

Mieczysław Kurzątkowski

Teoretyczne i praktyczne problemy ochrony ruchomych zabytków techniki

Ochrona Zabytków 38/2 (149), 103-113

1985

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

konanej jednak z zachowaniem historycznych wymiarów. Wzmocniono również fundament zawalonego fragmentu, stosując pale o małej średnicy i betonową platformę, na której opiera się rekonstruowana część umocnień.

Osobne zagadnienie stanowi przyszła funkcja odrestaurowanego fortu Sant' Andrea. W sierpniu 1984 r. była mowa o adaptacji zabytkowej fortecy na ośrodek

żeglarski, z przystanią jachtową w starym kanale. Realizacja tego projektu uzależniona jest od stanowiska władz wojskowych, w których administracji znajduje się obecnie wenecki fort Sant' Andrea.

arch. Antoni Kozielski
PP PKZ – Oddział w Warszawie

FORT OF SANT' ANDREA IN VENICE AND PROBLEMS OF ITS PRESERVATION

Venice played a special role in the development of the so-called bastion system of fortification at the end of the 15th century. One of more widely known architects – constructors of the fortification of Venetian tracks of that period was Michele Sanmicheli. His work was the fort of Sant' Andrea built in 1545–1949, situated on one of the islands in Venetian Lagoon. Its objective was to protect the entrance to St Mark's basin against the attack from the sea. The

plan of the port was very original and resulted from a longish shape of the island. This historical structure is at present subjected to preservation techniques within the programme of the protection of Venice against the sea flood. An essential element of this protection is a partition made of high-diameter concrete poles. In future this fort is to be adapted and will serve as a yachting centre.

MIECZYSLAW KURZĄTKOWSKI

TEORETYCZNE I PRAKTYCZNE PROBLEMY OCHRONY RUCHOMYCH ZABYTKÓW TECHNIKI

Treścią artykułu są rozważania po lubelskim seminarium poświęconym problemom organizacyjnym związanym z ochroną zabytków motoryzacji¹. Było to seminarium osobliwe. Wzięli w nim udział posiadacze zabytków, utrzymujący je własnym sumptem i sami wykonujący zabiegi konserwatorskie. Mówili na temat dbałości o autentyzm, sporządzania dokumentacji oraz ochrony przed nielegalnym wywozem. Nie byli to jednak ludzie zawodowo związani z aparatem ochrony dóbr kultury. Seminarium dotyczyło bowiem obiektów nie będących przedmiotem zainteresowania służby konserwatorskiej, a mianowicie starych samochodów.

Środowisko reprezentowane przez uczestników seminarium, nie mające nic wspólnego z zawodowym konserwatorstwem i zabytkoznawstwem, samo obwołało zabytkami obiekty swego zainteresowania. Nie kryło się za tym oczekiwanie korzyści, ale potrzeba afirmacji przeświadczenia, że starania podejmowane wobec „weteranów szos” służą nie tylko osobistemu zadowoleniu, lecz także pielęgnowaniu wartości kulturowych. Amatorzy starych pojazdów mechanicznych sami narzucili sobie rygory konserwatorskie uznając zachowanie au-

tentyzmu za cel nadrzędny i gotowi są zajmować się swymi zabytkami nawet jeśli nie uzyskaliby uznania ze strony czynników oficjalnych.

Mamy więc do czynienia ze zjawiskiem przypominającym poczynania kolekcjonerskie, będące formą samorzutnej opieki nad ruchomymi dobrami kultury. W tym wypadku przedmiotem zainteresowania są obiekty techniki, które jeśli absorbują niektórych wojewódzkich konserwatorów zabytków, to w niewielkim stopniu. Aparat ochrony dóbr kultury, z wyjątkiem muzeów specjalistycznych, nie jest przygotowany do zajmowania się ruchomymi zabytkami techniki w takim stopniu, w jakim zajęty jest dziełami sztuki i przedindustriálnymi obiektami kultury materialnej. W tej sytuacji szczególnego znaczenia nabierają zjawiska tego rodzaju, jak spontaniczny ruch miłośników „weteranów szos”.

Bodźcem do niniejszych rozważań – jak już powiedziano na wstępie – stało się lubelskie seminarium na temat ochrony zabytków motoryzacji i dlatego przykłady z tej dziedziny najczęściej będą wymieniane. Należy z góry uprzedzić, że problematyka ochrony i konserwacji starych samochodów jest szczególnie skomplikowana, przede wszystkim ze względu na to, iż wiele spośród nich uczestniczy nadal w imprezach – wprawdzie „handicapowanych” – ale zawsze będących sportową rywalizacją. A to powoduje nieuchron-

¹ M. Kurzątkowski, *Problemy organizacyjne związane z ochroną zabytków motoryzacji – seminarium w Lublinie*, „Ochrona Zabytków”, nr 2, 1984.



1. Ogólnopolski Zjazd Samochodów-Weteranów, Puławy 1975 r. (fot. KAW – J. Mirosław)

1. All-Poland Ancient Cars Rally, Puławy, 1975

ne zużywanie się części i podzespołów. Niemniej jednak większość poniższych stwierdzeń może odnosić się również do innych zabytków techniki.

Służba konserwatorska wobec zabytków techniki

Osiemnaście lat protoplaści muzealnictwa i zabytkoznawstwa – Mikołaj Mniszech i Ksawery Zubowski – uznawali za godne zachowania „instrumenta rozmaite” oraz „modelusze machin (...) rolnictwu służących lub fabrykom (...)”². Jednak w trakcie kształtowania się metodycznej opieki nad zabytkami historyczna technika została pominięta. Rozporządzenie prezydenta R.P. z dnia 6 marca 1928 r. o opiece nad zabytkami, obowiązujące 34 lata, nie wymieniało obiektów techniki wśród materialnych zjawisk mogących być zabytkami. W sferze ochrony dóbr kultury pozostawały one domeną muzealnictwa i to tylko specjalistycznego³.

Ustawa z dnia 15 lutego 1962 r. przyznała również obiektom techniki i kultury materialnej prawo do miana zabytku i dobra kultury. Pierwszą oficjalną deklaracją na ten temat był referat dyrektora Zarządu Mu-

zeów i Ochrony Zabytków, Mieczysława Ptaśnika, *Miejsce zabytków techniki w ogólnopolskim systemie ochrony dóbr kultury*, wygłoszony w listopadzie 1964 r. na konferencji „Zabytki i tradycje techniki w Tysiąclecie Państwa Polskiego”⁴. Wysłane wówczas wnioski w sprawie powołania wojewódzkich konserwatorów zabytków techniki oraz utworzenia w muzeach okręgowych działów technicznych nie zostały zrealizowane⁵. A wynikały one ze zrozumienia odmienności problematyki ochrony maszyn i urządzeń technicznych, do której nie mają zastosowania warsztat i metodyka wypracowane dla opieki nad tradycyjnym zasobem dóbr kultury.

Służba konserwatorska sprowadza swe zainteresowania zabytkami techniki do budowli przemysłowych. Jest to bowiem jedna z gałęzi architektury, a więc dziedziny najlepiej opanowanej przez zabytkoznawstwo. Czy natomiast będzie ono mogło kiedykolwiek ogarnąć problematykę ruchomych zabytków techniki w takim stopniu, jak zagadnienia np. ewidencji i ochrony dzieł sztuki plastycznych? Czy należy od konserwatorstwa wymagać, by dążyło do objęcia ruchomych zabytków te-

² A. Michałowski, *Dzieła sztuki i twory techniki jako dobra kultury i problem ich ochrony*, (w:) *Ochrona zabytków techniki*, „Biblioteka Muzealnictwa i Ochrony Zabytków”, seria B, t. LIX, Warszawa 1980, s. 57.

³ Odosobnione przykłady zainteresowania służby konserwa-

torskiej zabytkami techniki, jak np. w tzw. Zagłębiu Staropolskim czy obiektami przemysłu ludowego, nie zmieniały stanu rzeczy.

⁴ Opublikowany w: *Muzea i zabytki techniki w Polsce*, Warszawa 1970, s. 49–60.

⁵ *Ibidem*, s. 59.



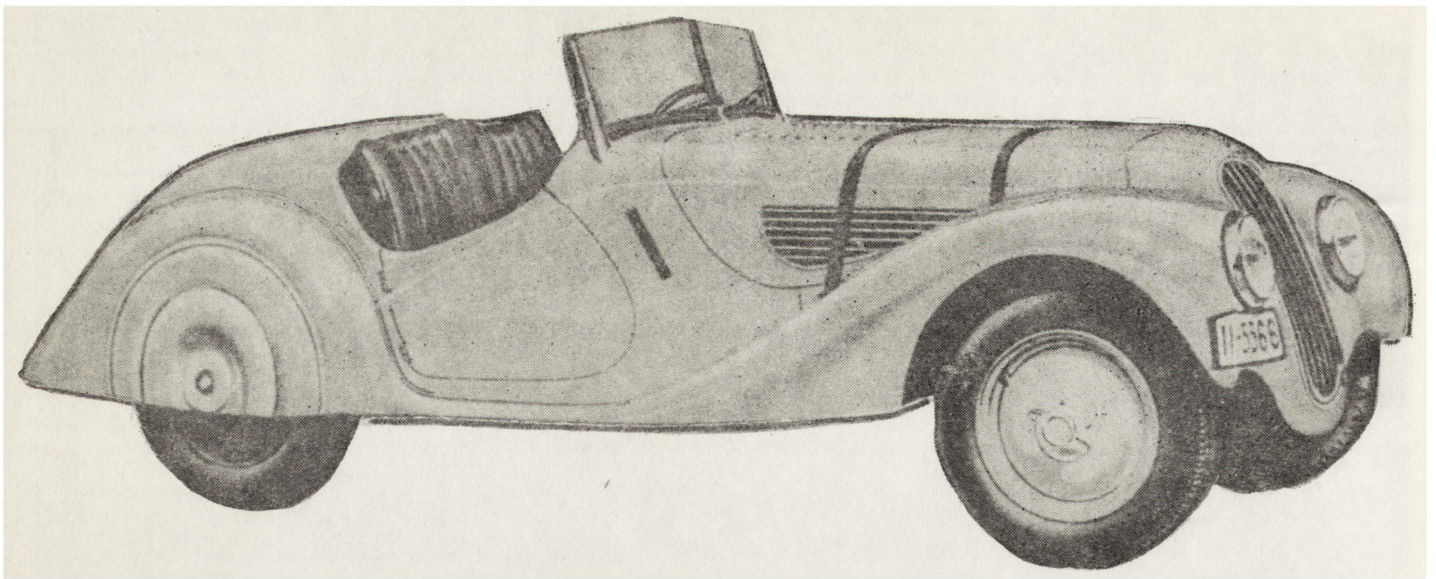
2. Czechoslovakian team on a car of the Aero 10 h.p. brand from 1929 at the Ancient Cars Rally in Puławy in 1975. (photo by KAW – J. Mirosław)

2. A Czechoslovakian team of 1929 Aero 10 h.p. car at the Ancient Cars Rally, Puławy, 1975



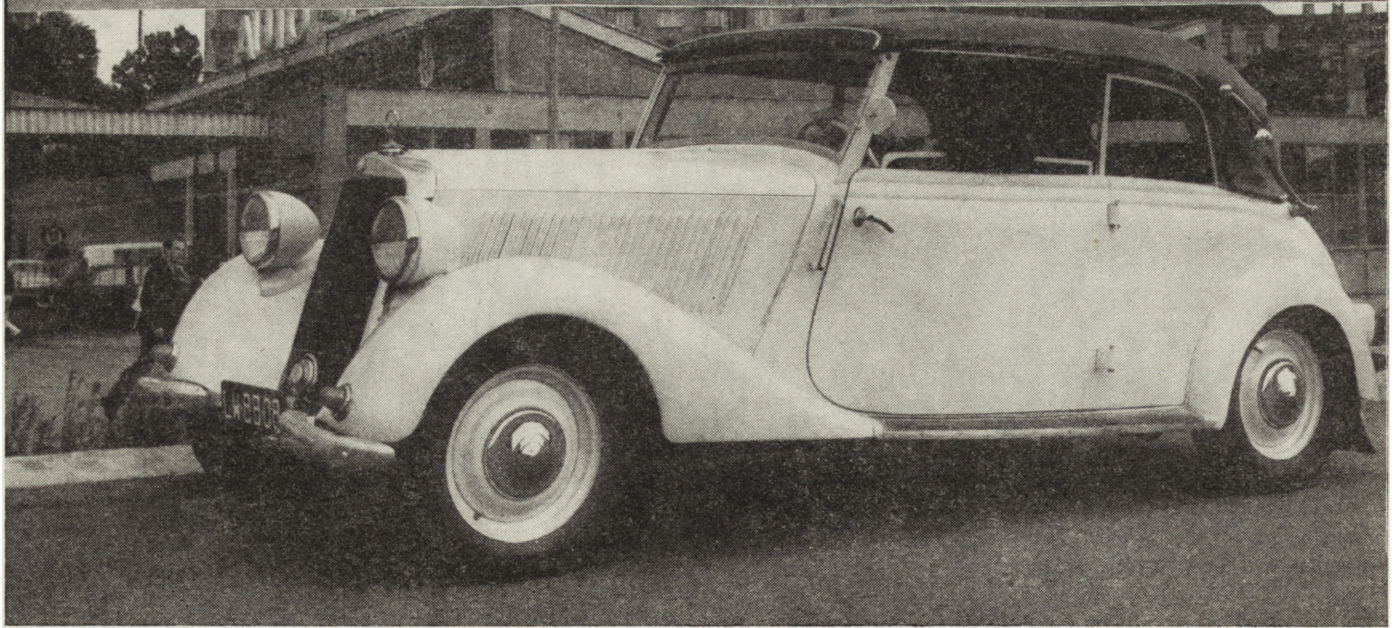
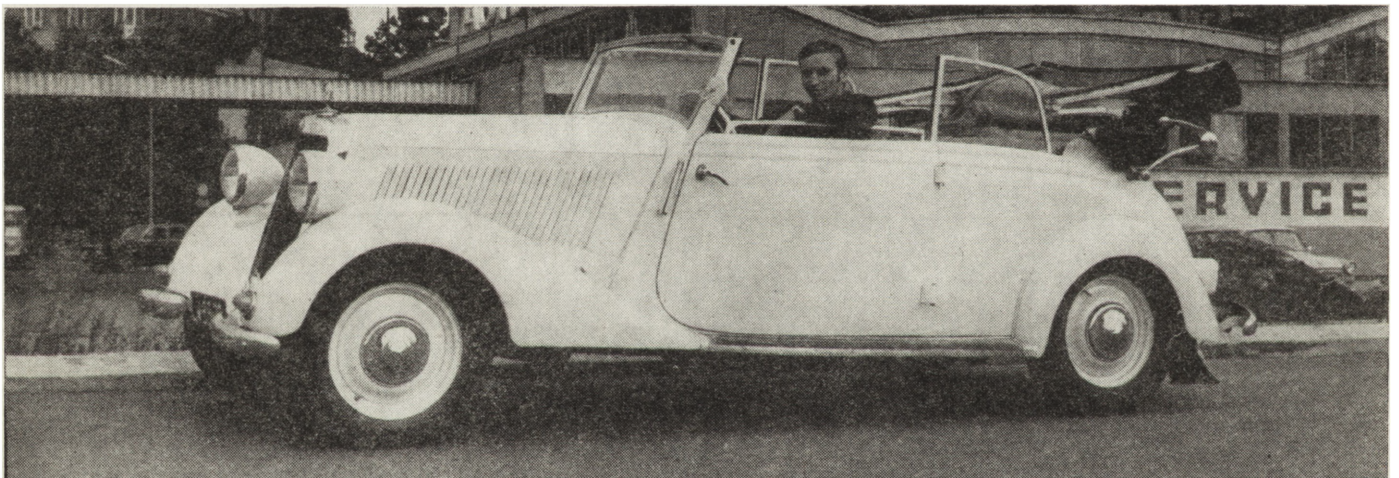
3. Faeton BMW 315 from 1937 from the collection of Jan Milczek of Motycz near Lublin (photo by KAW – J. Trembecki)

3. 1939 BMW 315 touring car from the collection of Jan Milczek of Motycz near Lublin



4. BMW 328 (repr. D. Hrywniak)

4. BMW 328



5. Mercedes-Benz 170-V z 1938 r. Zygmunta Nitrowskiego z Lublina (fot. KAW – J. Trembecki)

5. 1939 Mercedes-Benz 170-V owned by Zygmunt Nitrowski of Lublin

chniki podobnym systemem ochronnym, jakiemu podlegają zabytki „konwencjonalne”? Takie obowiązki zdają się przecież wynikać z ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. Nie określa ona odmiennego sposobu traktowania poszczególnych rodzajów dóbr kultury.

Odrębność problematyki konserwatorskiej zabytków techniki

Problematyka zabytków techniki jest nie mniej złożona niż całego zasobu „tradycyjnego”. Oprócz maszyn i urządzeń fabrycznych obejmuje ona nieprzemysłowe środki produkcji (np. maszyny rolnicze) oraz dobra konsumpcyjne zarówno indywidualnego, jak i zbiorowego użytku. Każdy rodzaj maszyny i urządzenia podlega zróżnicowaniu w trzech płaszczyznach. Jedną z nich stanowią zmiany wynikające z postępu technicznego i estetycznych przeobrażeń form przemysłowych. Drugą płaszczyzną jest zróżnicowanie typów i modeli zależnie od przeznaczenia użytkowego i wymagań odbiorcy, do którego adresowany jest wyrób, trzecią natomiast – indywidualizacja pochodząca od poszczególnych producentów oraz pracujących dla nich konstruktorów i projektantów. Zasób potencjalnych zabytków techniki składa się więc z ogromnej różnorodności rodzajów, generacji, modeli, typów i wariantów maszyn i urządzeń. „Ilość dokumentów techniki jest, praktycznie biorąc, nieograniczona”⁶. Ocena wartości historycznej tych przedmiotów, stwierdzenie stopnia autentyczności, ustalenie brakujących składników z uwzględnieniem asortymentowej specyfiki producenta (np. dobór gaźnika właściwej firmy dla silnika samochodowego, zgodnie z charakterystyką fabryczną) wymaga wiedzy bardzo szczegółowej a zarazem ścisłej. Dlatego eksperci w dziedzinie np. historycznych aut są rzeczoznawcami nawet nie w zakresie jednej firmy, lecz jednego lub kilku typów przez nią wyrabianych.

W odniesieniu do zabytków techniki pojęcie autentyzmu jest w pewnym stopniu inaczej rozumiane niż w stosunku do dzieł sztuki i rzemieślniczych przedmiotów kultury materialnej. Ubytek w obiekcie „tradycyjnym” jest jednoznaczny z bezpowrotną utratą części oryginalnej substancji. Niekompletny obiekt techniki, jeżeli zostanie uzupełniony oryginalnymi elementami fabrycznymi, bądź pochodzącymi z innego egzemplarza tej samej serii, bądź z zapasów części zamiennych, zachowuje w pełni charakter autentyku.

W odbiorze dzieł sztuki międsi się również recepcja destruktywów. Bywa, że uszkodzona rzeźba nie jest pozbawiona waloru ekspozycyjnego. Budowla ulegając niszczeniu może jako ruina stać się nową jakością o wielkiej sile wyrazu i podlegającą ochronie w fazie rozpadu. Tymczasem wrak maszyny może dostąpić akceptacji tylko wtedy, gdy jest unikatowym dokumentem ważnego etapu historii techniki. W przeciwnym razie pozostaje on przedmiotem o ograniczonej wartości poznawczej, przejawem bezradności, wzbudzającym odruch niechęci. Tylko amator wyszukanych doznań czuły jest na ekspresję martwej maszyny naznaczonej piętnem zaniedbania, zużycia czy rozkładu materii.

Tak cenione i chronione na zabytku „tradycyjnym” znamiona długotrwałego istnienia, jak np. patyna, spełkania itp., przekonujące o autentyzmie, nie przydają wartości zabytkowi techniki. Widoczne na nim odkształcenia mogą wzbudzać respekt, gdy nie są objawami niekontrolowanych procesów zmechanienia materiału lub zaniedbania, lecz śladami ręki człowieka pozostałymi po długotrwanie powtarzanych rutynowych czynnościach albo utrwalonymi na maszynie lub narzędziu znamionami wykonywanej przez nie pracy⁷.

O ile konserwator dzieła sztuki, zaopatrzony w potrzebne środki, materiały i narzędzia, może sam w miejscu pracy wykonać konieczne rekonstrukcje nie istniejących fragmentów, o tyle człowiek restaurujący zabytek techniki zmuszony jest do poszukiwania oryginalnych brakujących części, podzespołów lub zespołów. Oczywiście, jeżeli dąży do zapewnienia zabytkowi pełnego autentyzmu.

Casus głowicy silnika BMW 328

Opieka nad pewnymi rodzajami zabytków techniki – dotyczy to przede wszystkim zabytków chronionych społecznie – nierozdzielnie jest związana z zapewnieniem możliwości ich użytkowania. Istnieją w świecie wyłączane z regularnej eksploatacji odcinki torowisk, po których kursuje historyczny tabor kolejowy lub tramwajowy, chroniony, konserwowany i utrzymywany w ruchu przez organizacje skupiające entuzjastów dawnej techniki⁸. Miłośnicy „weteranów szos” doznają pełnej satysfakcji wtedy, gdy mogą swymi pojazdami uczestniczyć w imprezach. A ponadto ambicją ich jest dojechanie na miejsce rajdu lub pokazu na „własnych kołach”, a nie na platformie. Aby dotrzeć na miejsce zgrupowania i wrócić zeń, przemierzają nierzadko setki kilometrów. W możliwości odbywania jazd swym wehikułem, prezentowania go mijanym po drodze przechodniom, dla większości amatorów starych samochodów zawarty jest sens wysiłku wkładanego w restaurowanie i konserwowanie zabytkowego auta. I jest to motywowane nie tylko snobizmem, lecz chęcią udostępnienia cenionego i wypielegnowanego przez siebie okazji innym, chęcią wprowadzenia zabytku w należne mu środowisko, na ulicę i szosę.

Kolekcjonerska i muzealna tradycja wykształciła cechujący się pietyzmem stosunek do zabytków ruchomych. Nie do pomyslenia jest, by człowiek zdający sobie sprawę z ich wartości mógł je świadomie narażać na sytuacje zagrażające uszkodzeniem. Obowiązkiem jest zapewnienie dobrom kultury warunków istnienia „dum mundus durat”. Ta zasada została wykształcona w obcowaniu z dziełami sztuki, mającymi charakter statyczny.

Wraz z uznaniem za dobra kultury również i maszyn, z pojęciem zabytku związane zostały nowe atrybuty – praca i ruch. Maszyny są budowane w celu wykonywania pracy, pojazdy są konstruowane dla przemierzania się w przestrzeni i tylko w tych sytuacjach mogą w pełni przekazać zawarty w nich potencjał poznawczy i emocjonalny. Wyeksponowanie tych atrybutów pociąga nieuchronnie określone następstwa. Zna-

⁶ J. Jasiuk, *Ochrona zabytków techniki. Motywacje i kierunki działania*, (w:) *Ochrona zabytków techniki...*, s. 21.

⁷ J. Jasiuk, *Aktualne problemy ochrony zabytków techniki*

w Polsce, „Materiały Muzeum Budownictwa Ludowego w Sanoku”, nr 24, 1978, s. 26.

⁸ F. Atkinson, *Les nouveaux musées de plein air*, „Museum”, vol. XXIII, nr 2, 1970/71, s. 104–107.



6. Praga RN z 1948 r., prawdopodobnie najstarszy zachowany w Polsce autobus; własność Koła Łowieckiego w Pliszczynie koło Lublina (fot. D. Gromski).

6. 1948 Praga RN, most probably the oldest bus in Poland. The property of Hunters Club of Pliszczyna near Lublin

miennym ich przykładem jest casus głowicy cylindrów silnika samochodu BMW 328, wyprodukowanego w latach 1937–1939 w 462 egzemplarzach. Choć zachowały się 134 okazy tego modelu – co jest liczbą stosunkowo dużą – należą one do aut najbardziej poszukiwanych na rynku antykwarskim. Ich wartość materialną określają kwoty uzyskiwane na aukcjach.

O BMW 328 można powiedzieć – posługując się określeniem stosowanym wobec zjawisk artystycznych – że jest arcydziełem techniki automobilowej i sztuki karoseryjnej. Ten samochód, z silnikiem o pojemności 1971 cm³ i mocy 80 KM, pozwalającym na uzyskiwanie prędkości 150 km/godz, był pojazdem w pełni przystosowanym do ruchu drogowego, ale mającym jednocześnie walory wozu wyścigowego⁹. Czas potwierdził doskonałość tego auta, a zwłaszcza jego motoru. Silnik BMW 328 był budowany na podstawie licencji w Wielkiej Brytanii do 1957 r. i stosowany w ekskluzywnych samochodach sportowych marki Bristol oraz Frazer-Nash. Przez 20 lat, mimo wielkiego postępu technicznego, konstrukcja ta nie zeszła się. Jeśli chodzi o oryginalne, przedwojenne egzemplarze BMW 328, jeszcze po 1950 r. te liczące już więcej niż 10 lat auta uczestniczyły w wyścigach, nie ustępując nowym samochodom tej samej kategorii, często uzyskując najlepsze wyniki.

Seryjne nadwozie BMW 328 – dwumiejscowy roadster – o wyglądzie dynamicznym, lecz nie agresywnym, korzystne pod względem aerodynamicznym, ale bez uszczerbku dla elegancji i wdzięku, cechujące się doskonale wystudiuowanymi krzywiznami i wypukłościami, dającymi płynny modelunek bryły, należy dziś do klasycznych dzieł sztuki karoseryjnej.

Właściciele tych cennych pojazdów biorą nadal udział w imprezach, nawet długodystansowych (np. Mille Mi-

glia Storica, Rallye Monte Carlo des Voitures Anciennes), co prowadzi do nieuchronnego zużycia. Nadchodzi zatem chwila, gdy samochód zostaje unieruchomiony ze względu na brak oryginalnych elementów, potrzebnych do zastąpienia uszkodzonych. Posiadacze tych aut stanęli przed wyborem: pozbyć się niesprawnych już pojazdów, kontentować się wprawdzie w pełni autentycznym, lecz na zawsze unieruchomionym samochodem, wymienić silnik oryginalny na nadający się do wbudowania motor z innego modelu czy też starać się o kopię lub replikę oryginalnego zespołu lub podzespołu? Problemem stały się bowiem nie do naprawienia pęknięcia głowicy cylindrów.

BMW Veteranen-Club Deutschland z siedzibą w Monachium, korzystając z pomocy archiwum fabrycznego i żyjącego konstruktora głowicy Rudolfa Schleichera, podjął wykonanie serii replik zgodnie z pierwotną technologią, skorygowaną w miejscach najczęściej występujących pęknięć. Ze względów technicznych liczba odlewów będzie ściśle ograniczona, a cenę jednej głowicy ustalono na około 4000 DM¹⁰.

Czy BMW 328 z repliką głowicy silnika będzie nadal autentycznym? Masaru Sekino pisząc na temat konserwacji zabytków architektury drewnianej stwierdził, że „un bâtiment en bois survit (...) au prix de la perte graduelle et inévitable de ses composants primitifs, grâce à une sorte de métabolisme qui substitue du nouveau à l'ancien; il perd petit à petit ses matériaux d'origine”¹¹. O zabytkach techniki, tych utrzymywanych w stanie czynnym, także można powiedzieć, że trwają one dzięki procesowi swoistej „przemiany materii” w myśl tak często przez prof. Jana Zachwatowicza przywoływanej dewizy „conservare est novam vitam dare”.

⁹ Znanych jest więcej samochodów charakteryzujących się połączeniem tych dwóch właściwości, jak choćby modele marki Bugatti, Aston-Martin itp. W wypadku BMW 328 cechą znaną było przysposobienie silnika skonstruowanego dla użytkowych wozów osobowych produkowanych w długich seriach – BMW 320 i 326.

¹⁰ *Zylinderkopf BMW 328. Die Prototypen sind fertiggestellt*, „Club-Nachrichten” (des) BMW Veteranen-Club Deutschland eV, nr 1, 1981, s. 20–21.

¹¹ M. Sekino, *La préservation et la restauration des monuments de bois au Japon*, (w:) *La conservation et la restauration des monuments et des bâtiments historiques*, Paris 1973, s. 226.

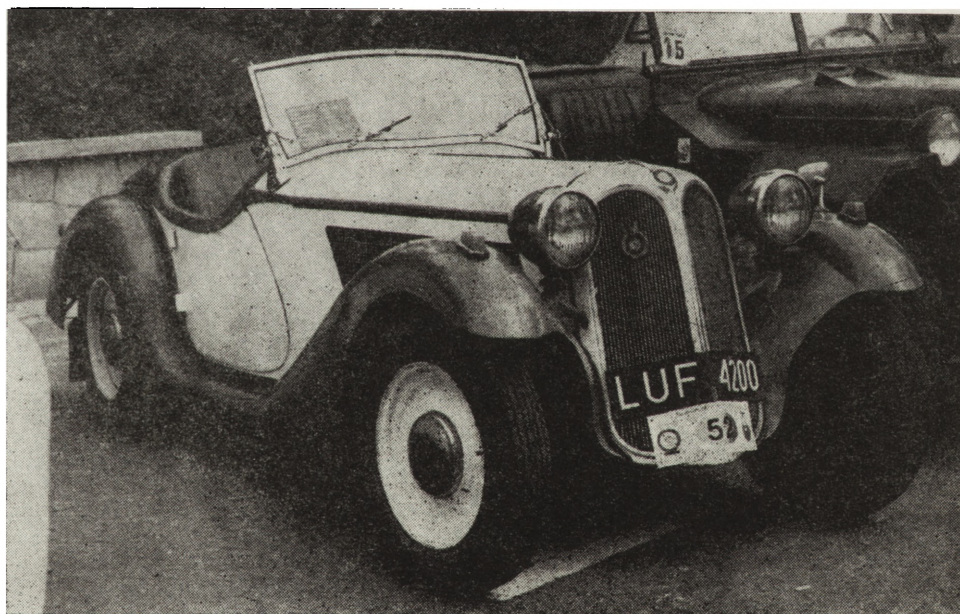
7. Tatra 12 z 1928 r. z kolekcji Marka Paula z Warszawy (fot. J. Trembecki)

7. 1928 Tatra 12 from the collection of Marek Paul of Warsaw



8. Roadster BMW 315/1 z 1936 r. z kolekcji Jana Milczka z Motycza koło Lublina (fot. D. Gromski)

8. 1936 Roadster BMW 315 owned by Jan Milczek of Motycz near Lublin



Możliwości instytucjonalnej i amatorskiej opieki nad zabytkami techniki

Aparat konserwatorski – wojewódzcy konserwatorzy zabytków wraz z biurami badań i dokumentacji zabytków oraz PKZ – nie jest przygotowany do zajęcia się zabytkami techniki, w takim stopniu, w jakim zajmuje się zabytkami „tradycyjnymi”. Nie ma w tym celu kadr ani dostatecznie liczebnych, ani odpowiednio wykwalifikowanych. Przyjęcie przez ten aparat takich obowiązków, jakie spełnia on wobec zasobu „tradycyjnego”, nie jest możliwe obecnie i nie wydaje się, by stało się możliwe w przyszłości. Zbyt wiele i zbyt wąskich specjalności wchodzi w grę, by służba konserwatorska mogła być kompetentna w stosunku do

całego zróżnicowanego zasobu. Problematyka restaurowania i konserwowania, która sprawia, że dla prowadzenia zabiegów nie jest wystarczająca odpowiednio wyposażona pracownia, zaopatrywana w środki z handlowych lub przemysłowych źródeł, czyni niemożliwym sprostanie wymogom przez przedsiębiorstwo państwowe. Jaki dział zaopatrzenia mógłby penetrować kraj w poszukiwaniu oryginalnych części, podzespołów lub zespołów maszyn i urządzeń wycofanych z produkcji i eksploatacji przed kilkunastu lub kilkudziesięciu laty? A jeśli nawet, to jakie byłyby tego koszty?

Muzealnictwo może zapewnić ochronę ruchomych zabytków techniki tylko w ograniczonym wyborze, wyznaczonym przez programowy zakres zainteresowań oraz warunki finansowe, lokalowe, kadrowe. Przechowywa-



9. Limuzyna BMW 326 z 1939 r. Wacława Piaseckiego z Krakowa (fot. D. Gromski)

9. 1939 BMW 326 Limousine owned by Waclaw Piasecki of Cracow

nie historycznych okazów przez zakłady pracy należy ciągle jeszcze do zjawisk odosobnionych. I tak – żeby posłużyć się znów samochodem jako przykładem – Muzeum Techniki NOT koncentruje się w działalności konserwatorskiej i ekspozycyjnej na pojazdach polskiej produkcji oraz na wehikułach najstarszych, a więc na części posiadanego zasobu. I przy niedostatecznych warunkach jest to wybór najsluszniejszy. Niemniej jednak pozostaje faktem niemożność restaurowania i eksponowania wszystkich aut znajdujących się w zbiorach. Fabryki przemysłu motoryzacyjnego nie gromadzą w sposób systematyczny prototypów lub przykładowych modeli swej produkcji i kilka nawet powojennych aut rodzimej konstrukcji albo z polskimi nadwoziami uchodzi za całkowicie zaginione. Spośród instytucji użyteczności publicznej i przedsiębiorstw jedynie pożarnictwo i przemysł naftowy zabezpieczają we własnych muzeach swój specjalizowany tabor samochodowy. Na podstawie dotychczasowych wypowiedzi i publikacji opieka nad zabytkami techniki jawi się jako działalność metodyczna, obejmująca ochroną obiekty i przedmioty wyselekcjonowane przy zastosowaniu kryteriów takich, jak „znaczenie dokumentalne zabytku, jego stan, rzadkość, wartość pamiątkowa”, a w niektórych wypadkach także „innych, dodatkowych kryteriów, np. wartości artystycznej”¹². Jest to stanowisko racjonalne, wynikające z całościowego widzenia problemu ochrony zabytków techniki, formułowane ze świadomością ograniczonych możliwości oraz konieczności wyboru. Stanowisko takie jest też uzasadnione względami dydaktycznymi, potrzebą zgromadzenia i eksponowania rzeczy najważniejszych, o największym ładunku poznawczym. Jest ono również przejawem myślenia realistycznego i odpowiedzialnego. Selekcja jest koniecznością, bo jeżeli nie będziemy dokonywać wyboru, to – jak powiedział jeden z najwybitniejszych

współczesnych muzeologów, Georges-Henri Rivière – „dans cent ans la moitié du monde sera occupée à conserver l'autre moitié”¹³

Oprócz ochrony instytucjonalnej, sprawowanej przez służbę konserwatorską, muzea, techniczne stowarzyszenia branżowe, zakłady przemysłowe, istnieją indywidualni amatorzy i kolekcjonerzy przedmiotów technicznych. Każdy z nich kieruje się własnymi kryteriami doboru, zależnie od obranej specjalizacji i możliwości materialnych. Do ich rąk trafiają zarówno okazy, którymi mogłyby być zainteresowane muzea, jak i takie, które nie odpowiadają kryteriom kwalifikującym do ochrony urzędowej. Należy jednak mieć na uwadze, że nie odpowiadają im obecnie. Raz dokonana ocena wartości zabytkowej według podanych mierników nie ma charakteru stałego. Obiekt uznany w pewnym okresie za występujący w licznych egzemplarzach po pewnym czasie staje się rzadkością lub unikatem. Zdemastrowana maszyna, urządzenie techniczne lub pojazd, niekompletne do tego stopnia, że zdawałoby się nie zasługujące na zainteresowanie, po żmudnej restauracji, wykonanej przy użyciu różnymi zabiegami zdobytych oryginalnych części, może stać się obiektem pożądanym przez muzeum. Już samo starzenie się obiektu techniki podnosi jego wartość, reprezentuje on bowiem z każdym rokiem coraz bardziej odległy etap rozwoju cywilizacji przemysłowej.

Amatorzy i kolekcjonerzy zajmujący się wybraną, nierzadko wąską dziedziną, kierujący się własnym systemem wartości, ocalają często przedmioty obecnie – w świetle ogólnych kryteriów – może mało interesujące. Oddani swej namiętności, restaurują i konserwują zdobyte okazy, bez skrupowania formalnymi ograniczeniami w pozyskiwaniu oryginalnych składników z prywatnych źródeł i w korzystaniu z usług prywatnych fachowców różnych specjalności.

Historyczne obiekty techniki, mniej lub bardziej stare, znajdujące się w rękach indywidualnych posiadaczy, dobrane według osobistych zainteresowań czy upodobań, podobnie jak dzieła sztuki i wyroby artystyczne należące do kolekcjonerów, stanowią jakby wielkie muzeum w rozproszeniu. Instynkt, wiedza, pasja znawcy-

¹² J. Jasiuk, *Aktualne problemy...*

¹³ O. Hahn, *L'usine-musée du Creusot*, „L'Express”, nr 1130, 1973, s. 58.

10. GAZ 67B z 1944 r. Grzegorza Wojtyni i Eugeniusza Kitowskiego z Lublina (fot. D. Gromski)

10. 1944 GAZ 67B owned by Grzegorz Wojtynia and Eugeniusz Kitowski of Lublin



-amatora, jakże bardziej niż wielu profesjonalistów wrażliwego na nie ujawnione jeszcze wartości i zapobiegliwego, wylawia – wśród szmelcu, złomu, w rupieciarniach, u handlarzy „staroci“, u ludzi przechowujących rzeczy już zbyt wiele, a które szkoda wyrzucić – przedmioty techniczne i wprowadza je w „diasporę” okazji kolekcjonerskich, antykwarskich, muzealnych. Okazy te podlegają procesowi korzystnego przewartościowania, zostają włączone w społeczny obieg wartości kulturowych. Nawet jeżeli czasowo nie są one udostępniane w drodze prezentacji przez samego posiadacza lub użyczenia ich na wystawy czy do publikacji, nadejdzie sposobność ich ujawnienia.

Ku społecznej ochronie zabytków techniki

Zmierzając do wniosków, należy rozpocząć od rekapitulacji dotychczasowych rozważań. Mamy do czynienia z zabytkami ruchomymi, które

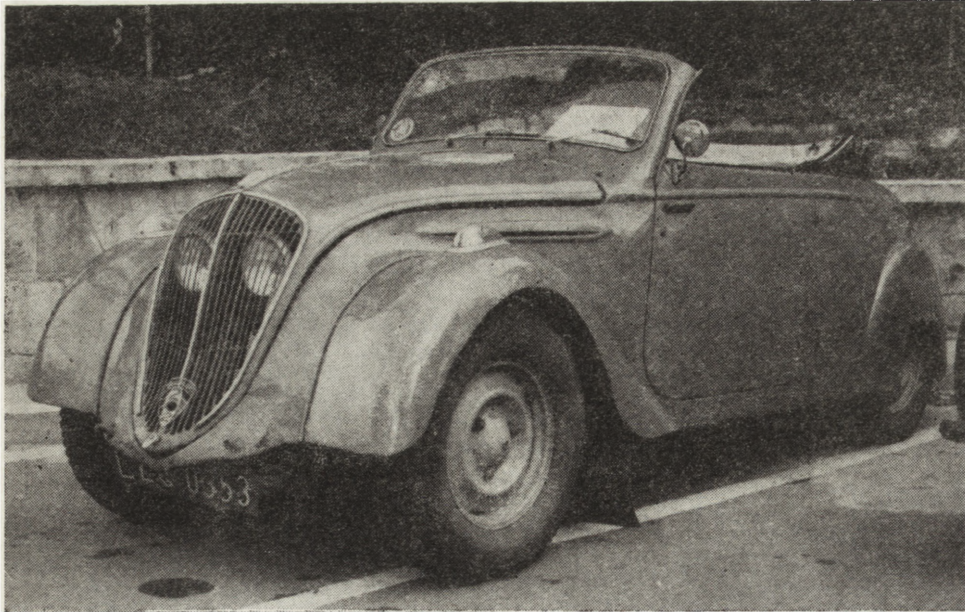
- 1) przez instytucje ochrony dóbr kultury mogą być objęte opieką tylko w ograniczonym wyborze;
- 2) nie będą mogły być restaurowane i konserwowane (oprócz obiektów muzealnych) w pracowniach stworzonych przez aparat ochrony dóbr kultury, jeżeli nawet takie warsztaty (o charakterze usługowym, a nie wewnątrzmuzealnym) miałyby kiedyś powstać, nastąpi to w bardzo odległej przyszłości;
- 3) mogą być prawidłowo restaurowane i konserwowane – jak na to wskazuje praktyka dotychczasowa – bez ingerencji i udziału profesjonalnych czynników konserwatorskich;
- 4) wymagają w celu ich restaurowania, konserwowania, przechowywania i eksponowania częstokroć znacznie większych przestrzeni użytkowych, niż ma to miejsce w odniesieniu do konwencjonalnych form kolekcjonersstwa;
- 5) bywają użytkowane w sposób stwarzający konieczność częstego wykonywania zabiegów konserwatorskich.

Z wymienionych specyficznych cech ruchomych zabytków techniki wynikają dwa wnioski:

1) podstawową formą ochrony tych zabytków może być społeczna opieka obejmująca również samodzielne wykonywanie zabiegów konserwatorskich;

2) przepisy dotyczące ochrony dóbr kultury powinny uwzględniać fakt, że opieka nad omawianymi zabytkami ma odrębności natury metodycznej i konserwatorskiej.

Pełnej, satysfakcjonującej ochrony dóbr kultury można oczekiwać tylko w sytuacji harmonijnego wypełniania powinności w tym względzie przez administrację, użytkowników i właścicieli oraz obywateli. Trudno jednak wyobrazić sobie ten ostatni czynnik jako zaangażowanie każdego członka społeczeństwa w sprawę opieki nad zabytkami. Byłoby to utopią. Sformułowanie o powinności obywateli, zawarte w pierwszym artykule ustawy konserwatorsko-muzealnej, ma charakter nakazu moralnego o niewielkiej – jak wszelkie tego rodzaju nakazy – skuteczności. Natomiast powinien być wykorzystany każdy przypadek osobistej predyspozycji do działań na rzecz ochrony dóbr kultury, mogącej przejawiać się bardzo różnorodnie. Określenie z góry ram społecznej opieki nad zabytkami (PTTK, TOnZ) pozostawia poza jej zasięgiem rozmaite indywidualne lub zbiorowe inicjatywy. Przykładem są kluby zabytkowych samochodów, tworzone w drodze zrzeszania się ludzi o wspólnych zainteresowaniach, o wspólnych kolekcjonerskich radościach i kłopotach. Wątpliwe jest, czy znaleźliby oni przychylniejszy klimat np. w Towarzystwie Opieki nad Zabytkami niż w automobilklubach. Ponadto jest wielu ludzi, którzy z różnych względów nie widzą w organizacjach miejsca dla realizowania swych aspiracji. Czasem przyczyną jest lokalny klimat, nie sprzyjający rozwijaniu indywidualnej aktywności, czasami wynika to z potrzeby osobistego realizowania swych pasji, bez dzielenia się osiągnięciami z użyczającą sztyldu organizacją. Tego rodzaju postawy są częste i nie ma powodu, by ich nie respektować. Liczy się przede wszystkim konkretny pożytek, jaki daje indywidualna aktywność ochronie dóbr kultury, a nie jej ramy organizacyjne.



11. Dwumiejscowy kabriolet marki Peugeot 202 z 1938 r. Jerzego Kawki z Lublina (fot. D. Gromski)

11. 1938 two-seat Peugeot 202 Convertible owned by Jerzy Kawka of Lublin

Zaszeregowanie osoby prywatnej lub organizacji, na podstawie przejawianej działalności, do grona społecznych opiekunów zabytków byłoby oficjalnym aktem włączenia w system ochrony dóbr kultury.

Czy potrzebne jest rozszerzenie pojęcia społecznej opieki nad zabytkami, skoro poczynania amatorów obiektów technicznych można by zaliczyć do kolekcjonerstwa? Sformułowania rozdziału IX ustawy kładą nacisk na zbiór i jego ochronę. Natomiast ustawa, choć mówi o świadczeniach przysługujących właścicielowi zgłoszonej do rejestru kolekcji, nie eksponuje kolekcjonera i jego kulturotwórczej roli; zalicza kolekcję do dóbr kultury, ale nie włącza kolekcjonera w system ochrony dóbr kultury. Takie ujęcie było wystarczające, gdy rola zbieracza ograniczała się do gromadzenia, przechowywania oraz powierzania do konserwacji posiadanych okazów, gdy kolekcjonerstwo było rozumiane przede wszystkim jako gromadzenie przedmiotów o uznanej wartości. Obraz, rzeźba, wyrób rzemiosł artystycznych, grafika, starodruk – mają wartość dobra kultury nawet jeżeli znajdują się w nikomu nie znanym ukryciu, lub jeżeli są w posiadaniu ignoranta. Przedmiot techniczny, niezdolny już do spełniania funkcji użytkowych staje się dobrem kultury w muzeum lub w rękach człowieka, który potrafi dostrzec nie tylko jego wartość historyczną, ale także poddać go rewaloryzacji.

W wypadku kolekcjonowania zabytków techniki dochodzi zatem aspekt przeistaczania w dobra kultury przedmiotu o wartości pierwotnie przede wszystkim użytkowej, który po jej utraceniu ze swej natury skazany jest na zniszczenie. Nie bez znaczenia jest też czynnik prowadzenia we własnym zakresie restauracji i konserwacji. Ponieważ mamy do czynienia z przysparzaniem zabytków oraz bezpośrednim uczestnictwem w ich restaurowaniu i konserwowaniu, ludzie którzy tym się zajmują należą do systemu ochrony dóbr kultury.

Otwarcie społecznej opieki nad zabytkami na wszelkie jednostkowe lub grupowe poczynania nie intencjonalne, lecz wyrażające się w konkretnych dokonaniach, może uczynić z niej poważnego współuczestnika w sy-

stemie ochrony dóbr kultury. Zwłaszcza dotyczy to nowych dziedzin, do których opanowania służba konserwatorska nie jest przygotowana. Ruch społeczny najlepiej czuje się tam, gdzie nie wkroczyła jeszcze działalność zinstytucjonalizowana. I ta prawidłowość powinna być wykorzystana w sferze ochrony zabytków techniki,

Zbliżenie między państwowym aparatem ochrony dóbr kultury i amatorami ruchomych obiektów historycznej techniki na płaszczyźnie społecznej opieki nad zabytkami byłoby pożyteczne z kilku względów. Umożliwiłoby orientację w tym, co znajduje się w rękach kolekcjonerów i amatorów, a więc jaki rzeczywiście mamy zasób zabytków techniki, ułatwiłoby włączanie ich w obieg wartości kulturowych przez wykorzystywanie do badań, wystaw, publikacji oraz pozwoliłoby na śledzenie stanu i ruchu okazów najcenniejszych. Istnieje jednak czynnik powstrzymujący amatorów przed zbliżeniem do służby konserwatorskiej. Jest nim obawa przed nadmierną kuratelą, przed kłopotami, jakie mogłyby wyniknąć z rygorystycznego egzekwowania przepisów ustawy o ochronie dóbr kultury. Dotyczy to przede wszystkim obowiązku uzyskiwania zezwoleń na wszelkie prace przy zabytkach. Te zabytki techniki, które utrzymywane są w stanie czynnym, jak np. samochody, wymagają niestannych większych lub mniejszych napraw, a artykuły 21 i 27 ustawy mówią o tym, że „wszelkie prace i roboty przy zabytkach wolno prowadzić tylko za zezwoleniem właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków” oraz, że „bez zezwolenia właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków nie wolno zabytków (...) konserwować (...)”.

Specyfika konserwatorska obiektów technicznych przemawia za zastosowaniem wobec nich rygorów zmodyfikowanych, złagodzonych i dobrze byłoby, jeżeli zostałyby to usankcjonowane prawnie. Pojęcie zabytku jest rozciągane na coraz to nowe zjawiska o problematyce ochronnej i konserwatorskiej wykraczającej poza tradycyjne jej rozumienie. I dlatego wydaje się słuszne, by minister kultury i sztuki był upoważniony do określania wobec niektórych rodzajów zabytków za-

sad i trybu postępowania odbiegających od nakazanych ustawą.

Rozciągnięcie pojęcia zabytku na obiekty techniki wywołało zjawisko, które można by nazwać dezintegracją świadomości zabytkoznawczej. Dotyczy to zarówno zabytkoznawstwa profesjonalnego, jak i nieprofesjonalnego (krajoznawcy, regionaliści, społeczni opiekunowie, kolekcjonerzy itp.). Dopóki wchodził w grę tylko „tradycyjny” zasób dóbr kultury, były one objęte wspólnotą myślenia i wrażliwości. Człowiek zainteresowany nawet tylko jedną dziedziną, np. architekturą, nie pozostawał obojętny na inne gatunki spuścizny historycznej. Myślenie o zabytkach szło też zawsze w parze jeśli nie z predyspozycjami humanistycznymi, to przynajmniej z humanistyczną refleksją.

Obecnie ta wspólnota myślenia i wrażliwości już nie istnieje. Można być żarliwym orędownikiem zabytków „tradycyjnych”, a pozostawać obojętnym wobec zabytków techniki i na odwrót. Ta pierwsza postawa zda-

je się występować częściej. Dlatego w środowisku konserwatorskim tak często zagadnienie ochrony zabytków techniki, mimo deklaracji o docenianiu ich znaczenia, bywa sytuowane na marginesie ochrony dóbr kultury lub wręcz jest pomijane. Dlatego też z kolei wiele osób podejmujących samorzutnie opiekę nad obiektami techniki nie jest świadomych uczestniczenia w ochronie spuścizny kulturalnej i cywilizacyjnej.

W uchwale lubelskiego seminarium, będącego punktem wyjścia dla powyższych rozważań, zawarty jest postulat „uznania ruchu opiekunów zabytków motoryzacji za formę społecznej opieki nad zabytkami”. Być może, iż w chwili ukazania się tego artykułu drukiem dezyderat ten będzie już spełniony. Dobrze byłoby, gdyby został on rozciągnięty na wszelkie przejawy spontanicznej ochrony zabytków niekonwencjonalnych.

mgr Mieczysław Kurzątkowski
Muzeum Wsi Lubelskiej

THEORETICAL AND PRACTICAL PROBLEMS OF THE PROTECTION OF MOBILE MONUMENTS OF ENGINEERING

The Polish 1962 law on the protection of cultural property and on museums has extended the notion of a historical monument to incorporate also works of engineering. So far the attention of the offices for the protection of monuments has concentrated mainly on monuments of industrial architecture. Mobile works of engineering are under the protection of specialistic museums, which out of necessity have to make a careful choice in this respect. It is well-known that a large number of works of art of this kind are outside museums.

Industrial civilization has produced and is still producing such a variety of machinery and technical equipment, various kinds and types, models and variants that in the author's opinion organizations engaged with monuments protection will never be able to give the same care to mobile monuments of engineering as it gives to works of fine and crafts arts. The main obstacle on this road is an insufficient number of specialists and difficulties flowing from a dissimilarity of conservation problems.

The author brings the attention to a new meaning of the notion of authenticity with regard to technical monuments. A work of engineering in which missing parts have been replaced with genuine spare parts does not lose its values of an authentic object. Along with the recognition of machines and motor vehicles as historical monuments, this notion has acquired new attributes, namely work and move-

ment. And this leads to an inevitable wear. The author gives the example of a cylinder head of the motors of BMW 328 cars from 1937–39, which although they are valuable antique specimen, nevertheless they still participate in races of ancient cars. In order to ensure further efficient performance of the cars, BMW Veteranen-Club Deutschland has undertaken the task to manufacture a limited number of exact copies of the head. This example shows that a monument of engineering maintained in a working condition exists thanks to specific metabolism.

Another characteristic feature of monuments of engineering is the fact that they may be properly maintained by every man who has some mechanical abilities and who has an understanding and respect for the values of an authentic work, is obstinate in trying to get genuine spare parts, knows well the structure and mode of action of the objects he is interested in. In this way tens of thousands of various monuments of engineering all over the world are protected by amateurs operating either individually or associated in clubs, associations, etc.

According to the author lovers of old engineering, engaged with collecting and maintaining its monuments, should be officially recognized as an element of the system of the protection of cultural property as well as an element assisting in an essential way in solving the problem of care over mobile monuments of engineering.