

AKTUALNOŚCI

Zbiory hr. Ledóchowskiego

Kolekcje NMM wzbogaciły się ostatnio o zabytki i archiwalia związane z pierwszym w Polsce Muzeum Morskim, założonym przez Stanisława Ledóchowskiego, mieszczącym się w specjalnie w tym celu wybudowanym piętrowym budynku przy ul. Przemysłowej 32 w Warszawie. Przy muzeum działały warsztaty modeli okrętowych, w których rekonstruowano jednostki dawno już nie istniejące (znane jedynie z opisów), jak i wodowane współcześnie. Ostateczny kształt muzeum otrzymało w 1932 r., a funkcjonowało do wybuchu II wojny światowej. Ekspozowano w nim modele statków floty polskiej, obrazy o tematyce marynistycznej, mapy i ryciny, plakaty, zdjęcia i wydawnictwa morskie. Zbiory przetrwały wojnę i zgodnie z wolą założyciela muzeum zostały w 1945 r. ofiarowane przez jego spadkobierców do Muzeum Morskiego Instytutu Bałtyckiego w Szczecinie (obecnie znajdują się w szczecińskim Muzeum Narodowym).

Stanisław Antoni Halka-Ledóchowski (ur. w 1874 w Piwczach na Podolu, zm. w 1940) był wielkim entuzjastą i orędownikiem Polski na morzu. Po uzyskaniu niezbędnego wykształcenia w Szkole Morskiej w Chersoniu i studiach uzupełniających w Anglii przystąpił do urzędowania przedsięwzięcia mającego na celu usprawnienie linii żeglugowych łączących porty czarnomorskie z Europą Zachodnią. Pragnął do tych planów włączyć ziemie polskie, poprzez połączenie linią kolejową portu w Gdańsku (przez Warszawę i Lwów) z portami Morza Czarnego. Rozważał wytyczenie w przyszłości szlaków wodnych Wisła-Bug-Dniepr i Wisła-San-Dniestr. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej Ledóchowski założył Towarzystwo Składów Morskich, mające oddziały w Warszawie, Mikołajewie i w Gałaczu przy ujściu Dunaju do Morza Czarnego. W związku z powstaniem nowych składów w Antwerpii i Brukseli przekształcił swoje przedsiębiorstwo w Belgijską Kompanię Handlu Morskiego i Transportu BELMAREB z siedzibą w Brukseli. Planował założenie własnej stoczni i z myślą o tym otworzył zakłady remontowe statków w Mikołajewie. Eksport, głównie drewna do Belgii, przerwał światowy kryzys gospodarczy, zmuszając Stanisława Ledóchowskiego pod koniec 1927 r. do zwinięcia Kompanii. Odtąd ośrodkiem jego działalności handlowo-przemysłowej stała się Polska Fabryka Siatki Jednolitej w Warszawie. Siatka stosowana była do zbrojenia betonu, wzniesiono na niej niemal całą Gdynię, port wojenny na Oksywiu i umocnienia na Westerplatte. Ledóchowski uczestniczył w pracach Ligi Morskiej i Kolonialnej, był też w stałym kontakcie z budowniczymi Gdyni.

Zabytki przekazane ostatnio do NMM stanowią w większości pamiątki, które przechowywali pani Teresa Ledóchowska-Horodyńska oraz pan Stanisław Ledóchowski jr. Są to: busola, luneta, przyrządy miernicze i kreślarskie pomocne przy nawigacji i kartografii morskiej, medale, plansze i albumy z fotografiami, czasopisma i archiwalia o tematyce morskiej.

Dzięki Towarzystwu Przyjaciół NMM nasze Muzeum weszło też w posiadanie okrętowej sekretery z przełomu XVIII i XIX wieku, pochodzącej ze wspomnianego Muzeum Morskiego Stanisława Ledóchowskiego. Wykonana została z drewna, z miedzianymi okuciami, a jej wymiary to: wys. 36 cm, dł. 103 cm, szer. 51,5 cm. Ze względu na swoje walory użytkowe – uchwyty do przenoszenia, rozkładany blat do pisania oraz kilkanaście szuflad – mogła być wykorzystywana w działającym przy muzeum Biurze Propagandy i Informacji Morskich, gdzie dokumentowano aktualny stan floty handlowej, pasażerskiej i wojennej.



Okrętowa sekretera, pochodząca z Muzeum Morskiego Stanisława Ledóchowskiego w Warszawie. Fot. Elżbieta Wróblewska



Odcisk pieczęci okrągłej w czerwonym wosku, z wyobrażeniem trójmasztowego statku z herbem Gdańska na burcie, z kolekcji Stanisława Ledóchowskiego. Fot. Paweł Józwiak

Nowości w Muzeum Zalewu Wiślanego

W tegorocznym sezonie letnim w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich zaprezentowano nową wystawę stałą. Ma ona formę kilkudziesięciu wielkoformatowych wydruków, powiązanych tematycznie z głównymi zabytkami: tradycyjnymi łodziami rybackimi i narzędziami szkutniczymi. Wystawa powstała częściowo w oparciu o nowe, niepublikowane do tej pory materiały archiwalne oraz zdjęcia udostępnione przez Urząd Gminy w Sztutowie. Najciekawsze fotografie pokazują wnętrza i otoczenie warsztatów szkutniczych, gdzie mieści się obecnie muzeum. Widać na nich szkutników oraz budowane łodzie, tzw. żakówki i barkasy na slipie. Duże zainteresowanie budzą reprodukcje archiwalnych map, ukazujących fragmenty Mierzei Wiślanej i Zalewu Wiślanego sprzed 400 lat. Ponadto prezentowane na wystawie modele łodzi i statków zyskały nowe gabloty.



Fragment ekspozycji posterowej w Muzeum Zalewu Wiślanego, wkomponowanej w całość prezentacji muzealnej. Fot. Robert Frej

Wraki z Zatoki Gdańskiej

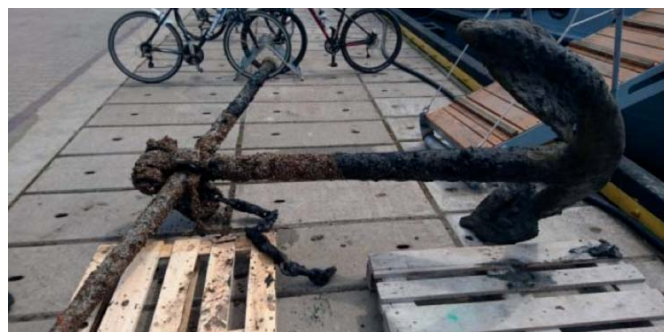
W czerwcu i lipcu ekipa badawcza NMM kierowana przez dra Tomasza Bednarza prowadziła podwodne prace archeologiczne na czterech wrakach z Zatoki Gdańskiej, w ramach dwuletniego projektu naukowo-badawczego „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej. Ewidencja i inwentaryzacja podwodnego dziedzictwa archeologicznego – etap 2”, finansowanego przez MKiDN. W trakcie prac na wrakach F32.6, F32.8, F53.18 i F53.26, pochodzących z XVII–XIX wieku, a zalegających na głębokościach od 3 do 5 metrów, wykonano m.in. dokumentację fotograficzną niezbędną do stworzenia fotogrametrycznych modeli 3D tych stanowisk. Modele będą gotowe jesienią br. i będzie je można oglądać na naszej specjalnej stronie internetowej „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej”, pod adresem www.wsw.nmm.pl. Ponadto z wraków pobrano próby drewna do badań dendrochronologicznych oraz fizykochemicznych. Prace w ramach projektu prowadzono z pokładu statku „Hestia”. Uzupełnieniem badań będą poszukiwania archiwalne katastrof i kolizji statków, które miały miejsce na Zatoce Gdańskiej w I połowie XVII wieku oraz w II połowie wieku XVIII.



Silnik z wraka F32.6 „Helena”. Fot. ze zbiorów Działu Badań Podwodnych NMM

Kotwica admiralicji

Niebawem do zbiorów NMM trafi zabytkowa, pochodząca z początku XX wieku kotwica typu admiralicji z metalową, składaną poprzeczką, przypadkowo odkryta i wydobyta 20 czerwca tego roku z Portu Wojennego w Gdyni. Kotwice tego typu stosowane były od połowy XIX stulecia, i mimo wprowadzenia nowszych rozwiązań w postaci kotwic patentowych, na niewielkich jednostkach używa się ich do dziś.



Kotwica tuż po wydobyciu. Fot. Paweł Litwinienko

Wakacyjne podróże po świecie... NMM

Lipiec i sierpień to pracowity czas w naszym Muzeum. Wycieczki i mnóstwo gości, którzy chcą spędzić czas w sposób zorganizowany. Jak co roku, Dział Edukacji przygotował zajęcia w różnych oddziałach NMM – w Ośrodku Kultury Morskiej, Spichlerzach na Ołowiance oraz w Muzeum Wisły i Centrum Konserwacji Wraków Statków w Tczewie. Kolonie, półkolonie, obozy letnie, harcerze, dzieci i młodzież (także z zagranicy) to nasi stali goście w sezonie letnim. Na wakacyjnych przybyszy czekały liczne przygody: życie wśród Indian, ciekawostki z różnych krajów, detektywistyczne zagadki, eksperymenty z wodą i elektrycznością, tajemnice odkryć wikingów i Krzysztofa Kolumba, bitwy morskie i świat podwodnych głębin.



„Wakacyjne podróże po świecie” – zajęcia w OKM. Fot. Maria Jaroszevska

ZAPROSZENIE

„Nord” – tratwę przez Bałtyk

Z okazji 60. rocznicy rejsu tratwą „Nord” zapraszamy na prezentację zabytków związanych z tą niezwykłą wyprawą, przekazanych NMM przez Andrzeja Urbańczyka. Zabytki będzie można obejrzeć na pokładzie gdyńskiego oddziału NMM – statku-muzeum „Dar Pomorza”, w dniach 28 sierpnia – 7 września. Pomysłodawcą rejsu tratwą przez Bałtyk był Andrzej Urbańczyk, wówczas 21-letni student o niewielkim doświadczeniu żeglarskim. Pozostali członkowie załogi to: lekarz Jerzy Fischbach, radiowiec Stanisław Kostka i dziennikarz Czesław Breit. W trakcie roku poprzedzającego rejs przeprowadzono szereg prób i analiz dotyczących budowy tratwy. Ostatecznie załoga samodzielnie zbudowała tratwę z sześciu powiązanych linami świerkowych pni, z ozagłowaniem typu słup o powierzchni 30 m². Tratwa miała długość 10 m, szerokość 4,5 m i wyporność 15 t.

W związku z zaplanowanym północnym kierunkiem wyprawy tratwę nazwano „Nord”. Projekt nawiązywał do wcześniejszych oceanicznych rejsów tratwami (*Kon-Tiki*, *Seven Little Sisters*, *L'Egaré II*) realizowanych w latach 40. i 50. XX wieku i był pierwszym tego typu przedsięwzięciem w historii polskiego żeglarstwa. Przepłynięcie Bałtyku trudno porównywać z rejsami przez ocean, jednak przed początkującymi nawigatorami z tratwy „Nord” stały nie mniej trudne wyzwania, począwszy od zmiennych i niesprzyjających warunków meteorologicznych, przez krótką stromą falę i niekorzystne dla żeglugi północne kierunki wiatrów – po skomplikowaną sytuację polityczną w kraju.

Według poglądów sceptyków tratwa, o ile nie została zniszczona, miała nie utrzymać kierunku północnego i być stale znoszona ku wschodowi. Przeszkodą były także narzucone przez ówczesne władze trudności biurokratyczne, które ograniczały swobodę żeglowania. 28 sierpnia 1957 roku 4-osobowa załoga wypłynęła z Łeby i po 12 dniach w warunkach sztormowych wylądowała na małej niezaludnionej wyspie Lilla Karlsö, na zachód od Gotlandii (Szwecja). Tratwa spisała się znakomicie, uszkodzone zostały jedynie miecze. Członków załogi tratwy uznano za rozbitków i nie pozwolono im kontynuować rejsu, wrócili więc do Polski na pokładzie statku „Noteć”. Kolejny statek miał zabrać także tratwę, jednak nigdy do tego nie doszło. Historia rejsu została opisana w książce Andrzeja Urbańczyka „Tratwą przez Bałtyk”.