

Piotr Szczygłowski

PROBLEMY SOCJALNE LUDZI PODRÓŻUJĄCYCH NA PRZYKŁADZIE MISJI DWORCOWYCH

Artykuł dotyczy problemów socjalnych, z jakimi spotykają się wybrane grupy osób podróżujących, na tle funkcjonowania Misji Dworcowych w lokalnym środowisku metropolii. Od początku procesu industrializacji dworce kolejowe w Europie wytwarzały wokół siebie specyficzny mikroklimat socjalny, na który składały się takie zjawiska społeczne jak handel żywym towarem, prostytutka, handel narkotykami oraz codzienne ludzkie dramaty. Społeczną reakcją na ten stan rzeczy było tworzenie w Niemczech i w Polsce Misji Dworcowych jako instytucji pomocy socjalnej, świadczących swoje usługi na dworcu. W artykule omówione są historyczne uwarunkowania rozwoju niemieckich oraz polskich Misji Dworcowych. Temem całego rozważania jest znaczenie tego typu instytucji dla środowiska lokalnego.

1. Wstęp

Podróżowanie, szczególnie w dobie społeczeństwa postindustrialnego, stało się nieodłącznym elementem każdego naszego dnia. Każda dalsza podróż łączy się z pewnym wysiłkiem, jaki trzeba podjąć, by ukończyć ją szczęśliwie u celu. Jednocześnie dla niektórych osób podróżowanie jest wręcz niemożliwe lub niezwykle utrudnione. Można się tu posłużyć przykładem cukrzyka, który w czasie swojego pobytu na stacji przesiadkowej musi znaleźć higieniczne warunki dla wstrzyknięcia sobie insuliny, matki z czworgiem dzieci lub osoby niewidomej. Oczywiście dla tych przykładowych kategorii osób podróżowanie jest swojego rodzaju wyzwaniem i często musi wiązać się z pomocą osób trzecich. Z drugiej strony mamy osoby, które w trakcie podróży znalazły się w specyficznej sytuacji socjalnej. Ktoś okradziony na dworcu, uchodźca szukający tam schronienia lub nieletni uciekinier to przykłady podróżnych narażonych na ryzyko innego rodzaju związane z podróżą. Okazuje się, że dworzec kolejowy wytwarza specyficzne środowisko socjalne niosące za sobą zagrożenia dla podróżujących.

Aby zrozumieć zależności, jakimi rządzi się socjalne życie dworca, należy prześledzić historię związanych z dworcami problemów społecznych od początków ich powstania. Wraz z rozwojem kolei żelaznej dworce zaznaczyły na trwałe swoją pozycję w przestrzeni miejskiej. Jak pisze B. Nikles, historyk

zajmujący się historią Misji Dworcowych w Niemczech – „Dworce są ziemią niczyją między wsią a miastem, są to anonimowe nisze między odległą podróżą a środowiskiem miasta”. W ciągu kilku lat kolej stała się pierwszym środkiem transportu masowego w naszej historii. Zmieniła nie tylko postrzeganie przestrzeni oraz krajobraz Europy, ale, co istotne, wpłynęła w znaczny sposób na kształt miejskiej przestrzeni życiowej. Pod koniec XIX wieku wielkie dworce budowane były jako katedry postępu nowoczesności. Przyglądając się przestrzeni miast niemieckich, można szybko zauważyć, że dworzec kolejowy zajmuje centralne miejsce w topografii miast; nadawał miastu oraz dzielnicom swój charakter. Dworce są niemymi świadkami jasnych i czarnych kart historii Europy: transporty wysiedleńców, rannych z frontów, strumienie uciekinierów z miasta, deportacje, ewakuacje lub też zamachy terrorystyczne.

W związku z tym, że dworce kolejowe i ich otoczenie stały się już w drugiej połowie XIX wieku socjalnymi punktami zapalnymi w przestrzeni miejskiej, utworzono ruch społeczny przeciwdziałający tym negatywnym zjawiskom, czyli Misje Dworcowe. Najkrótsza definicja Misji Dworcowych brzmi następująco:

- Są to instytucje socjalne funkcjonujące na dworcach kolejowych, których misją (w rozumieniu najszerzej sprecyzowanego celu) jest niesienie pomocy osobom podróżującym, które napotykają w podróży specyficzne problemy.
- Powstały jako wyraz społecznej niezgody na problemy ujawniające się na dworcach kolejowych.
- Ich geneza ma *stricte* religijny wymiar, stąd też słowo misja. Wywodzi się ono od „Inneren Mission” – niemieckiego ewangelickiego stowarzyszenia charytatywnego.

2. Historia niemieckich Misji Dworcowych

Służby Dworcowe oraz Misje Dworcowe nie powstały na podstawie jasnych wytycznych jednego jednolitego aktu, lecz jako owoc wysiłków wielu poszczególnych osób i inicjatyw z mniej lub bardziej religijnym kontekstem. Punktem wyjścia była międzynarodowa inicjatywa na rzecz ochrony kobiet przed zagrożeniem prostytutką oraz zapobiegania wykluczeniu ze środowiska (Nikles 1994).

Koniec XIX wieku to czas, w którym industrializacja nabrała dużego rozpędu i zmieniała krok po kroku krajobraz społeczny Europy. W tym wypadku interesuje nas najbardziej nie rozwój techniczny, ale rozwój wielkich aglomeracji miejskich. Mechanizacja w rolnictwie oraz jednocześnie zapotrzebowanie na siłę roboczą w rozrastających się aglomeracjach miejskich spowodowały powstanie strumienia migracyjnego ze wsi do miasta. Konsekwencje społeczne tego procesu zrodziły zapotrzebowanie na pracę socjalną na dworcach. Kobiety poszukujące pracy w mieście przyjeżdżały do centrów wielkich miast często „w ciemno”, nie mając zagwarantowanej żadnej pracy. Pierwsze zetknięcie z miastem to oczywiście budynek dworca i jego środowisko społecz-

ne. Bardzo często kobiety takie padały ofiarami kradzieży oraz były narażone na inne niebezpieczeństwa, jakie niosła ze sobą postępująca industrializacja. W ten sposób młode dziewczęta stawały się przedmiotem handlu kobietami oraz były zmuszane do prostytucji. Jedyną metodą rozwiązania problemu były akcje prowadzone na dworcach kolejowych. Początkowo ograniczały się one do akcji informacyjnych i odbierania na dworcu transportów dziewcząt udających się do miast w poszukiwaniu pracy.

Pierwsza zorganizowana misja dworcowa zaczęła funkcjonować w 1894 roku w Berlinie. Jej działalność nieodłącznie związana jest z nazwiskiem pastora Johanna Burkhardta (Nikles 1994). Uznawany jest on za ojca ewangelickich misji dworcowych, bo też taki religijny charakter miała ta organizacja. W 1890 roku pastor Burkhardt założył Związek Opieki nad Żeńską Młodzieżą (*Verein zur Fürsorge für die weibliche Jugend*), który prowadził pionierskie projekty pracy socjalnej na dworcach w Berlinie.

Pod koniec XIX wieku Ewangelickie Misje Dworcowe miały swoje przedstawicielstwa w 16 największych miastach w Niemczech, 6 w miastach średnich (powyżej 50 tys. mieszkańców) (Nikles 1994). Katolickie Misje Dworcowe rozwijały się z mniejszą dynamiką oraz powstawały zazwyczaj w dużych miastach określanych jako typowo katolickie, między innymi w Kolonii, Wrocławiu, Monachium (na przełomie 1898 i 1899 roku), Berlinie (w 1901 roku), a w Dortmundzie, Frankfurt nad Menem i Fryburgu – w 1902 roku.

Dla rozwoju Misji Dworcowych lata 1909 oraz 1910 są bardzo znaczące. Wówczas to poczyniono pierwsze kroki w kierunku nawiązania międzywyznaniowej współpracy między misjami ewangelickimi i katolickimi. Zauważono, że w obrębie jednego dworca nie ma miejsca dla dwóch różnych misji – katolickiej i ewangelickiej. Poza tym takie „podwójne” akcje plakatowe lub oferty pomocy były dość krytycznie, a nawet z nieufnością odbierane przez osoby, do których były one kierowane. Wówczas to ze strony ewangelickich Misji Dworcowych wypłynęła propozycja utworzenia pierwszej zorganizowanej platformy współpracy między misjami katolickimi oraz ewangelickimi – *Interkonfessionelle Kommission für Bahnhofsmisionen*. W jej skład weszły *Verband der Evangelischen Bahnhofsmisionen* (Związek Ewangelickich Misji Dworcowych) oraz *Katholische Bahnhofsmision* (Katolicka Misja Dworcowa). Jako trzecie ogniwo Komisji Międzywyznaniowej przyłączono Związek Żydowskich Misji Dworcowych (Nikles 1994).

W latach I wojny światowej Misje Dworcowe świadczyły swe usługi ofiarom działań wojennych, pomagały w transportach rannych z frontów oraz koordynowały szereg akcji związanych z przemieszczaniem się mas ludności cywilnej. Lata wielkiego kryzysu przyniosły oprócz problemów finansowych rozszerzenie działalności Misji Dworcowych na nowe kręgi osób. Bezrobocie i pauperyzacja społeczeństwa uzmysłowiły organizatorom Misji Dworcowych, że również młodzi mężczyźni potrzebują pomocy. Praca ta polegała bardziej na zapobieganiu nieplanowanym przyjazdom młodych mężczyzn do miast (Reusch 1988).

W latach międzywojennych zacieśnia się współpraca między poszczególnymi Misjami Dworcowymi na poziomie lokalnym oraz następuje proces profesjonalizacji ich działań. Pojawiają się pełnoetatowi pracownicy specjalnie przeszkoleni do pracy w Misjach Dworcowych.



Wówczas to ustanowiono używane do dziś oznaczenie Misji oraz pracowników Misji Dworcowych. Miało ono bardzo istotną rolę dla rozpoznawania przez podróżnych poszczególnych pracowników różnych Misji Dworcowych. Na Piątej Konferencji Niemieckich Misji Dworcowych w 1912 roku ustalono, że Misje Dworcowe w Niemczech posługują się około 27 różnymi sposobami oznakowywania. Od roku 1975 wspólnym znakiem Misji Dworcowych jest purpurowy krzyż ośmioramienny na biało-żółtym tle.

Wraz z objęciem władzy przez Hitlera w 1933 roku działalność Misji Dworcowych została zakazana. Odbudowę tych organizacji zaczęto dopiero po II wojnie światowej. Po wojnie dworce stały się punktami zapalnymi w miastach, gdzie skupiały się zjawiska będące następstwami zakończenia działań wojennych – masowe przemieszczenia ludności, ewakuacje, powroty ludności do zniszczonych miast, powroty jeńców wojennych do własnych krajów oraz ponowne łączenie rodzin. Pracownicy Misji Dworcowych w dużym stopniu przyczynili się do koordynacji powojennych przemieszczeń ludności.

W radzieckiej strefie okupacyjnej na początku działalności Misji Dworcowych była dozwolona, powoływała się wszak na międzyludzką solidarność. W roku 1951 w Niemieckiej Republice Demokratycznej było około 116 ewangelickich Misji Dworcowych, jednak ich rozwój był w znacznym stopniu wyhamowywany przez komunistyczne rządy. Misje Dworcowe jako organizacja społeczna monitorująca dworce posiadały od zawsze informacje dotyczące pobytu oraz ruchu danych osób w danej gminie czy mieście. Poza tym oczom pracowników Misji Dworcowych nie mogły umknąć takie fakty jak przemieszczenia wojsk radzieckich do baz w całych Niemczech.

Tab. 1. Liczba Misji Dworcowych w Niemczech w latach 1950–1986

Rok	Ewangelickie Misje Dworcowe	Katolickie Misje Dworcowe	Suma
1950	185	150	335
1960	175	111	286
1970	112	99	211
1980	104	89	193
1986	98	82	180

Źródło: Reusch 1988.

W wyniku podziału Niemiec na strefy niektóre mniej istotne stacje stały się granicznymi miejscami przesiadkowymi, co spowodowało inne rozmieszczenie nowo powstających Misji Dworcowych. Równocześnie w latach pięćdziesiątych dał o sobie znać proces silnego rozwoju transportu samochodowego, tak

osobowego, jak i ciężarowego. Spowodowało to istotną zmianę również w mikroklimacie dworca. Kolej przestała już być jedynym środkiem transportu, a transport samochodowy prawie zawsze występował w roli konkurenta dla transportu kolejowego.

3. Historia polskich Misji Dworcowych

Okazuje się, że Polska ma również doświadczenie w działalności socjalnej na terenie dworców kolejowych. Misje Dworcowe powstały w okresie międzywojennym z tych samych powodów co niemieckie Misje Dworcowe, aczkolwiek w dość odmiennych uwarunkowaniach organizacyjnych. Do tej pory nie wydano żadnej monografii polskich Misji Dworcowych, dlatego też analizę oparłem na materiałach archiwalnych z Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Materiały mówiące o Misjach Dworcowych znajdują się po części w aktach Ministerstwa Opieki Społecznej, a w szczególności Departamentu Opieki Społecznej, Wydziału Nadzoru i Polityki Opiekuńczej, oraz Wydziału Migracyjnego w Departamencie Zatrudnienia. Również niektóre akta Ministerstwa Spraw Zagranicznych z lat 1930–1933 Wydziału Polityki Emigracyjnej, Wydziału Polaków za Granicą oraz Wydziału Opieki Społecznej zawierają wzmianki o pracach i działalności Misji Dworcowych na ziemiach polskich.

Budowa zrębów organizacyjnych polskich Misji Dworcowych zaczyna się wraz z odrodzeniem państwowości polskiej po zakończeniu działań wojennych I wojny światowej 11 listopada 1918 roku. Impulsem do podjęcia ukierunkowanej pracy socjalnej na dworcach było nałożenie się właśnie w tym okresie wielu czynników. Zakończenie działań wojennych na frontach europejskich przyczyniło się, tak samo jak w przypadku Niemiec, do masowych przemieszczeń ludności cywilnej oraz zdemobilizowanych żołnierzy wzdłuż i wszerz Europy. Znakomita część tej masowej migracji ludności w okresie powojennym została przejęta przez transport kolejowy. Infrastruktura ówczesnych dworców nie była w stanie funkcjonować wydajnie, napotykała bowiem coraz więcej problemów z patologiami takimi jak choroby zakaźne, kradzieże czy handel żywym towarem. Do ojczyzny powracali ze wszystkich frontów europejskich żołnierze narodowości polskiej. Jednocześnie rozwinał się również ruch reemigracyjny ze Stanów Zjednoczonych na masową skalę. Po zakończeniu działań wojennych na froncie wschodnim w październiku 1921 roku rozpoczął się dramatyczny proces repatriacji obywateli polskich ze Związku Radzieckiego. Oprócz czynników gospodarczych i politycznych istotne wydaje się zwrócenie uwagi na znaczenie powojennego wyżu demograficznego.

Z powojennego procesu formowania się pomocy socjalnej na dworcach wyrosła idea kontynuacji tej działalności w okresie ustabilizowania się sytuacji politycznej w kraju. Nie można przy tym pominąć istotnego wątku kontaktów z instytucjami zagranicznymi. Liga Narodów – pierwsza na skalę międzynarodową organizacja pokojowa – była kluczową organizacją międzynarodową w procesie formowania się polskich Misji Dworcowych. W tym kontekście

istotne działania Ligi to zainicjowanie międzynarodowej współpracy, konferencji i wymiany doświadczeń w zakresie: przeciwdziałania prostytucji na dworcach, handlu żywym towarem, opieki nad emigrantami, co w ostatecznym rozrachunku bezpośrednio przyczyniło się do powstania w Polsce Misji Dworcowych na wzór istniejących już organizacji europejskich.

3.1. Od interwencji kryzysowej do codziennej pracy socjalnej na dworcach

W pierwszych latach powojennych odnotowano wielki ruch migracyjny o charakterze niegospodarczym. Był to ruch repatriacyjny stanowiący rezultat działań wojennych. W początkowym okresie działalność repatriacyjną władz objęła obywateli polskich oraz obywateli innych państw pozostających wówczas na terenie Polski. Koordynacja tego ruchu migracyjnego należała do kompetencji tworzącego się aparatu państwowego. Należało jak najszybciej rozwiązać kwestie jeńców, więźniów i robotników znajdujących się w tym czasie na terytorium Polski. Dlatego też w momencie powstawania Polski niepodległej uchwałą kierowników ministerstw utworzono Państwowy Urząd do spraw Jeńców. Od początku repatriacja ze Związku Radzieckiego stała się ważnym problemem władz polskich za sprawą wprost dramatycznego stanu higienicznego oraz socjalnego powracających repatriantów. Ludzie ci byli wycieńczeni długą podróżą, często w złych warunkach, do granicy polskiej. Większość była w stanie skrajnej nędzy, bez środków do życia, żywności oraz podstawowej nawet higieny. W takich warunkach szybko zaczynały rozwijać się choroby zakaźne, co spowodowało przyspieszoną reakcję władz. Dzięki współpracy Urzędu Emigracyjnego oraz Urzędu Naczelnego Nadzwyczajnego Komisarza do Walki z Epidemiami podjęto decyzję o utworzeniu na wybranych przejściach granicznych „punktów reemigracyjnych”. Dwa najważniejsze punkty na trasie wędrówek repatriantów powstały w Baranowiczach i w Równem. Wszyscy reemigranci po dotarciu do punktu granicznego poddawani byli dezynfekcji i myciu; oddzielnie dezynfekowano ich bagaż i ubrania. Następnie repatrianci byli zaopatrywani w żywność oraz wskazówki i informacje na dalszą drogę. Osoby wymagające hospitalizowania były przenoszone do powstałych szpitali.

3.2. Tło organizacyjne procesu powstawania Misji Dworcowych

Rola Polskiego Komitetu do spraw Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi

Ustabilizowanie się sytuacji politycznej i społecznej w pierwszej połowie lat dwudziestych pozwoliło na rozwój oddolnych inicjatyw społeczeństwa. Pierwszymi organizacjami, w których statucie zawarto założenia o pomocy socjalnej w podróży, były katolickie organizacje kobiece takie jak Katolickie Towarzystwo Ochrony Kobiet czy Katolicki Związek Polek. Nie jest przypadkiem, że to właśnie katolickie organizacje kobiece postanowiły roztoczyć

opiekę nad samotnie podróżującą kobietą – ten sam proces miał miejsce w Niemczech dwa dziesięciolecia wcześniej. Trudno oszacować, w jakim stopniu odbywało się to na zasadzie kopiowania wzorców niemieckich, a w jakim wynikało z samoistnego angażowania się w pracę socjalną w „luce opiekuńczej”. Szczególnym punktem odniesienia z punktu widzenia pracy jest działalność Ligi Narodów w dziedzinie walki z handlem kobietami i dziećmi. Liga Narodów – poprzez opracowywanie konwencji międzynarodowych regulujących wybrane zagadnienia – miała wpływ na kształtowanie wspólnej, europejskiej strategii walki z daną patologią. Rzeczpospolita Polska jako sygnatariusz takiej umowy międzynarodowej przystępowała również do walki z handlem żywym towarem. Zgromadzenie Ligi Narodów 30 września 1921 roku uchwaliło konwencję o zwalczaniu handlu kobietami i dziećmi, do której przystąpiła również Polska. Na mocy tej konwencji kraje sygnujące miały utworzyć osobną instytucję zajmującą się walką z handlem kobietami i dziećmi. W Polsce pierwsze posiedzenie Komitetu Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi odbyło się w maju 1923 roku.

Finansowanie komitetu miało być mieszane. Z jednej strony miał on być wspierany z dotacji rządowych, z drugiej zaś, jak wynika z pisma ówczesnego Ministra Opieki Społecznej, które również zostało odczytane na spotkaniu założycielskim komitetu, miał on za zadanie wykorzystywać własne fundusze i odwołać się do ofiarności publicznej. Zadaniem komitetu było koordynowanie akcji tworzenia nowych Misji Dworcowych w kraju, przyznawanie subsydiów dla istniejących już Misji Dworcowych oraz reprezentacja kraju na forach międzynarodowych.

Rola organizacji społecznych w tworzeniu punktów pomocy socjalnej na dworcach

Organizacje społeczno-filantropijne Polski okresu międzywojennego były motorem działań na rzecz ochrony wybranych grup społecznych na dworcach kolejowych i w trakcie podróży. Były one z jednej strony inicjatorem tworzenia nowych Misji Dworcowych, a z drugiej prowadziły i obsługiwały te już istniejące. W roku 1933 na prośbę Komitetu Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi wszystkie organizacje zaangażowane w taką działalność miały zgłosić swój akces do komitetu. Wówczas większość organizacji charytatywnych organizujących Misje Dworcowe wysyłała swoje zgłoszenia na adres komitetu i właśnie na podstawie tej korespondencji zachowanej w AAN możemy przytoczyć nazwy tych organizacji i stowarzyszeń. Oznacza to, że rozpoczynały one organizowanie pracy socjalnej na dworcach bez otrzymania wcześniejszego wsparcia lub też wskazówek od Komitetu Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi.

Komitet Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi utrzymywał kontakt, wspierał finansowo i koordynował współpracę z około 20 stałymi Misjami Dworcowymi na terenie kraju w okresie od 1926 do 1939 roku. Na ryc. 1 przedstawiono terytorialne rozmieszczenie Misji Dworcowych w Drugiej Rzeczypospolitej.



Ryc. 1. Rozmieszczenie Misji Dworcowych na obszarze Drugiej Rzeczypospolitej

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Archiwum Akt Nowych, Akta Ministerstwa Opieki Społecznej, Departament Opieki Społecznej, Wydział Nadzoru i Polityki Opiekuńczej, sygnatura 195.

Oprócz Misji Dworcowych w okresie międzywojennym funkcjonowała również polska Misja Portowa. Początkowo miała ona siedzibę w Gdańsku, a potem po otwarciu Nowego Portu – w Gdyni. Codzienna praca obu Misji Portowych była dość podobna do pracy w Misjach Dworcowych. Również brano pod opiekę samotnie podróżujące kobiety i dzieci, pomagano w załatwieniu wiz emigracyjnych, informowano przybyłych statkami podróżnych o możliwościach dalszej podróży, na podstawie informacji telefonicznych lub listownych od innych Misji Dworcowych wszczynano poszukiwania zaginionych lub często porwanych osób. Innym zadaniem Misji Portowych była obsługa ruchu emigracyjnego z Polski. Pieczę nad etapami emigracyjnymi w Gdyni po 1932 roku miał Urząd Emigracyjny. Z całej Polski przybywały

do Gdańska, a później do Gdyni, tysiące osób z zamiarem emigracji statkiem do Ameryki Północnej lub Południowej. Według ustawy o emigracji¹ transporty emigrantów powinny przejść przed wejściem na statek dezynfekcję i poddać się kontroli sanitarnej, by zapobiec wybuchowi epidemii i wzrostowi zachorowalności w trakcie wielotygodniowej podróży przez Atlantyk.

3.2. Losy Misji Dworcowych w czasie II wojny światowej i Polski Ludowej

Wraz z rozpoczęciem działań wojennych we wrześniu 1939 roku poszczególne Misje Dworcowe oraz ich pracownicy zawiesili swoją działalność. Podczas okupacji hitlerowskiej zarządzanie dworcami kolejowymi, jako obiektami o znaczeniu strategicznym, przejęły wojskowe władze okupacyjne, co definitywnie uniemożliwiło funkcjonowanie polskich Misji Dworcowych.

Misje Dworcowe nie mogły również odrodzić się w formie sprzed wojny po ukonstytuowaniu się w powojennej Polsce władzy ludowej. Charytatywna pomoc socjalna o *stricte* religijnym charakterze na dworcach nie przystawała do obrazu realnego socjalizmu. Dworce kolejowe stały się punktami węzłowymi o strategicznym znaczeniu, co wobec założenia permanentnej walki z kapitalizmem jako wspólnym wrogiem całego społeczeństwa dawało władzom pretekst do sprawowania całkowitej kontroli nad dworcami. Dla władz Polski Ludowej działanie chrześcijańskich organizacji społecznych, mających prawo do stałej obecności na dworcu i ciągłego monitorowania znajdujących się na nim podróżnych, byłaby nie do zaakceptowania.

4. Działalność współczesnych Misji Dworcowych w Niemczech i ich znaczenie w społeczeństwie postindustrialnym

Powyżej postarałem się przedstawić w sposób przekrojowy historię jednego problemu społecznego oraz zorganizowanej lub często samorządnej odpowiedzi społeczeństwa na sytuację, jaką generuje społeczny ekosystem dworca kolejowego. Sposób powstania Misji Dworcowych zarówno w Niemczech, jak i w Polsce należy określić jako oddolną inicjatywę społeczną. To najpierw lokalne środowiska określiły problem i jego skalę, a potem (często przy pewnym udziale środków państwowych) tworzono na danym dworcu misję. Dlatego też i niemieckie, i polskie misje okresu międzywojennego określam na podstawie swoich badań jako powstałe zgodnie z zasadą subsydiarności. Schemat organizacyjny niemieckich Misji Dworcowych jest bardzo skomplikowany ze względu na fakt, że powstały one z połączenia wielu lokalnych misji. Instytucje te powiązane były ze swoim lokalnym środowiskiem socjalnym, personalnym i systemem instytucji finansujących. Misje Dworcowe były silnie związane z lokalnym środowiskiem organizacji społecznych. Sieć powiązań polegała w znaczącej mierze na osobistych kontaktach pracowników misji ze środowiskiem innych instytucji.

¹ Ustawa emigracyjna z dnia 15 października 1927 r., Dz.U. RP 1927, nr 89, poz. 799.

Misje Dworcowe obecnie nadal świadczą profesjonalnie pomoc osobom znajdującym się w kryzysie na dworcu. Istotnie, łatwo jest zrzucić z siebie odpowiedzialność za losy innego człowieka czekającego na pomoc, kierując go do innej instytucji jak najdalej od dworca. Sztuką jest zaoferować wspólne, oparte na zasadzie współpracy, profesjonalne rozwiązanie problemu pojedynczych osób.

Zawsze będzie istniało zapotrzebowanie na profesjonalnie świadczoną pomoc na dworcu. Misje Dworcowe z racji swojej elastyczności angażują się w coraz to nowsze projekty i przedsięwzięcia. Jako przykład mogę tu podać projekt *Bahnhofsmision* w Kolonii, która z własnej inicjatywy przygotowała i wprowadza w życie projekt „Kids-on-Tour” (oferuje stałą profesjonalną opiekę opiekunki nad samotnie podróżującymi dziećmi) lub współpracę *Bahnhofsmision* w Kolonii z Wydziałem Pracy Socjalnej z Fachhochschule w Kolonii i wspólne realizowanie projektu dotyczącego *streetworkingu*. W 2003 roku Kolońska Misja Dworcowa pomogła w różnorodny sposób 35 tys. osób.

Niemieckie Misje Dworcowe z jednej strony przez wiele lat istnienia zdołały utrzymać swój specyficzny charakter, a z drugiej strony – przystosować się do nowych warunków funkcjonowania w państwach kapitalistycznych, dążąc cały czas do podwyższania standardu i zakresu swoich usług. Pracownicy niemieckich Misji Dworcowych nazywają Misje *sejsmografami problemów społeczności lokalnych*. Jeśli w danym mieście lub społeczności lokalnej pojawią się nowe problemy społeczne lub stare ulegną nasileniu, to pierwszymi organizacjami, które to zauważą, będą Misje Dworcowe.

Warto również zwrócić uwagę na miejsce, jakie zajmują Misje Dworcowe w systemie pomocy społecznej w skali metropolii. Są mianowicie instytucjami pierwszego anonimowego kontaktu dla osób w kryzysowej sytuacji życiowej. Pracownicy misji niosą doraźną pomoc osobom potrzebującym przez przekazywanie kontaktów do innych odpowiednich instytucji. Taka osoba, zamiast pukać od drzwi do drzwi różnych instytucji socjalnych, w Misji Dworcowej może otrzymać informacje o swoim położeniu i o ewentualnie przysługującej jej pomocy społecznej. Jest to jedno z ważniejszych zadań Misji Dworcowych – nadawanie ludzkiego wymiaru anonimowej i nieprzyjaznej przestrzeni miasta.

Innym nasuwającym się wnioskiem jest ciągłość standardu socjalnego w podróży z punktu widzenia spójności przestrzeni europejskiej. Integracja europejska oznaczać musi jednocześnie ujednoczenie standardów socjalnych oraz obsługi podróżnych na dworcach. O ile obywatele polscy są jedną z liczniej reprezentowanych narodowości w niemieckich Misjach Dworcowych, o tyle obywatele niemieccy jadący do Polski, a napotykający przecież te same problemy co nasi rodacy w Niemczech, nie mają pewności, że w razie nieoczekiwanych „przygód” w podróży znajdą profesjonalną pomoc socjalną na polskim dworcu kolejowym. Ta bardzo często niewielka pomoc i pewność, że na stacji przesiadkowej lub końcowej będzie czekał uczynny pracownik Misji Dworcowych, ma niesamowicie istotne znaczenie przy podjęciu decyzji o podróży przez osobę niepełnosprawną. Przykładem na to jest również Misja

Dworcowa w Kolonii, która obsługuje codzienny wahadłowy ruch osób niewidomych dojeżdżających z całego landu Nadrenia-Westfalia do szkoły dla niewidomych w Düren. Osoby niewidome zawdzięczają wiele pracownikom Misji Dworcowych. W tym miejscu należy jeszcze przytoczyć artykuł 18 pkt 2 Traktatu między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z 17 czerwca 1991 roku, który brzmi: „Umawiające się Strony dołożą starań, aby stworzyć dogodne warunki dla korzystania z ich szlaków komunikacyjnych w transporcie między ich terytoriami oraz w tranzycie”². Zapis ten niezbicie dowodzi, że w interesie obu państw leży budowanie poczucia bezpieczeństwa socjalnego podróżnych.

Ostatnia refleksja dotyczy roli Misji Dworcowych w zapobieganiu wykluczeniu społecznemu. Ich historia stanowi przykład na oddolne rozwiązywanie problemów osób znajdujących się na granicy wykluczenia społecznego na poziomie lokalnym. Często od drobnej pomocy finansowej, porady lub wskazówki pracownika Misji Dworcowej zależały dalsze losy osób znajdujących się w sytuacji kryzysowej. O ile w XIX wieku zadaniem Misji Dworcowych była koordynacja dynamicznej migracji ze wsi do miast, o tyle w dzisiejszych warunkach będą one miały za zadanie łagodzenie skutków polaryzacji między większością społeczeństwa żyjącą w epoce informacyjnej a osobami na granicy wykluczenia społecznego.

Literatura

- Auleytner J., 1994, *Polityka społeczna pomiędzy ideą a działaniem*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Bergel I., 1986, „Polityka transportowa w zakresie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych osób niepełnosprawnych”, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 10.
- Button K., 2000, *Europäische Verkehrspolitik – Wege in die Zukunft*, Berlin: Bertelsmann.
- Gieszczyński W., 1999, *Państwowy Urząd Repatriacyjny w osadnictwie na Warmii i Mazurach (1945–1950)*, Olsztyn: Ośrodek Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego.
- Jędraszko A., 1996, *Zarządzanie mieszkalnictwem i planowanie komunikacji przez samorząd terytorialny w Niemczech*, Łódź: Unia Metropolii Polskich.
- Kołodziej E., 1982, *Wychodźstwo zarobkowe z Polski 1918–1959*, Warszawa: Wydawnictwo „Książka i Wiedza”.
- Nikles B., 1994, *Soziale Hilfe am Bahnhof. Zur Geschichte der Bahnhofmissionen in Deutschland (1894–1960)*, Freiburg: Lambertus Verlag.
- Pawlicka Z., 1989, *Studium rozpoznawcze w zakresie obsługi transportowej osób niepełnosprawnych*, Warszawa: Ośrodek Badań Ekonomiki Transportu OBET.

² Traktat między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z 17 czerwca 1991 r.

- Polityka społeczna Państwa Polskiego 1918–1935*, 1935, Warszawa: Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej.
- Reusch W., 1988, *Bahnhofsmision in Deutschland 1897–1987*, Frankfurt am Main: Verlag Peter Lang.
- Rucińska D., 1999, *Dostosowywanie polskiego transportu do wymogów Unii Europejskiej*, Poznań.
- Walaszek A., 1983, *Reemigracja ze Stanów Zjednoczonych do Polski po I wojnie światowej (1919–1934)*, Kraków: PWN, Uniwersytet Jagielloński.
- Wardal M., 1988, „Transport dla ludzi niepełnosprawnych, cz. I”, *Eksploatacja Kolei*, nr 6.

Źródła archiwalne

- Archiwum Akt Nowych, Akta Ministerstwa Opieki Społecznej, Departament Opieki Społecznej, Wydział Nadzoru i Polityki Opiekuńczej, sygnatury: 180, 183, 189, 195, 196, 197, 291, 293, 215–230.
- Archiwum Akt Nowych, Akta Ministerstwa Opieki Społecznej, Departament zatrudnienia, Wydział Emigracyjny, sygnatury: 90, 96–98.
- Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, sygnatury: MSZ B 26105; MSZ B 25611.

RAILWAY MISSIONS AND THE PROBLEMS OF THE TRAVELLERS

The article is devoted to the problems of the handicapped people with special reference to the functioning of the Railway Missions in a metropolitan environment. From the beginning of industrialization process the railway stations in Europe were creating a specific social environment, including such phenomena as prostitution, slaves trade, drugs dealing or just individual stories of the travelers. Specifically to deal with these problems, a social institutions called ‘missions’ were established at the railway stations in Germany and Poland. This article shows the historical development of the German and Polish Railway Missions with special reference to its role for the local societies.