



MARCELI BOCHENEK

GDDKiA – Zespół ds.  
Historii Drogownictwa  
Kustosz Muzeum  
Drogownictwa w Szczucinie

## 30 lat działalności Muzeum Drogownictwa w Szczucinie

Dzieła wznoszone przez drogowców łączą brzegi rzek i jezior, miasta i wsie, pozwalają ludziom zbliżyć się do siebie, pomagać sobie, prowadząc wymianę dóbr materialnych i kulturalnych. Drogowiec to piękny zawód, a jego piękno tkwi w ciągłej służbie, którą pełni w każdych warunkach. Ma swoją historię i bogate tradycje. Codziennosc potwierdza jego niezbędność w życiu każdego cywilizowanego państwa. Bogaty dorobek myśli technicznej i kultury materialnej, piękne tradycje drogowców warte są „ocalenia od zapomnienia” i przekazania następnym pokoleniom. Dlatego dbamy o pamiątki drogownictwa, które są widzialnymi dowodami osiągnięć, rozwoju nauki i sztuki wykonania budowli drogowych.

Znane są w Polsce, zorganizowane jeszcze przez ówczesne Wojewódzkie Zarządy Dróg Publicznych (WZDP) i Dyrekcje Okręgowe Dróg Publicznych (DODP), ośrodki muzealnictwa drogowego oraz izby tradycji, których założycielami i twórcami byli ludzie pracujący w drogownictwie przez całe życie. Niektórzy przeszli na emeryturę, a niektórzy odeszli na zawsze, ale pozostali w naszych sercach. Wierni swoim tradycjom i przywiązaniu dbali o to, aby pamiątki świadczące o pracy i służbie drogowców nie zostały zapomniane lub zniszczone. Chętnie dzielili się swoją wiedzą i doświadczeniem z młodszymi kolegami po fachu. Wielu z nich, będąc członkami różnych organizacji technicznych, pracowało społecznie i bezinteresownie tworzyło grupy pasjonatów muzealnictwa, wychowując młode pokolenie drogowców w świadomości o potrzebie kontynuowania pięknych tradycji polskiego drogownictwa.

Ważną rolę w propagowaniu idei ochrony zabytków i pamiątek drogownictwa odegrała ówczesna Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, która finansowała tę słuszną działalność. To poparcie było potrzebne grupie zapaleńców, którzy jeszcze nie stracili wiary i nadziei, że ich praca ma sens i nie będzie zmarnowana. Dzisiaj z ogromną radością i dużą satysfakcją patrzymy nie na makietę, ale na funkcjonujący obiekt muzealny. Mogę powiedzieć, że minione 30-lecie przepracowaliśmy rzetelnie, także na niwie zachowania i ochrony zabytków drogownictwa.

W większości środowisko drogowe miało świadomość, że tworzone muzeum będzie służyło całemu społeczeństwu, a w szczególności tym, którzy korzystają z dróg oraz tym, którzy je budują i utrzymują. Funkcjonowanie placówki jest potrzebne przyszłości polskich dróg, wzbogaceniu wyobraźni i świadomości społeczeństwa – żebyśmy byli dumni z naszej pracy, osiągnięć, historii i jej przedstawicieli na przestrzeni wieków.

Pięknie o drogach na początku XIX wieku pisał hrabia ks. Sebastian Sierakowski – Rektor Akademii Krakowskiej:

*Drogi publiczne w kraju tem są co kanały w ciele żyjącym, któremi soki utrzymują jego życie, a rozchodząc się do ostatnich części ciała, zdrowie i czerstwość jego utrzymują. Drogi publiczne jak są znakiem potęgi, handlu, a zatem bogactw i rządu dobrego krajowego, tak są oraz środkiem do ich utrzymania.*

Porównanie sieci drogowej do ustroju żywego jest najprostszym, rozumnym wyjaśnieniem i spostrzeżeniem, że dobre drogi to dobrobyt. Te mądre i ważne myśli, umieszczone na ścianie przed wejściem na ekspozycję, powinniśmy przeczytać i zapamiętać, bowiem wszyscy jesteśmy „dróżnikami”.

To nie kto inny, tylko junak, młody Karol Wojtyła pracował na drodze i w kamieniolomie, późniejszy Papież Jan Paweł II w dniu 16 grudnia 1983 r. z serca pobłogosławił nam, drogowcom i wszystkim współpracownikom, na trudny czas i nieznaną drogę, którą chcieliśmy iść, dźwigając obowiązek zachowania pięknej karty historii i pamiątek drogownictwa „wobec tych, którzy byli przed nami i tych, którzy przyjdą po nas...” aby dotrzeć do „miasteczka”, do Szczucina i w tym miejscu postawić rodzinny, muzealny dom. On będzie służył ludziom, jak zapisano w Akcie Erekcyjnym pod budowę Muzeum: *dopóki mrówka nie wypije wszystkich fal morskich i dopóki żółw nie obejdzie całego świata.*

Sam obiekt rozciąga się na prawie 2 ha parceli otoczonej lasem. Budynek z dwoma wieżami i łukowym przęsłem w sposób najbardziej charakterystyczny odzwierciedla formę mostu (fot. 1).

Wewnątrz muzeum, jak Czytelnicy mogą zobaczyć, urządzone zostały sale wystawowe, w których szczególne miejsce zajmuje przedstawienie pracy i roli człowieka w całym procesie budownictwa drogowego (fot. 2).



Fot. 1. Widok frontu siedziby GDDKiA Zespołu ds. Historii Drogownictwa w Szczucinie (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)



Fot. 2. Kamienny walec drogowy ciągnięty przez konia (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)

To bardzo szeroka tematyka. Obejmuje: „**Drogi i mosty**” (dokumentacje, mapy, projekty, rysunki, instrumenty pomiarowe itp.), „**Myśl techniczną**” (makiety różnych konstrukcji mostów i niektóre rozwiązania techniczne z okresu międzywojennego, projekty, fotografie, albumy, rysunki, fragmenty przęsła itp.), „**Człowieka i jego pracę**” (sylwetki sławnych postaci, które zajmowały się budową dróg i mostów, ich portrety, mundury, dokumenty, świadectwa, medale, puchary, sztandary itp.), „**Budowę i utrzymanie dróg**” (przrządy laboratoryjne, narzędzia i sprzęt drogowy itp.), „**Drogi i mosty w sztuce**” (oryginały i kopie obrazów, rzeźb autorstwa polskich i zagranicznych artystów, tematem których są drogi i mosty), „**Osiągnięcia inżynierskie drogowe i mostowe w Polsce i na świecie**” (na wzór fotoplastykonu, pokazujemy najciekawsze zdobycze techniki drogowej i mostowej).

Ciekawą formą ekspozycji, umiejscowionej w starym magazynie mączki wapiennej wbudowanym w kompleks muze-

alny, jest wystawa „**Hołd pracy drogowców**”, przedstawiająca etapy budowy drogi o nawierzchni tłuczniowej. Zaprezentowano postacie pracowników drogowych, posługujących się narzędziami z początku XX w.

Dysponujemy również bogatym archiwum oraz biblioteką, które są udostępniane zainteresowanym. Zabytki są katalogowane i zapisywane w programie „**Kustosz**”, przystosowanym do specyfiki muzeum techniki drogowej. Tylko zbiory w Szczucinie zostały zinwentaryzowane według kategorii: techniczne, numizmaty, archiwalia, bibliografia polskojęzyczna, sztuka, sztandary, ubiory, historyczne, albumy fotograficzne w wersji elektronicznej i papierowej. W pozostałych placówkach muzealnych GDDKiA, ze względu na mniejsze ilości eksponatów, podziału w ewidencji nie wprowadzono.

Na podstawie porozumienia GDDKiA z Urzędem Miasta Szczucina, na naszym terenie odbywają się spektakle dla szkół, konkursy, przeglądy oraz inne imprezy kulturalne kierowane do lokalnej społeczności.

Warunki stworzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad umożliwiły organizowanie wykładów oraz zajęć dla studentów i uczniów szkół technicznych w naszym obiekcie, tu bowiem mogą korzystać oni z wiedzy i osiągnięć zawartych na kartach archiwalnych dokumentów.

Obok budynku zlokalizowany jest skansen maszyn drogowych, stanowiący ciąg zwiedzania o długości około jednego kilometra, wykonany z oryginalnych elementów dróg, różnych nawierzchni stosowanych w drogownictwie, w chronologicznym układzie, od starożytności do czasów obecnych. Na nich ustawiono zakonserwowane maszyny i urządzenia drogowe (fot. 3–6).

Skansen stanowiący ekspozycję zewnętrzną połączony jest z budynkiem przęsłem unoszącym się nad ekspozycją (fot. 6), podkreślając fakt, że najlepszymi mostowcami na świecie byli polscy inżynierowie, którzy swoimi śmiałymi rozwiązaniami i pomysłami wpisali się złotymi literami na karty historii światowej techniki.

Muzeum drogownictwa, jedyna tego typu jednostka w Polsce i nieliczna w Europie, zostało zorganizowane w 1982 r.,



Fot. 3. Widok na skansen z ekspozycją historycznych typów nawierzchni i zabytkowych maszyn drogowych (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)





Fot. 4. Zabytkowe lokomobile używane w drogownictwie (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)



Fot. 6. Na pierwszym planie zabytkowy walec firmy Kemna Bau, na drugim planie przęsto stalowego mostu składanego (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)



Fot. 5. Zabytkowy polski walec parowy trójkołowy firmy H. CEGIELSKI-TOW. AKC. POZNAŃ. (zdjęcie ze zbiorów Muzeum)

jeszcze w ówczesnym Rejonie Dróg Publicznych w Tarnowie i zlokalizowane w Szczucinie na placu Obwodu Drogowego nr 4. Początki były bardzo trudne. Otrzymaliśmy teren poprodukcyjny, gdzie poprzednio wytwarzano mieszanki betonowe i bitumiczne. Pierwsza ekspozycja zabytkowych maszyn została zorganizowana na obrzeżach bazy obwodu, który na co dzień zajmował się bieżącym utrzymaniem dróg. W starym drewnianym baraku mieściły się biura i tylko w części urządzono ekspozycję eksponatów, które nie mogły przebywać na wolnym powietrzu.

Entuzjaści historii i tradycji drogowych z wielkim zapałem przystąpili do wyszukiwania i zabezpieczania jeszcze zachowanych pamiątek drogowych. Te, których ocalenie było zagrożone – gromadzono w Szczucinie. W dużej mierze takie działania odnosiły dobry skutek.

Zbiory rosły, jednak brakowało odpowiedniej wiedzy, w jaki sposób należy się nimi zaopiekować, pożytecznie wykorzystywać do nauki oraz postępu i dla potomnych. W tym momencie współpraca z organizacjami, które zajmowały się historią techniki, okazała się nieoceniona, gdyż mogłem skorzystać z doświadczenia i wiedzy kolegów naukowców, którzy chętnie dzielili się ze mną swoją bogatą wiedzą. Pod-

jąłem naukę, ukończyłem Studium Podyplomowe na Politechnice Wrocławskiej pod kierunkiem prof. Stanisława Januszewskiego. To dało podwaliny pod profesjonalne podejście do tematu zabytków i rozwoju muzealnictwa drogowego.

Każdy nowy nabytek sprawiał wielką radość, napawał optymizmem i zachęcał do dalszej pracy, wykonywanej spontanicznie i bezinteresownie przez ofiarnych społeczników, rozumiejących, co to jest „szlachetna powinność obywatela” i to była wielka siła, która spowodowała zobowiązanie zarządzających drogami do ochrony zabytków drogownictwa.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wykorzystując dorobek muzeum i wypełniając obowiązek ustawowy, w 2005 r. powołała Wydział Historii Drogownictwa, który roztoczył opiekę nad zbiorami, nie tylko już w Szczucinie, a również nad pozostałymi zabytkami znajdującymi się na drogach krajowych i w siedzibach terenowych jednostek drogowych. W miarę porządkowania spraw zabytków drogownictwa w Polsce, których opiekunem i właścicielem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zostały opracowane: definicja zabytku drogownictwa, procedury postępowania z zabytkami oraz ewidencja posiadanych zabytków. Lista objęła 170 pozycji i 26 zbiorów tematycznych, które zawierają kilka tysięcy zabytków. Opieka nad tak dużymi zbiorami na terenie całego kraju sprawowana jest przez naszych współpracowników, pracowników GDDKiA we wszystkich 16 Oddziałach.

Największym sukcesem stało się to, że ekspozycje od początku tworzone w tych trudnych warunkach, zawsze były bardzo licznie odwiedzane przez turystów. To muzeum cały czas tętni życiem. Przyciąga dzieci, młodzież, pracowników drogownictwa i osoby uprawiające inne profesje.

Na przestrzeni 30 lat prowadzono edukację, którą nazwano z czasem „lekcjami wychowania komunikacyjnego”. Zajęcia te wynikały z bardzo pilnej potrzeby uświadomienia społeczeństwu, że znaki drogowe i urządzenia znajdujące się na drogach spełniają bardzo ważną rolę w zakresie ruchu drogowego i bezpieczeństwa korzystających z dróg. Służby drogowe, w tym obwody drogowe – opiekujące się na co dzień drogami – musiały dokonywać wymiany i uzu-

pełnienia oznakowania, nagminnie niszczonego zwłaszcza w weekendy. Z tego powodu ponoszono olbrzymie dodatkowe i niepotrzebne wydatki. Nigdy nie policzono i nie podano do publicznej wiadomości, ile budżet państwa oszczędził na remontach i uzupełnieniach bezmyślnego niszczenia oznakowania dzięki działalności Muzeum. Przypominamy użytkownikom dróg o odpowiedzialności za siebie i za innych na drodze, wychowujemy od najmłodszych lat w poszanowaniu ludzkiego życia i pracy. Ta misja jest zajęciem ciągłym i nieprzerwanie prowadzona bezpłatnie poprzez spotkania z historią i przez jej pryzmat pokazywanie słusznego, właściwego zachowania, postępowania. Młodzież szkolna, a nawet przedszkolaki starsze, od lat oglądają ekspozycje muzealne, biorą udział w organizowanych konkursach wiedzy o drogach, historii i osiągnięciach technicznych polskich drogowców i mostowców. Poznają zasady i przepisy ruchu drogowego.

W celu zapewnienia komfortu zwiedzającym oraz stworzenia odpowiednich warunków konserwacji dużych maszyn i urządzeń drogowych, niedaleko Szczucina w miejscowości Delastowice na powierzchni ok. 14 ha, umiejscowione zostało zaplecze remontowo-konserwatorskie, na terenie którego są gromadzone oraz zabezpieczane zabytki wielkogabarytowe, z czasem systematycznie poddawane inwentaryzacji i konserwowane, a po przygotowaniu do ekspozycji przewożone do muzeum. Warsztaty zajmują zaledwie 1/5 powierzchni naszego terenu. W przyszłości planowana jest ekspozycja plenerowa zachowanych historycznych przeseł mostowych, wykorzystująca naturalne walory terenu w Delastowicach.

W tym miejscu należy podziękować także zwiedzającym – ich dobra opinia i chęć powracania w to samo miejsce dowiodły ponownie, że to, co się tu dzieje, jest dobre, a cel słuszny. Staraliśmy się, żeby muzeum drogowców nie kojarzyło się z czymś martwym, cichym, pozbawionym życia. Walczymy z tym stereotypem. Przygotowaliśmy ekspozycję w ten sposób, aby była otwarta dla zwiedzających, którzy mogą się z nią zapoznać bez większych ograniczeń, w tym mogą nie tylko oglądać, ale i dotykać eksponatów i dowiedzieć się wiele o obsłudze rzeczywistych a nie wirtualnych maszyn i urządzeń.

Przez wiele lat nie prowadzono ewidencji ani rejestracji odwiedzających nas osób czy grup wycieczkowych. Jedynym śladem tej obecności jest pięć Ksiąg Pamiątkowych, wypełnionych dzień po dniu wpisami różnej treści. Są to uwagi, pochwały, gratulacje, sugestie, życzenia, pretensje, podziękowania. Każda z nich jest bardzo ważna, cenna i wykorzystywana w naszej pracy. Nie wszystkie opinie zostały wpisane do Ksiąg, jest w nich zaledwie cząstka. Równie ważne były te, które usłyszeliśmy podczas prowadzonych rozmów i uważam, że to współtworzyło i pomagało realizować Muzeum – marzenie drogowców.

W ciągu minionych 30 lat nasza aktywna praca dała rezultaty, którymi się z Czytelnikami podzielę:

- wygłoszono 682 odczyty na temat dróg, historii drogownictwa i tradycji oraz osiągnięć polskich inżynierów;
- wykonano 6440 projekcji filmowych dot. historii dróg, budowy i utrzymania dróg, bezpieczeństwa ruchu i szkoleniowych;
- odbyło się 16 koncertów uświetniających spotkania, sympozja i konferencje związane z drogownictwem;

- zorganizowano 12000 lekcji wychowania komunikacyjnego i technicznego – ogromnie potrzebna, pożyteczna inicjatywa, bardzo wysoko oceniana przez nauczycieli. W 80 przypadkach takie lekcje przeprowadzono poza muzeum, w szkołach;
- zorganizowano i obsłużono 200 wystaw stałych i objazdowych o tematyce historycznej, drogowo-mostowej i pracy drogowców;
- opracowano i rozpowszechniono na terenie kraju i za granicą 12 katalogów, 148 plakatów, 63 różnych broszur, ogłoszeń i folderów – traktujących o historii polskich dróg i pracy w drogownictwie;
- opublikowano w biuletynach, miesięcznikach i prasie branżowej szereg artykułów związanych z drogownictwem oraz wydano trzy broszury mojego autorstwa: „Historia przeprawy mostowej w Brzegu nad Odrą”, „Wszyscy jesteśmy dróżnikami” i „Drogi, Drogowcy, Drogownictwo”, przygotowaliśmy materiały do publikacji „Szlaki, trakty, autostrady – 190 lat centralnej administracji drogowej” i wiele innych.

Dzięki ciągłej i życzliwej współpracy Fundacji Ochrony Zabytków Drogownictwa z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad i udostępnieniu przez fundację zaplecza w Delastowicach, zostały odrestaurowane 62 zabytkowe maszyny drogowo-mostowe i 284 zabytkowe drogowo-mostowe urządzenia techniczne. Skatalogowano i opracowano dokumentację 4822 eksponatów. Muzeum odwiedziło kilkaset tysięcy osób.

Przedstawiłem sukcesy i blaski naszego muzealnictwa, ale są też porażki i cienie, o których głośno się nie mówi. Kilka, a nawet kilkanaście leży mi na sercu. Bezwrotnie utraciliśmy piękne, kompletne okazy urządzeń i maszyn drogowych, które pocięto na złom i przetopiono. Sprzedano osobom prywatnym i przerobiono bez poszanowania wartości historycznych i technicznych, często pod okiem drogowców, nawet na aukcji internetowej można kupić unikatowy zabytkowy walec drogowy. Podziały w drogownictwie spowodowały rozproszenie zebranych pamiątek, które w ewidencji figurują, jednak fizycznie nie ma po nich śladu, a wśród ludzi mających kiedyś kontakt z tymi przedmiotami – panuje amnezja. Smutne jest to, że odpowiedzialność zrzuca się na instytucje, firmy, urzędy, reorganizacje – sztuczne twory – tylko gdzie w tym wszystkim jest bezinteresowny człowiek?!

Na przestrzeni 30 lat z małej „Izby Pamięci Pracy Drogowców” mieszczącej ekspozycję w pomieszczeniu o powierzchni 12 m<sup>2</sup>, zbiory ledwie mieszczą się na pow. 3000 m<sup>2</sup>. W tym czasie z mało popularnego i nieznanego szerszemu gronu ośrodka „zbieractwa muzealnego” powstała placówka znana na całym świecie, nie tylko w środowisku drogowym, dobrze wyposażona i utrzymana na wysokim poziomie. Stała się wizytówką polskich drogowców na arenie międzynarodowej, zaproszona do współpracy z Nord-Balt Road Museums.

Bierzmy przykład z drogowców, współtwórców tego pięknego obiektu. Odwiedzajmy muzeum, gdyż swoją obecnością potwierdzamy przynależność do Wielkiej Rodziny Drogowców, których łączy wspólna praca i służba społeczeństwu oraz troska o historię. Nie pozwólmy, aby zniknęły jakiegokolwiek pamiątki związane z drogownictwem. Dołóżmy starań i przyłączmy się, aby Muzeum funkcjonujące pod opieką Zespołu ds. Historii Drogownictwa GDDKiA w Szczucinie rozwijało się i coraz bardziej stawało się naszym wspólnym dziełem i chlubą. ■