

Andrzej Kotecki

Muzealnictwo morskie

Niepodległość i Pamięć 19/1-4 (37-40), 226-235

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

PILECKA Michalina
RAK Kazimiera
RATUSZNIAK Zygmunt
RATUSZNIAKOWA Eleonora
SKINDER Zofia
SZUROWSKA Maria

SZYMBORSKA Anna
TAMULEWICZ Stanisław
WAWELBERGOWA Irena
WÓJCIK Józefa

Andrzej Kotecki

Muzealnictwo morskie

Początki polskiego muzealnictwa morskiego datują się od dwudziestolecia międzywojennego. Były one niewątpliwie związane z niezwykle dynamicznym rozwojem, a w zasadzie wznoszeniem od podstaw gospodarki morskiej (budowa portu i miasta w Gdyni oraz tworzenie z niczego floty handlowej i wojennej). Z tymi działaniami wiązał się również rozwój infrastruktury przemysłowej, stanowiącej zaplecze dla tej gałęzi gospodarki. Równoległe do tych działań, pojawiły się inicjatywy o charakterze kulturowym, które miały na celu udokumentowanie polskiej przeszłości morskiej. W latach międzywojennych zostały opracowane i zgłoszone trzy takie inicjatywy.

Autorem pierwszej był dr Włodzimierz Antoniewicz, profesor Uniwersytetu Warszawskiego. Swoją propozycję zaprezentował na zorganizowanej w Gdyni w dniach 7 – 9 października 1927 r. konferencji poświęconej rozwojowi polskiego Wybrzeża. Jego postulat został sformułowany bardzo ogólnie i dotyczył potrzeby dokumentowania polskich tradycji morskich.

Drugi projekt został przygotowany przez historyka wojskowości, kpt. mar. dr Wiktora Huberta. Swoją koncepcję oparł on na działającym już wówczas w Warszawie Muzeum Wojska Polskiego. Na jego bazie miał zostać utworzony Oddział – Muzeum Marynarki Wojennej,

który docelowo miał się usamodzielnić.

Obie powyższe inicjatywy przetrwały jedynie jako projekty. Jedyną, która przed wrześniem 1939 r. została urzeczywistniona, było prywatne muzeum morskie zorganizowane przez Stanisława Antoniego Ledóchowskiego. W ramach tego prywatnego muzeum działało Biuro Propagandy i Informacji Morskich, obejmujące m. in. redakcję „Biuletynu” oraz warsztat modelarstwa okrętowego. Zgromadzona przez inż. Ledóchowskiego kolekcja przetrwała wojnę, a po jej zakończeniu trafiła do muzeum w Szczecinie¹.

Wybuch II wojny światowej był momentem przełomowym dla historii Polski i świata. Po jej zakończeniu zmieniły się priorytety. Niemniej jednak przetrwało dążenie do odbudowy polskiej gospodarki morskiej. Odrodziły się i były rozwijane również koncepcje utworzenia polskiego muzealnictwa morskiego. I znów, podobnie jak w latach międzywojennych, idea ta była niezwykle żywa, szczególnie wśród kadry odradzającej się ponownie Marynarki Wojennej. To ona, wraz z odbudowaną Ligą Morską, wzięła na siebie ciężar wychowania morskiego społeczeństwa. Już jesienią 1945 r., w 6. rocznicę wybuchu wojny i obrony Wybrzeża (Hel ska-

¹ A. Kotecki, *Muzeum Marynarki Wojennej*; „Kwartalnik Bellona”, R. XCII (VI) 2010 nr 2(661) s. 191.

pitulował dopiero 2 października 1939 r. i był to najdłużej broniony zwarty obszar II RP) w Gdyni przy ul. 10 Lutego otwarto wystawę pamiątek z tamtego czasu. W jej trakcie, na spotkaniu dużego grona oficerów MW, zrodziła się koncepcja utworzenia Muzeum Marynarki Wojennej. Od pomysłu do realizacji idei musiało jednak upłynąć 8 lat. W tym czasie pojawiły się różne koncepcje, zarówno co do idei samego muzeum, jak również jego lokalizacji. Ostatecznie, w Dniu Święta Marynarki Wojennej 28 czerwca 1953 r., w Gdyni otwarto pierwsze (a więc najstarsze w chwili obecnej) polskie muzeum marynistyczne – Muzeum Marynarki Wojennej².

Od początku swego istnienia – tak zresztą jak całe późniejsze muzealnictwo nautologiczne – było ono czymś nowym i oryginalnym w stosunku do klasycznego muzeum galeriowego. Bo wiem oprócz reprezentatywnych ekspozycji, pokazywało również pamiątki nietypowe. Na terenie przyległym do siedziby, zgromadzono i zaprezentowano ekspozycję, która po dziś dzień stanowi niezwykle ciekawą, a zarazem najstarszą jego część – Ekspozycję Plenerową Broni i Uzbrojenia Morskiego. Prezentowane są tutaj elementy uzbrojenia i wyposażenia okrętowego, a także artyleria lądowa. Ale to, co najbardziej nietypowe w muzealnictwie, (ale nie tym morskim) miało dopiero nadejść. I to już w niedalekiej przyszłości. Po kilku latach – w roku 1959 – w Dowództwie Marynarki Wojennej została podjęta historyczna decyzja. Postanowiono mianowicie przekształcić wysłużony niszczyciel ORP „Burza” –

„weterana atlantyckich konwojów” – w okręt-muzeum. Jak na warunki naszego kraju było to przedsięwzięcie bez precedensu. A oto argumentacja jakiej użył znany marynista Jerzy Pertek:

Idea przyświecająca założycielom tego rodzaju obiektów i równocześnie ekspozycji muzealnych jest jak najbardziej słuszna i chyba nie potrzeba uzasadniać jej celowości. Okręt-muzeum stanowi dla zwiedzających, niezależnie od waloru namacalnego, niejako autentyzmu, którego nie zastąpią żadne modele, zdjęcia czy plansze, także ogromną atrakcję (szczególnie dla młodszej publiczności) i satysfakcję, jaką daje możliwość obejrzenia z bliska okrętu wojennego danej epoki, i nie tylko obejrzenia, ale i pobytu na nim, wejścia na pomost nawigacyjny lub zejścia do pomieszczeń pod pokładem. Dlatego też dla wielu miłośników morza, ludzi interesujących się marynarką, zwłaszcza zaś dla młodzieży, zwiedzanie okrętu-muzeum jest niezapomnianym przeżyciem³.

Nim jednak niszczyciel mógł być udostępniony zwiedzającym, trzeba było podjąć prace remontowo-adaptacyjne. I tak pomieszczenia podoficerskie i marynarskie w części dziobowej zostały przekształcone w sale wystawowe. Pozostałą część okrętu przeznaczoną do zwiedzania należało przystosować do przyjęcia ruchu turystycznego. Musimy tutaj również pamiętać, iż żaden okręt nie jest budowany z myślą o jego zwiedzaniu przez turystów. Ma on spełniać określone zadania bojowe na morzu i pod tym kątem jest konstruowany. Dlatego też prace adaptacyjne w pewnym sensie naruszyły oryginalną

² Szczegółowe informacje o historii Muzeum MW zob. j. w. s. 191. Zob. też: *Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej – 50 lat Muzeum Marynarki Wojennej*, t. 19, Gdynia 2004.

³ J. Pertek, *ORP „Burza”*, Warszawa 1992, s. 180.

strukturę jednostki. Ważne było tutaj wypracowanie kompromisu, by prace przeprowadzić w taki sposób, by owa ingerencja w strukturę była jak najmniejsza. Z drugiej strony musiała zapewnić bezpieczeństwo i komfort oraz właściwe odczucia zwiedzającym⁴.

Okręt-muzeum ORP „Burza” został udostępniony do zwiedzania 26 czerwca 1960 r. Jak trafna była to decyzja świadczą liczby. W pierwszym roku działalności przez pokład okrętu przewinęło się 200 tys. turystów. Jeszcze obfitszym pod tym względem był rok 1961, w którym pierwsze w Polsce „muzeum na wodzie” odwiedziło 230 tys. turystów. Dodatkową atrakcją był fakt, że przez 10 dni okręt, (po przeholowaniu) był zacumowany przy sopockim molo. Analizując frekwencję zwiedzających, należy pamiętać, że rokrocznie sezon wystawienniczy trwał od maja do końca października. Rekordowym jednak był rok 1974. Wiadomym było, że jest to ostatni sezon służby niszczyciela w tej roli. Od maja do września okręt odwiedziło 302 tys. osób. Jest to rekord do dziś niepobity nawet przez jego następcę ORP „Błyskawica”⁵.

Podjęcie decyzji o „pocięciu” ORP „Burza” na przysłowiowe żyletki, było o tyle łatwe, że w „odwodzie taktycznym” Marynarka Wojenna dysponowała innym okrętem, także niszczycielem legitymującym się równie chlubną kartą bojową. Był nim wspomniany powyżej niszczyciel ORP „Błyskawica”. W 1974 r. została podjęta decyzja o wy-

cofaniu okrętu z linii (czyli z czynnej służby) i przekazanie go społeczeństwu w formie okrętu-muzeum. Podobnie jak w przypadku poprzednika, tak i tu trzeba było dokonać niezbędnych prac adaptacyjnych. Tym razem pomieszczenia wystawowe zostały przygotowane w części rufowej okrętu. Uzyskano w ten sposób ok. 160 m² powierzchni ekspozycyjnej wyposażonej w gabloty wystawowe. Rokrocznie jest w nich prezentowana wystawa dotycząca historii marynarki wojennej⁶. Trasa turystyczna prowadzi przez część rufową (pokład i wystawa), maszynownię i zespół turbin prawej burty. I tu dla zwiedzających przygotowano jedną z największych atrakcji – przejście przez wnętrze kotła okrętowego. Oprócz pomieszczeń ogólnodostępnych, w części dziobowej został urządzony tzw. „Salon Kaprów”. Jest to pomieszczenie reprezentacyjne, mogące pomieścić ok. 100 osób, wykorzystywane jako sala w trakcie licznych imprez, uroczystości, organizowanych zarówno przez Muzeum Marynarki Wojennej, jak też przez Dowództwo Marynarki Wojennej.

Niewątpliwie najbardziej kosztownym aspektem utrzymania okrętu na wodzie jest troska o jego stan techniczny. W wyniku przeprowadzonych wspólnie z Centrum Techniki Morskiej ekspertyz technicznych, została opracowana metoda zabezpieczenia i ratowania oryginalnego kadłuba okrętu. Przyjęto rozwiązanie, w wyniku którego na istniejący oryginalny kadłub nakładana jest kolejna warstwa poszycia blach. Ponadto, na kadłub okrętu zo-

⁴ Problemy te były obecne we wszystkich przypadkach adaptacji jednostek pływających do celów muzealnych, o których jest mowa w tym opracowaniu.

⁵ J. Łubkowski, *Okręty muzea*; „Biuletyn Historyczny” t. 19 Gdynia 2004 s. 83-84. W ostatnich latach frekwencja na tym okręcie waha się od 110.000 do 130.000 zwiedzających.

⁶ Po zakończonym jesienią sezonie wystawa jest demontowana z uwagi na prace remontowe okrętu w stoczni, na wiosnę, na przełomie kwietnia i maja ponownie montowana oraz udostępniana zwiedzającym.

stała nałożona tzw. osłona katodowa, mająca chronić kadłub przed destrukcyjnym działaniem wody morskiej⁷.

Innym zagadnieniem, z jakim boryka się Muzeum Marynarki Wojennej i okręt-muzeum ORP „Błyskawica” są sprawy organizacyjne. Otóż w chwili obecnej w wyniku reorganizacji Muzeum MW podlega Ministerstwu Obrony Narodowej. Natomiast okręt-muzeum został przyporządkowany 3 Flotylli Okrętów. Ta z kolei stanowi jednostkę mieszczącą się w strukturach Marynarki Wojennej. Ten rozbieżny system organizacyjny powoduje m. in., że okręt-muzeum ORP „Błyskawica” nie jest wpisany do rejestru zabytków. Współpracę Muzeum MW i Marynarki Wojennej (czyli okrętu), reguluje podpisana w 2007 r. umowa dwustronna. To trudne zagadnienie z punktu widzenia odbiorcy-turysty jest niewidoczne. Niemniej jednak przed osobami decydującymi o tej kwestii stoi do rozwiązania poważny problem organizacyjny⁸.

Okręt za swoje zasługi został dwukrotnie wyróżniony. Po raz pierwszy w dniu 28 czerwca 1987 r., w 50. rocznicę służby pod biało-czerwoną banderą został uhonorowany najwyższym polskim odznaczeniem bojowym – Krzyżem Złotym Orderu Wojennego Virtuti Militari. ORP „Błyskawica” jest jedyną jednostką, wchodzącą w skład Polskiej Marynarki Wojennej podczas II wojny światowej, wyróżnioną w ten sposób.

Pomimo problemów, z jakimi boryka się gdyńskie Muzeum i okręt, jego zasługi w zakresie utrwalania historii i tradycji morskiej zostały docenione przez międzynarodową organizację

World Ship Trust⁹. W 70. rocznicę podniesienia polskiej bandery na okręcie (wydarzenie to miało miejsce 25 listopada 1937 r.), na pokładzie okrętu-muzeum odbyła się uroczystość wręczenia prestiżowej nagrody International Maritime Heritage Award¹⁰. Do chwili przyznania tego wyróżnienia polskiemu okrętowi, otrzymało je zaledwie 13 jednostek na całym świecie¹¹.

Muzeum gdyńskie nie poprzestało na eksponowaniu tylko tego okrętu. W ostatnim czasie jego kolekcja powiększyła się o dwie kolejne jednostki. Są one prezentowane na lądzie, w bezpośrednim sąsiedztwie wykańczonego budynku – siedziby Muzeum Marynarki Wojennej. Pierwszym jest zachowany kuter patrolowy przedwojennej Straży Granicznej – „Batory”. Do wybuchu II wojny światowej wykonywał on zadania związane z ochroną morskiej granicy Rzeczypospolitej. W czasie walk w obronie Wybrzeża we wrześniu 1939 r. woził rannych między Helem a Gdynią. Największy rozgłos przysporzyło mu jednak przedarcie się z grupą polskich żołnierzy z kapitulującego Helu do Szwecji (w nocy z 2 na 3 października 1939 r.). Przez czas wojny był internowany w Szwecji, by po jej zakończeniu powrócić do Polski. Wówczas został ponownie wcielony do służby patrolowej w ochronie granicy morskiej. Tym razem

⁹ Stowarzyszenie Okręt Świata.

¹⁰ Nagroda Światowego Dziedzictwa Morskiego. W świecie muzealnictwa morskiego można ją przyrównać do filmowego Oscara Amerykańskiej Akademii Filmowej.

¹¹ Po raz pierwszy nagrodę przyznano w 1980 r. Za: J. Łubkowski, *Okręty – Muzea wyróżnione Maritime Heritage Award. Historia i dzień dzisiejszy*; „Biuletyn Historyczny Muzeum MW”, Gdynia 2009, t. 24, s. 192; Walter Pter, *International Maritime Heritage Award World Ship Trust dla ORP „Błyskawica”*; *Ibidem*, s. 211.

⁷ *Ibidem*, s. 87 i nast.

⁸ Problem ten został omówiony w artykule Tomasz Falby „Błyskawica” do cywila!”, „Nasze Morze” Nr 11 (47) 2009 s. 40.

jednak pod banderą jednostek WOP. Po wycofaniu z czynnej służby wojskowej, tym razem pod banderą cywilną – Ligi Obrony Kraju, pływał po Wiśle i Zalewie Zegrzyńskim jako jednostka szkoleniowa dla młodych miłośników żeglugi. Przed zezłomowaniem w latach 70. ubiegłego wieku wyratowała jednostkę grupa miłośników historii. Przeholowano go do Helu i tutaj został już na lądzie ustawiony jako obiekt o charakterze pomnikowym przed budynkiem Komendy Portu Wojennego. Likwidacja flotyli helskiej spowodowała rozpoczęcie starań ze strony Muzeum MW o pozyskanie tej jednostki i przeniesienie go do Gdyni. W chwili obecnej prowadzone są prace zmierzające do przywrócenia świetności tego okrętu, z czasów jego czynnej służby morskiej.

Drugi obiekt, jaki po sąsiedztwie został wyeksponowany, to jacht „Bosman”. Po wycofaniu go ze służby jako jednostki szkoleniowej został przekazany do Muzeum MW i tutaj ustawiony przy wejściu do głównej siedziby muzeum.

W czasie gdy gdyńska placówka krzepła organizacyjnie, gdy szykowała się do pionierskich działań w zakresie udostępniania pierwszego okrętu-muzeum ORP „Burza”, w sąsiednim Gdańsku dobiegały końca prace zmierzające do powołania cywilnego Muzeum Morskiego. Genezy tych działań należy szukać w społecznej i oddolnej inicjatywie grupy entuzjastów zainteresowanych polską historią morską. Działaniem bezpośrednim, które zrodziło to przedsięwzięcie była krajowa konferencja na temat wychowania morskiego. W dniu 6 marca 1958 r. została przedstawiona potrzeba dokumentowania i prezentowania polskiej historii morskiej. Przy tej okazji wyłoniono grupę inicjatywną,

która jeszcze w tym samym miesiącu (w dniu 28 marca) spotkała się w celu przygotowania konkretnych działań. Referat wprowadzający wygłosił dr Przemysław Smolarek, późniejszy organizator i dożywotni dyrektor gdyńskiego muzeum. Jednym ze zgłoszonych postulatów było powołanie do życia społecznej organizacji – Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego. Jego zadaniem było rozpoczęcie prac mających na celu powołanie tej instytucji. Konkretnym działaniem materializującym ten pomysł było otwarcie pierwszej wystawy nautologicznej. Została ona przygotowana przez TPMM wespół z warszawskim Muzeum Techniki NOT, w dniu 6 września 1959 r. i otwarta w gdańskim Dworze Artusa pod tytułem *Rozwój budowy statków*. Wystawa, jak również energiczne działania entuzjastów polskiej historii morskiej, doprowadziły do otwarcia Muzeum Morskiego jako oddziału Muzeum Pomorskiego¹².

Od tego czasu następował systematyczny i dynamiczny rozwój nowo powstałej placówki. W krótkim czasie nastąpiło jej usamodzielnienie się, na przełomie 1961\62. Od 7 października 1972 r. instytucja zyskała miano Centralnego Muzeum, co wówczas było jednoznaczne ze statusem Muzeum Narodowego. Odtąd jej nazwa brzmiała Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku¹³.

Kolejne lata działalności prowadziły do systematycznego rozwoju placówki. Oczywiście najlepszą pre-

¹² W chwili obecnej jest to Muzeum Narodowe w Gdańsku. Zob. Z. Sójka, *Rola Towarzystwa Przyjaciół CMM w upowszechnianiu morskiego dziedzictwa Polski*; [w:] *Pół wieku w służbie dziedzictwa morskiego, Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego*, Gdańsk 2008, s. 11.

¹³ T. Czajka, *Byłem przy narodzinach*, [w:] *Rola Towarzystwa...*, *op. cit.*, s. 17.

zentacją historii morskiej jest udostępnienie zwiedzającym oryginalnych jednostek pływających. Tak jak to miało już miejsce w przypadku Muzeum MW i dwóch niszczycieli – OORP „Burza” i „Błyskawica”. Na początku lat 60. XX w., czyli w chwili powstawania Muzeum Morskiego w Gdańsku, późniejsze jednostki muzealne znajdowały się jeszcze w czynnej służbie. Dlatego też w początkowym okresie istnienia CMM jednym z głównych kierunków działania było pozyskiwanie jednostek pochodzących z różnych szerokości geograficznych. Usługową rolę i ogromną pomoc w tym względzie spełnili polscy marynarze, którzy w „czynnie społecznym” nie tylko pozyskiwali łodzie, ale również przewozili je polskimi statkami do kraju. W ten sposób powstała m. in. kolekcja „Łodzie ludów pozaeuropejskich”. Była to prezentacja oryginalnych łodzi z Afryki, Azji, obu Ameryk czy nawet regionów polarnych. Nie można również pominąć w tym miejscu rodzimych eksponatów – łodzi pozyskiwanych na ziemiach polskich czy to w wyniku badań archeologicznych, czy też etnograficznych badań terenowych.

Nie tak jednak nie przyciąga widza jak wejście na pokład prawdziwego, pełnomorskiego czy oceanicznego statku. Tym bardziej, gdy jest on owiany legendą pierwszego statku zbudowanego po II wojnie światowej w polskiej stoczni. A takim był niewątpliwie s/s „Soldek”. Przejęcie tego rudowęglowca do służby muzealnej nastąpiło 27 kwietnia 1981 r. Jednak dopiero po trwających cztery lata pracach remontowo-adaptacyjnych został on zamontowany na Motławie w Gdańsku i udostępniony zwiedzającym. Uroczystość ta miała miejsce 17 lipca 1985 r. W założeniach przygotowujących statek

do nowej funkcji, zostały uwzględnione dwa podstawowe zadania. Pierwszym była funkcja muzealna, czyli statek jako zabytek – eksponat sam w sobie. Drugie miało charakter monumentalny, czyli upamiętnienie odrodzenia się i rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego.

Aby statek mógł spełniać funkcje obiektu turystycznego, trzeba było na nim przeprowadzić prace zabezpieczające i adaptacyjne. „Naturalne” wnętrza III i IV ładowni oraz zasobni węglowej zostały przystosowane do pełnienia funkcji wystawienniczych. Wytyczona trasa turystyczna prowadzi z nich w stronę rufy, by tutaj przejść przez pomieszczenia kotłowni i maszynowni. W górnej części zostały udostępnione pomieszczenia załogi, kambuz i mesa. Z kolei na śródokręciu turyści mogą zwiedzać kabinę kapitana i sterówkę wraz z sąsiadującą z nią kabiną nawigacyjną.

Drugą jednostką, która stała się eksponatem muzealnym w ramach CMM jest żaglowiec szkolny „Dar Pomorza”. „Biała fregata”, czy też „kolebka nawigatorów” jak nazywano ten statek, została wycofana z czynnej służby na morzu w grudniu 1982 r. Co prawda przejście do służby muzealnej wiązało się ze zmianą armatora (z Wyższej Szkoły Morskiej na CMM), jednak nie zmieniło to miejsca postoju. Był nim nadal port gdyński – Basen nr 1 zwany też Basenem Prezydenta, w bezpośrednim sąsiedztwie Skweru Kościuszki czyli w samym centrum miasta. Tu również należało przeprowadzić prace adaptujące statek do zadań obiektu muzealnego (czytaj turystycznego). Choć w tym przypadku nie były one tak daleko idące jak to miało miejsce we wcześniej omówionych jednostkach¹⁴.

¹⁴ J. Litwin, *Towarzystwo i CMM na wspólnej drodze*, [w:] *Rola Towarzystwa...*, op. cit., s. 25.

Wymieniane zostały tutaj statki i okręty muzealne najbardziej znane, najbardziej widoczne. Obok nich wyróżnić należy jeszcze grupę mniejszych jednostek, które weszły w skład kolekcji muzealnej. Trafiły do niej historyczne jachty, które stanowią kamienie milowe polskiego jachtingu. Jako najstarszy należy tutaj wymienić jacht s/y „Dal”, na którym w latach 1933-34 trzech pierwszych polskich śmiałków przepłynęło Atlantyk. Kolejnym etapem tej historii jest jacht s/y „Opty”. Zbudował go samodzielnie Leonid Teliga, by jako pierwszy Polak samotnie opłynąć świat. O ile obie jednostki są znane szerokieму ogółowi społeczeństwa, a przynajmniej sporej jego części, o tyle kolejna jednostka jest mało znana. Jest to s/y „Kumka IV”. Jej znaczenie w historii budownictwa jachtów polega na tym, że jako jedna z pierwszych jednostek tego typu w światowym budownictwie okrętowym została zbudowana na kadłubie spawanym, a nie nitowanym¹⁵.

Zaprezentowane powyżej okręty, statki i jachty stanowią elementy kolekcji wiodących muzeów morskich w naszym kraju, bowiem jednym ze statutowych założeń tych placówek jest również ich zachowanie.

Dla pełnego obrazu muzealnictwa morskiego należy tutaj jeszcze wymienić Muzeum Morskie w Szczecinie – Oddział Muzeum Narodowego. W ostatnim czasie został rozstrzygnięty konkurs architektoniczny na nowy budynek. Do chwili obecnej muzeum szczecińskie nie dysponuje własną, muzealną (historyczną) jednostką pływającą.

Aby jednak informacje na temat polskich statków muzealnych były pełne, należy zwrócić uwagę, że także w innych placówkach muzealnych znajdują

się jednostki historyczne. I to niekoniernie na Wybrzeżu. Skoro jesteśmy jednak nad morzem, pozostajemy jeszcze w Gdyni. Tutejsze Muzeum Historii Miasta w swoich zbiorach posiada kolejny historyczny jacht – s/y „Miranda”, na którym Zbigniew Puchalski (w latach 1976-1980 – trasą przez Kanał Panamski) samotnie opłynął świat. Niestety, ta jednostka, nie jest w żaden sposób udostępniana zwiedzającym. Szansą do jej wyeksponowania była budowa nowej siedziby tego muzeum miejskiego. Jedno z rozwiązań przewidywało usytuowanie przy wejściu do budynku przeszklonej wiaty, w której s/y „Miranda” mogłaby być wyeksponowana. Niestety, z uwagi na duże koszty władze miasta, finansujące tę instytucję, nie zdecydowały się na takie rozwiązanie. I chyba szkoda.

Również w Gdyni, przed siedzibą dyrekcji byłej Stoczni Gdynia (dawniej Stocznia im. Komuny Paryskiej) znajduje się kuter sanitarny „Samarytanka”. Jest to pierwsza jednostka zbudowana przez polskich stoczniovców w Gdyni w latach 30. XX w.

Innym muzeum o nienautologicznym charakterze, posiadającym jednostkę muzealną, jest Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. Tamtejszy port, największy na środkowym Wybrzeżu, stanowił również bazę dla Marynarki Wojennej. Tutaj stacjonowały okręty patrolowe wydzielone z sił MW i operujące w ramach Dywizjonu Okrętów Pogranicza. Jednostki te nosiły biało-czerwoną banderę obwiedzioną zielonym otokiem. Jedną z takich jednostek był ORP „Fala”. Okręt stanowi również przykład funkcjonowania polskiego przemysłu stoczniowego. Został on zbudowany w ramach projektu 912 okrętu zwalczania okrętów podwodnych (kod NATO „Obluże”). Jest to

¹⁵ T. Falba, *Lista Twardowskiego*; „Nasze Morze” Nr 3(51) III 2010 s. 38.

jednostka prototypowa dla całej serii budowanej w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni. ORP „Fala” pełnił służbę od 25 lipca 1965 r. Po spisaniu go w 1996 r. ze stanu floty, dzięki grupie entuzjastów oraz przychylności kołobrzeskiego muzeum, udało się okręt zatrzymać w Kołobrzegu i przekształcić w jednostkę muzealną oznaczoną numerem burtowym MUZ SG 321 (drugi człon tego oznaczenia stanowi zachowany numer taktyczny z okresu czynnej służby na morzu).

Kolejne statki o charakterze historycznym odnajdujemy w głębi naszego kraju. Zdecydowana większość tych jednostek została uratowana dzięki entuzjastom i ich społecznemu wysiłkowi. I to zarówno w kwestii załatwiania „papierkowych” formalności, jak również pracy przy przywracaniu ich pierwotnej, autentycznej świetności.

Przykładem takiej jednostki jest najstarszy na świecie, pływający lodołamacz rzeczny „Kuna”. Został on odnaleziony i uratowany w Gorzowie Wielkopolskim. Ten statek rzeczny ma za sobą ponad 100-letnią historię. Został zbudowany w 1884 r. w stoczni Danziger Schiffswerft & Kesselschmiede Feliks Devrient & Co. w Gdańsku pod nazwą „Ferse”¹⁶. Jego armatorem była pruska administracja żeglugowo-wodna. W 1940 r. zmieniono nazwę na „Marder”. Po zakończeniu wojny został on odnaleziony w Hamburgu, w brytyjskiej strefie okupacyjnej Niemiec. Trafił tam jako jednostka ewakuująca uciekinierów z Gdańska. Po zakończeniu wojny przez dwa lata pływał pod banderą brytyjską, by ostatecznie zostać przekazany Polskiej Misji Morskiej i przeholowany do Gdańska, gdzie do 1965 r. pełnił służbę pod polską nazwą „Kuna”.

¹⁶ Czyli „Wierzyca” – jest to nazwa lewego dopływu dolnej Wisły na Pomorzu.

W tym samym roku został przeholowany do Gorzowa Wlkp. by pełnić w tuższym porcie funkcję pontonu cumowniczego. W 1981 r. zatonął w basenie stoczniowym, w którym jako wrak przeleżał następnie 20 lat. W 1998 r. wrakiem zainteresowało się Stowarzyszenie Wodniaków Gorzowskich „Kuna”, które podjęło się rewitalizacji jednostki. Działania te były na tyle skuteczne, że w 2007 r. załoga dopłynęła nią do Berlina na 9. Zlot Wodniaków Euroregionu Pro Europa Viadrina Berlin – Gorzów Santok 2007. Głównym zadaniem pełnionym przez tą zabytkową jednostkę są rejsy historyczno-szkoleniowe. Mają one na celu propagowanie szeroko rozumianej historii dróg wodnych i środków transportowych żeglugi śródlądowej, urządzeń hydrotechnicznych oraz historii i kultury regionu, w którym statek został przywrócony do życia¹⁷.

Z podobną sytuacją mamy do czynienia w górnym biegu Odry. W stolicy Dolnego Śląska – Wrocławiu znalazła się grupa inicjatywna, której celem stało się utworzenie Otwartego Muzeum Odry. Podstawą tych działań była akcja ratowania holownika parowego „Nadbór”. Jego walor podnosi fakt, że jest to jednostka zachowana niemal w nienaruszonym, pierwotnym stanie. Został on zbudowany na mocy polsko-holenderskiego traktatu handlowego z grudnia 1946 r. W cztery miesiące później podpisano porozumienie o budowie przez stronę holenderską 9 holowników o wartości ówczesnych 30 mln florenów holenderskich. Jego zadaniem było holowanie barek towarowych na odcinku Gliwice – Koźle – Wrocław.

¹⁷ Na podstawie stron www.kuna.gorzow.pl i www.-gazetalubuska.pl.

Wszystkie te jednostki swoją służbę zakończyły między rokiem 1965 a 1968. Wówczas to „Nadbór” był wykorzystywany jako pływająca kotłownia w Bazie Remontowej P. P. „Żegluga na Odrze”. W 1982 r. podjęto staranie wykorzystania tego holownika jako lodołamacza, co zakończyło się niepowodzeniem. Po tej próbie odstawiono go na postojowisko Osobowice 1. I tutaj w latach 90. XX w. zainteresowała się nim Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i Odratrans S. A. Ich wspólne działania spowodowały, że holownik był systematycznie przywracany do dawnej świetności, by móc wypełniać zadania szkolne i edukacyjne w zakresie historii.

Aktywność wrocławskich miłośników historii żeglugi, zaowocowała tym, iż pozyskali oni kolejne pływające eksponaty. Jednym z nich była barka „Irena”. Do końca 1990 r. była ona eksploatowana na Kanale Bydgoskim i Odrze. W następnych latach, po przeholowaniu jej do Szczecina była pływającym magazynem dla części zamiennych dla barek. W 2003 r. odnalazła ją wrocławska fundacja i sprowadziła do Wrocławia. Tutaj zostały podjęte działania mające przekształcić barkę w Centrum Informacji Dziedzictwa Technicznego Odry.

Bardzo ciekawym obiektem jest również zachowany dźwиг pływający „Wróblin”. Jest to urządzenie produkcji niemieckiej (stocznia A. Riedel w Fürstenbergu nad Odrą w latach 1938-1939). Po wojnie był wykorzystywany przy pracach hydrotechnicznych na Odrze. Nie miał on swojego napędu i mógł się przemieszczać przy użyciu holownika-pchacza. W 2002 r. dźwиг zakupiła Fundacja dla swojej kolekcji¹⁸.

¹⁸ Zob. Wikipedia – hasło Otwarte Muzeum Odry. Zob. też WWW.nadbór.pwr.wroc.pl.

Z zupełnie odmiennym sposobem prezentowania zabytkowej jednostki morskiej w muzealnictwie możemy spotkać się w Muzeum Orła Białego w Skarżysku-Kamiennej. W jego ekspozycji plenerowej znalazł się kuter torpedowy ORP „Odważny”. Zapewne intrygującym jest pytanie, dlaczego akurat do tego muzeum trafił ten okręt. Odpowiedź na nie jest bardzo prosta. Otóż projektantem tego kutra był pochodzący ze Skarżyska-Kamiennej inż. Dionizy Wiśniewski. Okręt został zbudowany w roku 1973 w Stoczni Północnej im. Bohaterów Westerplatte w Gdańsku w ramach projektu 664 „Bitny” (kod NATO „Wisła”). Przez cały czas służby w Marynarce Wojennej wchodził w skład 2. dywizjonu Okrętów Rakietowo-Torpedowych 3 Flotylli Okrętów w Gdyni. Czynną służbę na morzu zakończył 31 stycznia 1986 r. Jesienią 1987 r. okręt przeholowano Wisłą do Sandomierza. Stamtąd drogą lądową, przy zastosowaniu specjalnej przyczepy wieloosiowej, przetransportowano kuter na miejsce ostatecznego postoju. Tutaj też przywrócono mu oryginalny wygląd, gdyż na czas transportu jego wyposażenie i uzbrojenie zostały zdemonstrowane. Od tego czasu okręt stanowi jedną z większych atrakcji tego muzeum. Właśnie dzięki takim odważnym działaniom, zwiedzający mogą zobaczyć prawdziwy okręt niemal 500 km od morza i poczuć jego namiastkę¹⁹.

¹⁹ T. Falba, *Lista...*, *op. cit.*, s. 40. Zainteresowani mogą na Yotoube.com. zobaczyć reportaż z transportu okrętu drogą lądową. Zob. też www.zbrojni.pl oraz hasło w Wikipedii ORP „Odważny”. W omówieniu zostały wymienione te jednostki, które stanowią eksponaty muzealne. Można tu jeszcze wymienić jednostki o charakterze historycznym, ale przygotowywane są do pełnienia dalszej czynnej służby morskiej – żaglowiec s/y „Generał Żaruski” przechodzący remont. Należy tu również wymienić holownik „Warmia”, bocznokołowiec, którego losy wazą się w Warszawie.

Listę tych jednostek należałoby uzupełnić również o obiekty, które jeszcze nie znalazły swego miejsca w placówkach muzealnych, a z racji swej historii w pełni zasługują na uwiecznienie ich losu. Niestety tego typu przedsięwzięcia są niezwykle kosztowne. Siłami

samych miłośników historii żeglugi nie da się tego celu osiągnąć. Działania te wymagają ze strony władz administracyjnych decyzji prawnych. Potrzebują one również wsparcia finansowego.

Andrzej Kotecki

Program Muzeum X Pawilonu Cytadeli Warszawskiej (2011 r.)

W programie Dni Cytadeli Warszawskiej 2011 znalazł się szereg różnorodnych imprez, które spotkały się z szerokim zainteresowaniem publiczności. Pierwszą z nich był, zorganizowany w dniach 9-13 maja, plener malarski dla dzieci i młodzieży „X Pawilon w oczach dziecka”. Wzięło w nim udział – po uprzednim obejrzeniu najciekawszych fragmentów ekspozycji związanych z X Pawilonem i jego więźniami – 71 osób uczestniczących w zajęciach plastycznych prowadzonych przez współorganizatora pleneru, Fundację „Dziecko i Sztuka” przy Muzeum Sztuki Dziecka na Żoliborzu.

Noc Muzeów, zorganizowano wspólnie z Klubem Wojsk Lądowych w Cytadeli Warszawskiej, z którym Muzeum X Pawilonu współpracuje od wielu lat. Wstępem do niej było zwiedzanie wojskowej części Cytadeli, na co dzień niedostępnej. Ze względu na ograniczoną liczbę miejsc obowiązywała wcześniejsza rezerwacja telefoniczna w Muzeum X Pawilonu. Z tej możliwości skorzystało 190 osób, które prowadzone przez oficera Klubu Wojsk Lądowych miały okazję zobaczyć m.in. dawne zachowane budynki historyczne – jak były konwikt pijarów, kaplicę pw. Św. Ducha, dom, w którym mieszkał budowniczy

Cytadeli gen. Iwan Dehn, fragmenty kazamatów i wałów oraz teren po dawnych koszarach gwardii koronnej pieszej, na którym dobiegają końca prace archeologiczne poprzedzające budowę w tym miejscu nowej siedziby Muzeum Wojska Polskiego. Wycieczka zakończyła się na terenie Muzeum X Pawilonu.

Tutaj – na otwartej przestrzeni, między murem Cytadeli, a budynkiem dawnego więzienia – miała miejsce główna impreza tej Nocy: *Odyseja Historyczna Cytadela*, której pomysłodawcą było współpracujące z Muzeum, Stowarzyszenie Artylerii Dawnej Arsenał. Była to plenerowa prezentacja barwy i broni z różnych epok historycznych od czasów antycznych do II wojny światowej, w której wzięli udział przedstawiciele kilkunastu grup rekonstrukcji historycznej. Rozpoczęła się już o godz. 13, a więc 6 godzin przed oficjalnym otwarciem Nocy Muzeów zwiedzający mogli oglądać obozowiska historyczne. Oprócz samej prezentacji barwy i broni oraz obozowisk z różnych epok, na tle zabytkowych murów Cytadeli Warszawskiej miały miejsce inscenizacje potyczek i walk rycerskich, pokazy musztry i strzelania z różnego rodzaju broni palnej itp., wszystkie z fachowym komentarzem. Widzowie mogli więc zobaczyć