towarzystw ubezpieczeniowych zapewnił grupę, że nie wpłynie to na koszt lub zakres ubezpieczenia.
- vii. Mimo to koleje wyraźnie nie chcą łamać prawa, jakkolwiek by to nie było niekorzystne.
- viii. **Grupa zaleca uchylenie odpowiedniej sekcji ustawy lub zaprzestanie jej stosowania w odniesieniu do historycznych kolei i tramwajów przed upływem stu lat od Royal Assent (Królewska Zgoda zatwierdzająca ustawę) dla Ustawy z 1920 r. Przedstawiciele grupy przygotowującej niniejszy raport będą nadal podnosić tę kwestię w Parlamencie i z ministrami.**

F. Bezpieczeństwo.

Jasne wskazówki od Głównego Inspektora Kolei głosiły, że bezpieczeństwem młodych ludzi najlepiej zarządzać tak, jak każdym innym ryzykiem, czyli za pośrednictwem SMS każdej z kolei. Zapewnia to jasno określone zakresy odpowiedzialności, zakres prac które można podjąć, a także ich ograniczenia. System powinien być aktywnie zarządzany, a kierujący kolejami historycznymi powinni regularnie rozmawiać z młodymi wolontariuszami w celu wzmocnienia komunikatów bezpieczeństwa i zapewnienia, że wymagania SMS zostały zrozumiane i są przestrzegane w całej organizacji, przy użyciu RMMM (ang. Risk Management Maturity Model - Model Dojrzałości Zarządzania Ryzykiem) sprawdzonego przez inną kolej. **Zaleca się, aby HRA zachęcała do ustanawiania projektów pilotażowych w celu sprawdzenia, jak mogłoby to działać w sektorze kolei historycznych. ORR powinien określać swoje wymagania w jasnych wytycznych dla historycznych kolei i tramwajów.**

G. Młode wolontariuszki.

Podczas gdy na kolejach historycznych wiele chłopców i młodych mężczyzn jest wolontariuszami, liczba dziewcząt i młodych kobiet jest bardzo mała. **DfE powinien współpracować z DfT i rozważyć rozszerzenie poradnictwa zawodowego na szkoły, aby zapewnić młodym kobietom szczególną zachętę do rozważenia podjęcia pracy zawodowej w branży kolejowej ze względu na jej szeroką różnorodność w zakresie wyzwań natury technicznej i inżynierskiej.** HRA powinno zastanowić się, jak zachęcić młode kobiety-wolontariuszki, przybliżając żargon kolejowy i stwarzając przystępne szanse dla umożliwienia zaangażowania dziewcząt i młodych kobiet w zdobywanie

doświadczenia zawodowego na kolejach członkowskich zrzeszonych w tej organizacji.

H. Ubezpieczenie.

Ubezpieczyciele również postrzegali SMS jako podstawowy sposób zarządzania ryzykiem i zapewnienia bezpieczeństwa młodym wolontariuszom. Dobry SMS, aktywnie zarządzany, pomógłby obniżyć składki ubezpieczeniowe.

I. Zarządzanie.

Materiały zebrane w trakcie opracowywania niniejszego raportu wskazywały na szerszy problem w sferze zarządzania wynikający z fragmentarycznych przepisów i regulacji, które nie były walidowane przez ostatnie 60 lat. Rosnące obciążenie pracą wynikające z ustaw i rozporządzeń nakłada duże obciążenia i obowiązki na zespoły zarządzające kolejami historycznymi, w szczególności większymi z nich. Podstawowo odpowiedzialność spoczywa zazwyczaj na wolontariuszach wspieranych przez bardzo małą liczbę zatrudnionych menedżerów (pracujących zarobkowo). Coraz trudniej jest znaleźć liderów dla wolontariuszy, którzy byliby gotowi do podjęcia coraz bardziej uciążliwych obowiązków. W konsekwencji przyszłość sektora wolontariatu jest niepewna i nie ogranicza się to wyłącznie do kolei historycznych. Istnieje potrzeba dokonania przeglądu obciążeń administracyjnych, aby upewnić się, że obecnie obowiązujące przepisy są adekwatne do celu któremu mają służyć. **Zaleca się, aby kwestia ta została odpowiednio omówiona między organizacjami wolontariackimi a rządem w ramach serii ustrukturyzowanych seminariów w celu szczegółowej identyfikacji problemów i rekomendacji wdrożenia praktycznych rozwiązań, które w razie potrzeby powinny obejmować zmiany legislacyjne.**

J. Następstwo.

Podano przykłady, że niektórym starszym wolontariuszom trudno jest wycofać się i przekazać obowiązki młodszemu pokoleniu. Istnieje potrzeba przekazania prawdziwej odpowiedzialności w ramach szkolenia i przygotowań, aby umożliwić młodszemu następcom przejście pełnej odpowiedzialności za historyczną kolej w przyszłości.

K. Szkoły podstawowe i średnie.

Wszystkie koleje historyczne, które przedstawiały informacje w trakcie przygotowania niniejszego raportu, z zadowoleniem przyjmują wycieczki szkolne, chociaż w przypadku niektórych istnieją ograniczenia w zwiedzaniu z uwagi na liczbę wolontariuszy dostępnych do ich obsługi. W przypadku członków HRA, którzy są organizacjami pozarządowymi, realizacja takich działań jest istotnym elementem zapewniającym im status organizacji pozarządowej. Jest to niewątpliwie cenna działalność pod względem zaangażowania społeczności i ugruntowania spójności społeczności lokalnej, a także zapewnia to doskonałą metodę nauki, szczególnie w odniesieniu do przedmiotów z zakresu STEM, historii, geografii, sztuki i projektowania. Ogólnie rzecz biorąc, istniał związek z kluczowymi etapami 1-3 National Curriculum. Koleje historyczne stanowią m.in. cenne zasoby edukacyjne, udostępniane dzieciom i młodzieży bez wydatków ze środków publicznych.

- i. NRM przeprowadziło w tym zagadnieniu dzięki dobrze zorganizowanemu programowi ukierunkowanemu na wycieczki szkolne i każdego roku przyjmowało ogromną liczbę młodych zwiedzających, blisko 150 000 osób uczestniczyło w wizytach grupowych.

- ii. Niektóre koleje historyczne zorganizowały wizyty związane z kluczowym etapem 3., w szczególności w zakresie lokalnej historii, transportu, rewolucji przemysłowej, czasów wiktoriańskich i ewakuacji w czasie II wojny światowej.
- iii. W przypadku starszych uczniów koleje historyczne zainspirowały innowacyjne projekty artystyczne i tworzenie filmów, a w niektórych przypadkach były wykorzystywane do wspierania programu nauczania STEM lub jako podstawy praktycznego doświadczenia na kursach inżynierskich.
- iv. Koleje historyczne zapewniły również możliwości wolontariatu we współpracy z Princes Trust i dały podstawę do zdobywania doświadczenia zawodowego.

Przypisy

- [1] Connecting People; a Strategic Vision for Rail; 29 November 2017
- [2] Tło tej ustawy jest przedstawione jako dodatek do niniejszego raportu.
- [3] Engineering UK, 2015: The State of Engineering
- [4] FE Data Library. Updated Dec 2015
- [5] Why Diversity Matters article; McKinsey & Co, Jan 2015
- [6] Report on the Value of Heritage Railways, July, 2013

Skróty, nazwy i pojęcia

ATOC - ang. Association of Train Operating Companies, pol. Zrzeszenie Firm Kolejowych, podmiot będący własnością wszystkich firm członkowskich zrzeszający przewoźników pasażerskich, towarowych, zarządcę ogólnokrajowej sieci kolejowej (NR) oraz przedsiębiorstwo High Speed 2, obecnie działająca pod nazwą Rail Delivery Group.

BESTT - ang. Boiler and Engineering Skills Training Trust, w prost. tłum. Zrzeszenie Szkoleniowe Umiejętności Kotłowych i Inżynierskich, związek organizacji zajmujących się dziedzictwem ery pary reprezentujących podmioty zajmujące się historycznymi kolejami, statkami i lokomobilami, organizuje szereg szkoleń z zakresu naprawy i utrzymania kotłów użytkowanych na szynach, na lądzie i na wodzie.

DBS - ang. Disclosure and Barring Service, rządowy podmiot m.in. prowadzący rejestry osób niemogących zajmować stanowisk kierowniczych w branżach regulowanych, odpowiednik polskiego Krajowego Rejestru Karnego.

DfE - ang. Department for Education, Departament Transportu Rządu Brytyjskiego, odpowiednik obecnego polskiego Ministerstwa Edukacji Narodowej.

DfT - ang. Department for Transport, Departament Transportu Rządu Brytyjskiego, odpowiednik obecnego polskiego Ministerstwa Infrastruktury.

DWP - ang. Department of Work and Pensions, Departament Pracy i Emerytur, odpowiednik obecnego polskiego Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

Gold Duke of Edinburgh's - nagroda przyznawana młodemu osobom powyżej 16 roku życia wyróżniającym się określonymi osiągnięciami w działalności społecznej i zawodowej.

Heritage Lottery Fund - organizacja w Wielkiej Brytanii zajmująca się finansowaniem projektów związanych z dziedzictwem kulturowym, ustanowiona przez parlament brytyjski w 1994 r. na bazie loterii National Lottery. Środki pozyskiwane są z regularnie organizowanych powszechnych zakładów, podobnie jak w przypadku polskiego Totalizatora

Sportowego, którego działalność społeczna ogranicza się wyłącznie do zadań związanych ze sportem.

HRA - ang. Heritage Railway Association, pol. Zrzeszenie Kolei Historycznych, organizacja zrzeszająca koleje historyczne w Wielkiej Brytanii

IRO - ang. Institute of Railway Operators, organizacja zrzeszająca osoby i podmioty branży kolejowej (w tym także HRA), działa zapewniając współpracę z sektorem naukowym, organizując wydarzenia, kursy doskonalenia zawodowego i tworzenie sieci kontaktów.

National Curriculum - stosowany w Wielkiej Brytanii, ustanowiony przez rząd 4-etapowy krajowy program nauczania dla dzieci i młodzieży w wieku od 5 do 16 lat.

NR - ang. Network Rail, państwowy zarządca ogólnokrajowej infrastruktury kolejowej w Wielkiej Brytanii.

ORR - ang. The Office of Rail and Road, urząd centralny odpowiedzialny za koleje i drogi w Wielkiej Brytanii, odpowiednik polskiego obecnego Urzędu Transportu Kolejowego.

Princes Trust - brytyjska organizacja charytatywna pomagająca młodym ludziom wejść na rynek pracy.

RDG - ang. Rail Delivery Group, izba gospodarcza branży kolejowej w Wielkiej Brytanii, od 1997 r. następcą ATOC.

STEM - od ang. słów: Science, Technology, Engineering, Mathematics, model edukacji opartej na przedmiotach z obszaru technicznego.

NR - ang. Network Rail, państwowy zarządca ogólnokrajowej infrastruktury kolejowej w Wielkiej Brytanii.

Young Rail Professionals - brytyjska organizacja non-profit zapewniająca wsparcie młodych osób pracujących w branży kolejowej w szczególności poprzez rozwój sieci kontaktów, organizację seminariów, wizyt studyjnych i innych działań mających na celu podnoszenie kompetencji i wiedzy młodych pracowników. Członkostwo jest bezpłatne. Organizację wspierają finansowo przedsiębiorstwa branży kolejowej.

AUTORZY NUMERU:

Adam Wawrzyniak - Prezes Zarządu FPKW
Michał Zajfert - Członek Rady FPKW

REDAKCJA BIULETYNU:

Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych
ul. Dworcowa 37, 95-063 Rogów
e-mail: biuro@kolejrogowska.pl