



Irlandia na start
Loty do Dublina zostaną
wznowione jesienią

STRONA 2



Nie tylko Mogilno
Regionalny program
obwodnic – gdzie będą
inwestycje?

STRONA 3



Przystanek test
Tabor miejskich
przewoźników
elektryfikują się

STRONA 8

Życie Regionu

NUMER 20!

Kujawy-Pomorze .info

numer 20 |
17 maja 2024

Przeszłość ma przyszłość



Pałac w Nawrze, po tym jak niemieccy okupanci usunęli z niego prawowitych właścicieli, przez całe dekady ulegał degradacji, niszczeniu i zaniedbaniu. Za kilka lat będzie to jedno z najciekawszych miejsc na mapie kulturalnej północnej Polski.

Wizualizacja: Kujawsko-Pomorskie Centrum Dziedzictwa

W Tucholi rozpoczyna się zupełnie nowy rozdział w dziejach Muzeum Borów Tucholskich.

W Toruniu całkiem niedawno otwarty został po przeniesieniu i rekonstrukcji dom gwiazdy przedwojennego kina, Heleny Grossówny.

W Nawrze pod Chełmżą dużymi krokami zbliża się generalny remont konserwatorski kompletnie dziś zrujnowanego klasycystycznego pałacu. To dobre wiadomości. A łączy je fakt, że wszystko to są projekty Kujawsko-Pomorskiego Centrum Dziedzictwa w Toruniu.

Tych projektów K-PCD jest zresztą więcej. Największy z nich

to Nawra. I chodzi tu nie tylko o uratowanie tego zabytku, ale coś znacznie więcej – o utworzenie Muzeum Ziemiaństwa im. Rodziny Szanieckich, nowatorskiej placówki, która z tradycyjnym typem muzeum niezbyt wiele będzie miało wspólnego.

– Kiedy ze strony marszałka województwa pojawiła się sugestia, żeby zająć się muzeum

w Nawrze, zaproponowałem, żeby mówić nie tylko o Nawrze, bo byłoby to mocnym zawężeniem tematu i stworzeniem jedynie kolejnego tradycyjnego muzeum, kolejnej kreacji kuratorskiej – mówi dr Marek Rubnikowicz, dyrektor K-PCD. – Nawra jest klasycznym przykładem pokazującym, jak bardzo brakuje nam mówienia o szeroko pojętym

dziedzictwie, ale w sposób kontekstualny.

Z szefem Centrum rozmawiamy o idei tego projektu, ale także o tym, jak układają się relacje z lokalną społecznością Nawry, gdzie należy szukać zabytków, które kiedyś w Nawrze się znajdowały, a nawet o tym, jakie znaczenie ma zapach prawdziwej wsi.

rw **▲**
szerzej na str. 4-6

 komentarz

JAK ZOSTAĆ PRZECIĘTNIKIEM?



Mariusz Załuski,
redaktor
naczelny

Raporty o przeciętnych wynagrodzeniach zwykle wprawiają przeciętnych Polaków w nieprzeciętne zadziwienie. A już w ostatnim czasie zwłaszcza, gdyż przeciętne wynagrodzenie śmiga w górę w tempie dwucyfrowym, znacznie powyżej inflacji. A to oznacza, że realna siła nabywcza przeciętnie zarabiających cudnie rośnie.

Tylko kto to jest ten przeciętniak, pyta pewnie niejeden Polak-szarak, któremu jakoś wcale nie rośnie, a już na pewno nie w tempie dwucyfrowym. Otóż to średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw – obecnie prawie 8,5 tys. miesięcznie – wylicza się z zarobków niecałych 38 proc. rodaków. Tych pracujących w średnich i dużych firmach. Nie ma tu więc ani pani nauczycielki, ani pani z osiedlowego sklepiku, ani pana z jednoosobową działalnością. „Przeciętne wynagrodzenie” może więc niekoniecznie oddaje sytuację przeciętnych Polaków, ale coś nam jednak o sytuacji na rynku mówi.

Bo na przykład dlaczego szybuje ono tak wysoko? Duża w tym zasługa i mocnych wzrostów pensji minimalnej, która podbija resztę wynagrodzeń, i choćby płytkości rynku pracy, który skłania przedsiębiorców do „chomikowania” zatrudnienia. Jak te zarobki się rozkładają? W kujawsko-pomorskim zarabia się w obu stolicach wręcz wzorcowo równiutko – w Toruniu raptem o 26 zł więcej niż w Bydgoszczy. Ciekawiej robi się, gdy przyjrzymy się branżom. Okazuje się, że wieloletni królowie zarobków z takich sektorów jak „górnictwo” czy „leśnictwo” mocno odstają już od liderów nowych, choćby tych zajmujących się „wytworzeniem i zaopatrzeniem w energię elektryczną i gaz”. Tam przeciętna to, drodzy rodacy, już prawie 14 tys. zł miesięcznie. I jak tu nie cieszyć się sukcesem innych?


 komentarz

BEZPŁATNE AUTOSTRADY NIE ISTNIEJĄ



Ryszard Warta

Mają być płatne czy bezpłatne – oto jest pytanie. Rzecz oczywiście dotyczący autostrad. Szerzej o dyskusji w tej sprawie piszemy na str. 7. Rzecz cała jest zagmatwana choćby z tego względu, że raczej ekonomiczne wciąż mieszają się tu z bieżącą polityką, i w równym stopniu jest zmistyfikowana. Już samo to pytanie, szeroko przecież funkcjonujące w debacie publicznej, jest zupełnie absurdalne: bo autostrady zawsze będą płatne. Budowa, rozbudowa, remont i utrzymanie to grube miliardy złotych i nikt tego bezpłatnie nie zrobi. Sensowniej więc pytać, nie „czy”, tylko „jak” mamy płacić za ten element krajowej infrastruktury. Pośrednio, w podatkach, może odrębną daniną, czy tak, jak za każdy inny towar czy usługę – bezpośrednio?

Gdy przed laty polski program autostradowy startował, wszystko co mieliśmy, to trochę poniemieckich odcinków, „gierkówkę”, która była karykaturą normalnej autostrady i biedne państwo, które ledwie miało na pensję dla budżetówki, a cóż tu mówić o autostradach. Pomysł z koncesjami, polegający w maksymalnym skrócie na tym, że autostrady zbuduje prywatny kapitał, który będzie potem przez ics lat zarabiał na opłatach, był chyba jedynym sensownym rozwiązaniem. Przez lata jeszcze trwać będą dyskusje, czy można to było zrobić lepiej – pewnie tak – ale dzięki temu podstawowy zrąb autostradowej sieci powstał. Te prawie dwa tysiące km polskich autostrad, które dziś traktujemy jak coś zupełnie oczywistego, jeszcze dwie dekady temu wydawały się mrzonką. Jeszcze kilka, kilkanaście lat, a zleci to równie szybko, koncesje zaczną się kończyć, np. na gdańsko-toruński odcinek A1 w roku 2039 i wtedy „prywatne” autostrady zaczną wracać do skarbu państwa. Mam nadzieję, że ostateczne ustalenie systemu finansowania tych dróg zajmie mniej czasu.



Port lotniczy. Bydgoski port odrabia straty po załamaniu rynku spowodowanym pandemią

Bydgoszcz – Dublin. Jesienią Ryanair wznawia połączenie



Do Dublina będzie można latać z Bydgoszczy po kilkumiesięcznej przerwie.

fol. 123rf

To już pewne! Pod koniec października pasażerowie bydgoskiego lotniska będą mogli udać się ponownie w kierunku Dublina. Informację o przywróceniu połączenia opublikowały władze Portu Lotniczego Bydgoszcz na swoim profilu społecznościowym.

Ryanair zawiesił loty z Bydgoszczy do Dublina na początku kwietnia tego roku. Ostatnie połączenie odbyło się 28 marca. Decyzja ta była podyktowana m.in. cięciami przeprowadzanymi w tym czasie przez przewoźnika. Wówczas jednak pojawiło się także wiele nowych połączeń lotniczych w Polsce. Jednocześnie niektóre z nich postanowiono za-

wiesić lub zlikwidować. Tak właśnie się stało z lotem z Bydgoszczy do Dublina.

Jak sugerował portal Fly4free.pl, na decyzję Ryanaira miał wpłynąć także przedłużający się przetarg na „promocję województwa kujawsko-pomorskiego w liniach lotniczych”, realizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego (jest on większościowym właścicielem Portu Lotniczego Bydgoszcz SA), a konkretnie kilkukrotne przesuwanie terminu składania ofert. Ostatecznie jednak samorząd rozstrzygnął przetarg, którego zwycięzcą został Ryanair (firma jako jedyna złożyła ofertę). To przełożyło się na finalizację decyzji i podjęcie dalszej współpracy pomiędzy Ryanaiem, a bydgoskim lotniskiem. Pasażerowie z pierwszego połączenia do Dublina będą mogli skorzystać jednak dopiero jesienią – 27 października.

Dodajmy, że mniejsze porty lotnicze, aby zachęcić firmy takie jak np. Ryanair do korzystania z infrastruktury, muszą oferować korzystne rozwiązania i umowy. Są to m.in. zniżki opłat dla przewoźników.

W ubiegłym roku lotnisko w Bydgoszczy odprawiło 366 067 pasażerów. To wyraźny wzrost: 144 proc. łącznej liczby osób odprawionych w 2022 r. i 86 proc. w porównaniu z 2019 – ostatnim rokiem przed covidowym załamaniem rynku lotniczego. Warto zaznaczyć, że port lotniczy realizuje nie tylko loty w kierunku Wielkiej Brytanii czy wspomnianej Irlandii. W okresie wakacyjnym lotnisko podejmuje współpracę z biurami podróży oferując także loty czarterowe. Dzięki temu możemy polecieć z województwa kujawsko-pomorskiego m.in. na Kretę, do Burgas, a od grudnia zeszłego roku nawet do Egiptu!

Tomasz Wersocki

1727

– o tyle zmniejszyła się w kwietniu liczba zarejestrowanych bezrobotnych w Kujawsko-Pomorskiem – w stosunku do kwietnia zeszłego roku. Aktualna stopa bezrobocia w regionie to 7,1 proc.

➤ **Drogi.** Regionalny program budowy obwodnic wokół kujawsko-pomorskich miast obejmuje 14 inwestycji

Drugi etap obwodnicy Mogilna: umowa podpisana!

Obwodnica pozwoli całkowicie wprowadzić ruch tranzytowy z miasta. W ramach inwestycji powstaną estakada nad rzeką Panną i nowe rondo w Żabnie. To kolejna inwestycja realizowana w ramach kujawsko-pomorskiego programu budowy obwodnic.

– Nie tylko modernizujemy, ale także budujemy nowe odcinki kujawsko-pomorskich dróg, które tworzą funkcjonalny układ komunikacyjny w całym regionie – powiedział obecny przy podpisaniu umowy marszałek Piotr Całbecki. – Dzięki obwodnicom wyprowadzającym tiry poza miasto ulice w centrach mogą dalej służyć lokalnemu ruchowi, pieszym i rowerzystom. Dokończenie obwodnicy Mogilna pozwoli zrealizować ten cel.

NAJPIERW PÓŁNOC, POTEM POŁUDNIE

1,5-kilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 254 połączy istniejące rondo w Świerkówcu z Żabnem. Powoli to na wyprowadzenie tranzytu również z południowej części Mogilna. W ramach inwestycji powstanie estakada nad rzeką Panną o długości 220 metrów. Na połączeniu z istniejącą drogą wojewódzką oraz lokalną drogą na Bystrzyce powstanie nowe czterowlotowe rondo z chodnikami i przejściami dla pieszych. Zaplanowano także budowę przepustów dla zwierząt. Wokół drogi zasadzone będzie ponad 200 drzew i blisko 2 tysiące krzewów. Projekt przewiduje również budowę drogowej stacji pomiarowej z kamerami.

Wykonawcą prac budowlanych o wartości 61,7 mln zł będzie



Umowa na budowę drugiej części obwodnicy Mogilna podpisana została w czwartek, 9 maja.

fot. Mikołaj Kuras dla UMWK-P

firma Strabag. Inwestycja współfinansowana będzie ze środków unijnych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Kujaw i Pomorza 2021-2027. Prace budowlane zajmą około 2 lat i objęte będą 7-letnią gwarancją.

Pierwszy etap obwodnicy został oddany do użytku w 2013 roku. Zbudowana została kosztem blisko 31 mln złotych trasa o długości 5,3 km otaczająca Mogilno od strony północno-wschodniej.

Warto dodać, że Zarząd Dróg Wojewódzkich w ubiegłym roku wyremontował sąsiadujące z obwodnicą odcinki drogi wojewódzkiej nr 254: Mogilno-Wiecanowo (2,3 km, koszt 2,1 mln zł) oraz Żabno-Wylatowo (2,8 km, 5,2 mln zł). W tym roku zakończyć się ma modernizacja DW 254 Brzoza-Łabiszyn-Barcin o łącznej długości 22 km w powiatach bydgoskim i żnińskim. W planach jest modernizacja 3,5 km drogi z Wolic do Szczepankowa w powiecie żnińskim. Na drodze

wojewódzkiej nr 254 powstanie rondo w Barcinie.

REGIONALNE OBWODNICE: JEDNA ZA DRUGĄ

Około miliarda złotych pochłonie program budowy obwodnic samorządu województwa kujawsko-pomorskiego. Powstać ma czternaście odcinków o łącznej długości około 70 km. Na rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej w nowej perspektywie unijnej województwo zdobyło rekordową pulę ponad 136 mln euro, a ze środków centralnych prawie 170 mln zł. Wiele projektów będzie współfinansowanych przez samorządy lokalne. Jaki jest zakres i stan realizacji tego programu?

- **Białe Błota** – samorząd gminy wybrał wykonawcę koncepcji.
- **Brodnica** – złożony wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.
- **Chełmża** – odbyły się konsultacje, prace nad koncepcją, wnio-

sek o uzyskanie decyzji środowiskowej.

- **Golub-Dobrzyń** – zakończyły się konsultacje, prace nad koncepcją w toku, przygotowania do uzyskania decyzji środowiskowej.
- **Lisewo** – aktualizacja dokumentacji projektowej.
- **Lubraniec** – kończą się prace budowlane.
- **Łysomice** – trwają prace nad koncepcją, rozpoczęły się konsultacje społeczne.
- **Radzyń Chełmiński** – zakończyły się konsultacje społeczne, prace nad koncepcją, przygotowania do uzyskania decyzji środowiskowej.
- **Rypin** – trwają prace nad koncepcją, odbyły się konsultacje społeczne, przygotowania do uzyskania decyzji środowiskowej.
- **Sępólno Krajeńskie** – trwają prace nad projektem, zakończyły się konsultacje, przygotowania do uzyskania decyzji środowiskowej.

- **Trląg** – planowana wraz z przebudową DW nr 255, trwa aktualizacja dokumentacji.
- **Tuchola** – trwa projektowanie.
- **Więcbork** – trwa przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej.

KOWALEWO PRZECIERA SZLAK

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poinformowała, że do Burmistrza Kowalewa Pomorskiego trafił wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy tego miasta w ciągu drogi krajowej nr 15. To pierwszy taki w naszym regionie wniosek dla inwestycji z rządowego Programu Budowy 100 obwodnic. Realizacja planowana jest w latach 2027-29.

Paweł Jankowski ➤

W artykule wykorzystano materiały Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

Duch i materia spięte emocją

➤ **Z dr. Markiem Rubnikowiczem, dyrektorem Kujawsko-Pomorskiego Centrum Dziedzictwa* o funkcji, jaką pełnić ma ta instytucja, pomyśle na pałac w Nawrze i o poszukiwaniu zaginionych zabytków rozmawia Ryszard Warta.**

Mamy w Polsce rozbudowany system ochrony zabytków i dziedzictwa kulturowego: są państwowe służby konserwatorskie, samorządowe urzędy konserwatorów miejskich, muzea prowadzone przez państwo, województwa i gminy. Jest wreszcie prężny trzeci sektor – organizacje społeczne zaangażowane w ochronę pamiątek przeszłości. Jakiego rodzaju deficyt, na tym bogatym przecież tle, wypełnia Kujawsko-Pomorskie Centrum Dziedzictwa, jakiej funkcji brakowało, którą teraz K-PCD może spełniać? Wszystkie te instytucje, które pan wymieniał, proszę zauważyć, mają określone segmenty, którymi się zajmują. W muzeach jest to de facto zbiór artefaktów, gdzie w oparciu o intencjonalnie dobrane obiekty tworzy się kolekcje. Przygotowywane wystawy mówią nam o wybranych segmentach dziedzictwa kulturowego. Są one wykreowane przez kuratora, który wystawę tworzy, pisząc wcześniej do każdej z nich scenariusz. W przypadku obiektów architektury, czy też obszarów zabytkowych, działa system prawnej ochrony zabytków. I w zależności od tego, czy dotyczą one nadzoru państwa, czy też opieki właścicielskiej, mówimy o ochronie lub opiece nad materialnym dziedzictwem.

Ruchy społecznikowskie to z kolei konglomerat działań, w których jest trochę materii, tro-



„Od momentu, kiedy rozpoczniemy inwestycję, mamy trzy lata na przeprowadzenie remontu, w takich kategoriach bazowych, to znaczy: obiekt ma być skończony, tak żeby już można było urządzać w nim wnętrza.”

fot. Szymon Zdziebło/tarantoga.pl dla UMWKP

chę ducha, dużo emocji, bo zabytki to także emocja.

Brakuje nam segmentu, w którym mówimy o dziedzictwie kulturowym w miejscu jego wygenerowania, z wszystkimi kontekstami, które powstały wokół obiektu. Od chwili powstania do czasów nam współczesnych.

I tu pojawia się Nawra, nie jedyny, ale największy projekt K-PCD.

Kiedy ze strony marszałka województwa pojawiła się sugestia, żeby zająć się muzeum w Nawrze, zaproponowałem, żeby mówić nie tylko o Nawrze, bo byłoby to mocnym zawężeniem tematu i stworzeniem jedynie kolejnego tradycyjnego muzeum, kolejnej kreacji kuratorskiej. Nawra jest klasycznym przykładem pokazującym, jak bardzo brakuje nam mówienia o szeroko pojętym dziedzictwie, ale w sposób kontekstualny. Chodzi o pokazanie dziedzictwa w miejscu, w który się ono wygenerowało, gdzie funkcjonowały

Nawra jest klasycznym przykładem pokazującym, jak bardzo brakuje nam mówienia o szeroko pojętym dziedzictwie, ale w sposób kontekstualny.

grupy ludzi, które pozostawiły po sobie pewne formy architektoniczne czy przestrzenne. Akurat w przypadku Nawry uległy one daleko idącej degradacji. Dziś jednak mamy w tym miejscu o tyle ciekawą sytuację, że możemy mówić, nie tylko o czymś, co jest pozostałością materialną, ale także o czymś, o czym można mówić w kontekście ludzi. Kiedy mówimy o obiektach, mówimy o tym, co jest wizualnie czytelne. A przecież są to obiekty, które powstały w określonych warunkach gospodarczych, społecznych, politycz-

nych, kulturowych. Mamy do czynienia z osobami, które tworzyły te obiekty, nadając im to, co miały najciekawszego, a o czym zapomniano: formę personalną. Nawra, to obiekt stworzony przez architekta, ale na kanwie działalności mieszkających tam rodzin – najpierw Kruszyńskich, potem Szanieckich. To dzięki nim powstał tam cały kompleks domu rodzinnego, bardzo zresztą szeroko pojmowanego. To, czym my się chcemy zajmować i zajmujemy, to mówienie o danym obszarze przez pryzmat wszystkich kontekstów, które z nim wiążą.

W przypadku Nawry, tych kontekstów jest wiele, bo to przecież nie tylko rodzinne siedlisko ziemiańskie, ale też ważny ośrodek oddziaływania gospodarczego, politycznego, społecznego, kulturowego...

Dziedzictwa nie można traktować jak jakiegoś preparatu. Proszę zwrócić uwagę, że mówiąc o Nawrze, mówimy o muzeum,

ale nie kategoriami klasycznego ośrodka muzealnego. Mówimy o stworzeniu pewnego rodzaju organizacji, która by uwzględniała maksymalne ilości działań społecznych w ujęciu historycznych, z uwzględnieniem tego, co jest kontekstualne dla danego miejsca. Podkreślę, jeszcze raz: mówimy o tym wszystkich, co wynika nie tylko z tego, co jest wizualnie przez widza rejestrowane – materialne, ale także o tym, co pozostaje w sferze niematerialnej. A to jest tak samo ważne, a momentami nawet ważniejsze, dla określenia tego, co nazywamy tożsamością miejsca.

Jeśli dziś popatrzymy na to miejsce, na jego okolice, na całym ten mikroregion osadniczy, to powinniśmy sobie odpowiedzieć, czym była Nawra, która dziś dla przeciętnego mieszkańca Torunia, Chełmży, czy jakiegokolwiek innej miejscowości, jest jedynie punktem na mapie. Punktem, gdzie funkcjonuje wieś, istnieje zakład rolny...

... i stoi pałac...

... który właśnie nie funkcjonuje! Często spotykałem się z nawet tym, że ludzie pytali: pałac w Nawrze, jaki pałac? To, co zostało w Nawrze i co jest cenne, to pamięć, jako jeden z elementów wartościujących to miejsce. Według mojej oceny, mówiąc o muzeum w sensie tradycyjnym, musielibyśmy tam mieć kolekcję, lub ją stworzyć. Natomiast będzie to bardziej muzeum pamięci, połączenia formy materialnej i niematerialnej, które spina emocja, a emocją jest historia rodzin Kruszyńskich i Szczanieckich. Szukamy tego, co da możliwości pokazania dziedzictwa, ale nie językiem patetycznym.

Na przykład?

Jednym z elementów, które chcemy tam pokazać, to życie codzienne, w tym historia stołu. Oczywiście interesuje nas nie samo jedzenie, dzięki któremu żyjemy, ale historia stołu: dzieje obyczajów z tym związanych, relacje wewnątrz tych rodzin. Chcemy na pokazać to, jak uprawiano rośliny, dlatego też będzie tam niewielki sad. Chodzi o zachowanie pewnego ciągu, który wiąże się z życiem codziennym, a czego dziś nie ma, co uległo unifikacji lub komercjalizacji, co się zatarło w społeczności lokalnej. Inny przykład, w Nawrze jest obecnie przemysłowa hodowla krów, która momentami nie pachnie zbyt ładnie.

No, pachnie naturalnie.

Właśnie, czy wieś pachnie inaczej? Zdecydowanie są to zapachy wynikające ze specyfiki prowadzonej tu gospodarki. To też jest element i koloryt wsi. Wracając jednak do koncepcji wystawienniczej, już samo wyjście z pałacu, przejście alejami, gdzie zresztą też będą pewne formy ekspozycyjne, cały ten entourage przestrzeni, wszystko to pokazuje, że jesteśmy w muzeum, czyli w pewnej ukształtowanej historycznie przestrzeni kulturowej i to my, którzy będą tym miejscem zarządzali, mamy obowiązek opowiedzenia, czym był ten zespół w przeszłości podkreślając, że to nie jest pałac magnacki, że tam nic nie spływało złotem, że to po pro-

stu był zamożny dom, który oddziaływał mieszkańcami oraz ich społecznym i gospodarczym funkcjonowaniem także na zewnątrz. Realizując tę koncepcję planujemy klasyczną ekspozycję wyłącznie w części pałacowej i to też nie wszędzie. Samo wnętrze ma pokazywać, czym był pałac ziemiański, skąd się wziął, jaka była jego geneza, jak w nim wyglądało życie codzienne.

W powszechnym, nadal funkcjonującym pojęciu ziemiaństwa wciąż operujemy pewnym stereotypem. Tak jak postrzegamy krzyżaków w kontekście sienkiewiczowskim, tak wobec ziemian mówi się czasami, że to krwio pijcy, okropni ludzie korzystający z prawa pierwszej nocy. Rolą naszą jest przywrócenie obiektywnego obrazu ośrodków ziemiańskich jako ośrodków produkcji rolnej, prowadzących często nowoczesną gospodarkę. Ale także jako miejsc aktywnych społecznie, kulturalnie i cenionych ośrodków myśli wyzwoleniczej.

Mam wrażenie, że w ciągu kilku ostatnich lat ta czarna legenda ziemiaństwa jeszcze bardziej się wzmocniła, stawia się znak równości między pańszczyzną a niewolnictwem, ta czarno-biała, niezwykle uproszczona narracja, w której klasy posiadające to samo zło, przeżywa renesans.

W powszechnym, nadal funkcjonującym pojęciu ziemiaństwa wciąż operujemy pewnym stereotypem. Tak jak postrzegamy krzyżaków w kontekście sienkiewiczowskim, tak wobec ziemian mówi się czasami, że to krwio pijcy, okropni ludzie korzystający z prawa pierwszej nocy.

Właśnie nasza rola polega między innymi na walce ze stereotypami. Każdy proces historyczny ma swoje blaski i cienie. Chcemy pokazać pewne uwarunkowania, ale nie mamy ani ochoty, ani zamiaru, bo to byłoby nieuczciwe, kreować jakiegoś sztucznego obrazu dobrego pana i prostego chłopca, bo te relacje naprawdę układały się różnie. Naszym obowiązkiem jest stworzenie pewnego mechanizmu



Dekady zaniedbań zrobiły swoje. Stan zabytku w roku 2015.

fot. Waldemar Potulny/polskiezabytki.pl

narracji pokazującego dzieje tego miejsca wraz z ich blaskami i cieniami.

To dotyczy także innych spraw. W czasie wojny w pałacu Szczanieckich funkcjonował Mutterheim (prowadzony przez władze okupacyjne dom dla ciężarnych niemieckich kobiet - red.). Było to element zbrodniczego systemu

Mówiliśmy o idei, teraz porozmawiajmy o czymś bardziej przyziemnym: o terminach. Na jakim etapie jest obecnie proces tworzenia tego muzeum?

W tej chwili mamy końcową fazę przetargu na roboty budowlano-konserwatorskie. Od października ubiegłego roku dysponujemy już wszystkimi pozwoleniami niezbędnymi do prowadzenia prac. Żeby dojść do tego etapu, trzeba było przejść długą, bardzo żmudną i mało widowiskową drogę. To ważne, bo słyszałem już opinie, że K-PCD działa czwarty rok i nic się nie dzieje. To nie tak, dzieje się i to bardzo dużo, ale nie w sposób widowiskowy. Na efekt wizualny musimy jeszcze trochę poczekać.

Od momentu, kiedy rozpoczęliśmy inwestycję, mamy trzy lata na przeprowadzenie remontu, w takich kategoriach bazowych, to znaczy: obiekt ma być skończony, tak żeby już można było urządzać w nim wnętrza. My zresztą cały już czas kupujemy, ale też i otrzymujemy, różnego rodzaju elementy wyposażenia. Tak więc trzy lata remontu i potem jeszcze rok, na dopięcie wszystkich spraw

do końca. Jeżeli zdrowie pozwoli a moi przełożeni będą chcieli, bo mój kontrakt kończy się w 2026 roku, to będę chciał doprowadzić do pełnego uruchomienia tej instytucji według tej koncepcji, o której mówiliśmy. I to jest realne. Z doświadczenia, choćby z pracy w toruńskim Muzeum Okręgowym wiem, że zbyt długo prowadzone inwestycje tracą rację bytu, stają się za drogie, za mało wydolne.

Z utworzeniem Muzeum Toruńskiego Piernika poszło wam błyskawicznie.

Muzeum piernika to była inwestycja od początku do końca poukładana, harmonogramy były rozpisane niemal na poszczególne tygodnie. Została przygotowana koncepcja, po czym powiedzieliśmy: stop, teraz przystępujemy do realizacji. Te doświadczenia teraz wykorzystujemy. Oczywiście, pewne korekty zawsze mogą być konieczne, ale nie na takiej zasadzie, że w trakcie prac wszystko się zmienia. Już dziś wiem, jak poszczególne pomieszczenia w Nawrze będą wyglądały. Kiedyś Adam Szczaniecki, z którym się widujemy, powiedział: ty już le-

piej znasz ten pałac niż ja! Odpowiedziałem, że taka jest moja rola. W trzy lata musi powstać podstawa, to musi być nowoczesne, zrobione sprawnie, szybko i dobrze.

K-PCD powstało w roku 2021, a jeszcze wcześniej pałac stał się własnością samorządu województwa.

Tak, w grudniu roku 2020 spadkobiercy rodziny Sczanieckich, po odzyskaniu obiektu od skarbu państwa, po bardzo długich zresztą walkach, przekazali go w formie darowizny samorządowi województwa z zastrzeżeniem, że zostanie tam utworzone muzeum ziemiaństwa imienia rodziny Sczanieckich. Tu trzeba podkreślić, że osobą bardzo zaangażowaną w tę sprawę i działającą z dużym uporem, jest marszałek województwa.

Wspomniał pan, że na miejscu, w Nawrze, pamięć o pałacu w jego pierwotnej funkcji, jest wciąż żywa. Jak państwo jesteście postrzegani przez lokalną społeczność, jakie układają się z nią relacje?

Tam jest bardzo pozytywna pamięć o rodzinie Sczanieckich, ale to także miejsce, które przeszło, jak wszystkie podobne miejsca, głęboki proces zmian, transformacji i zacierania ich kulturowości.

Przez te trzy lata naszej działalności przeszliśmy bardzo długą drogę. Kiedy pojawiliśmy się tam po raz pierwszy, już jako instytucja, która przejmuje ten obiekt, była taka opinia, że „oni się pojawili, oni będą coś robili” i niekoniecznie na rzecz wsi. Na terenie zespołu pałacowego mieszkają cztery rodziny i w związku tym, też pojawiały się różne obawy. Pamiętam jak podczas jednej z rozmów z marszałkiem i wójtem, marszałek podkreślał, że ludzie, którzy będą się stamtąd wyprawiać, muszą być potraktowani w należyty sposób i otrzymać godnie miejsca do zamieszkania. Dzięki działaniom wójta, także marszałka, który na to wyasygnował odpowiednie środki, dziś już jesteśmy na takim etapie, że mieszkania zostały wybudowane, to pawilon z wszelkimi udogodnieniami, pompami ciepła itd. To też zmieniło postrzeżenie naszych działań. Drugi element jest



Wizualizacja: Kujawsko-Pomorskie Centrum Dziedzictwa

taki, że dziś już jesteśmy po kilkunastu nierzadko spektakularnych działaniach, tam na miejscu, organizowanych we współpracy z lokalną społecznością. Jeszcze na pierwszym festynie patrzono nas dziwnie, a było na nim jakieś, bagatela, czterysta osób. W ubiegłym roku, wraz z jedną z fundacji zorganizowaliśmy koncert Malickiego, co spotkało się z takim zainteresowaniem, że Nawra się zakorkowała. Najbardziej mi się spodobało, gdy jedna z miejscowych pań, bardzo zresztą zaangażowanych społecznie, działająca w kole gospodyń wiejskich, podeszła do mnie i powiedziała: „panie dyrektorze, ale nam się udało, ale im pokazaliśmy...” Ten zwrot: „my”, „nam”, a już nie „oni” – to chyba dla naszego zespołu najwyższa forma podziękowania.

Od początku przyjęliśmy założenie, że niczego nie robimy pokaz i jak najszerszej współpracujemy. Jedną z naszych publikacji „Nawra od kuchni” Alicji Jankowskiej powstała dzięki relacji byłych i obecnych mieszkańców Nawry i zaangażowaniu pań z miejscowego koła gospodyń wiejskich, które m.in. dostarczyły przepisów kulinarnych. To tylko jeden z wielu przykładów tej współpracy.

Poza tworzeniem merytorycznej koncepcji przyszłego muzeum w Nawrze, całym prowadzeniem tej inwestycji, K-PCD zajmuje się także problemem strat, jakie dotknę-

Z doświadczenia, choćby z pracy w toruńskim Muzeum Okręgowym wiem, że zbyt długo prowadzone inwestycje tracą rację bytu, stają się za drogie, za mało wydolne.

Był zbiory w Nawrze w czasie II wojny światowej i latach powojennych. Całkiem niedawno zresztą Centrum zdobyło z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego grant na te działania.

To kolejne już środki, jakie zdobyliśmy z ministerstwa na ten cel. Pierwszy etap prac w tym zakresie podsumowuje specjalna publikacja, jaką wydaliśmy w zeszłym roku. Podczas tych badań wychodzą rzeczy fenomenalne. To pokazuje, że działamy w wielu aspektach. My nie działamy w formule instytutu badawczego, nie jest to też typowe muzeum, ani instytucja będąca menedżerem wydarzeń kulturalnych.

Od razu nasuwa się pytanie, czy uda się odnaleźć na świecie zabytki związane z Nawrą i czy da się je rewindykować?

Na szczęście jesteśmy w takiej sytuacji, że z tego, co już mamy

zinventoryzowane, w wielu wypadkach nie musimy występować o restytucję uznawanych często dóbr zza granicy, ponieważ duża ich część na szczęście przetrwała na terenie kraju. Rzecz dotyczy tego, że są określone miejsca i osoby, które te obiekty posiadają, część osób w tym także rodzina spadkobierców deklaruje chęć przekazania obiektów. Część rzeczy jest zaginionych i niestety także rozgrabionych. Oprócz tych dzieł sztuki, o których wiemy, gdzie są, bo część jest w Łodzi, część np. w Towarzystwie Naukowym w Toruniu, księgozbiór znajduje się w Bibliotece Uniwersyteckiej UMK, część dokumentów została przekazana, bądź zdeponowana w Archiwum w Bydgoszczy. Można powiedzieć, że dość liczna grupa obiektów możliwa jest do odzyskania.

Wiemy, jak wyglądały te wnętrza, a to dzięki bardzo bogatemu zbiorowi kilkuset fotografii. Mamy już meble, które choć nie pocho-

dzą stamtąd, oddadzą nam klimat historycznego wnętrza, zakupiliśmy zegar, który też nie pochodzi z Nawry, ale wiemy, że dokładnie taki sam tam był. Z dawnej stolarki nie zachowało się nic, poza jednymi drzwiami, które będą służyły nam jako wzornik. To robota żmudna, pracochłonna i nie tania, ale dającą nam to, o co nam chodzi: przywracanie tożsamości tego miejsca.

Dziękuję z rozmową.

rozmawiał **Ryszard Warta** ▲

DR MAREK RUBNIKOWICZ

archeolog, muzealnik, specjalista ochrony zabytków. Były Wojewódzki Konserwator Zabytków, zastępca GKZ, a następnie w latach 2001-2002 Generalny Konserwator Zabytków RP. Od 2007 do 2020 dyrektor Muzeum Okręgowego w Toruniu, do roku 2021 przewodniczący Rady ds. Muzeów i Miejsc Pamięci Narodowej przy Ministrze Kultury. Od roku 2021 dyrektor K-PCD w Toruniu.

*Powstałe w roku 2021 **Kujawsko-Pomorskie Centrum Dziedzictwa w Toruniu** jest instytucją kultury samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, powołaną do badania i upowszechniania materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego Kujawi i Pomorza. Zadania K-PCD to m.in. stworzenie Muzeum Ziemiaństwa im. Rodziny Sczanieckich w Nawrze, ukończony niedawno projekt przeniesienia i rekonstrukcji Domu Grossówny w Toruniu, prowadzenie Muzeum Borów Tucholskich w Tucholi, działalność wydawnicza, organizowanie konferencji naukowych i imprez popularyzujących wiedzę o dziedzictwie regionu.

► **Oplaty.** Budowa i utrzymanie tras szybkiego ruchu wymaga ogromnych pieniędzy. Pytanie tylko, kto i jak ma je płacić?

Czy model „bezpłatnych” autostrad jest do utrzymania?

Jedynymi płatnymi odcinkami autostrad w Polsce są: A2 Konin – Nowy Tomyśl – Świecko oraz A4 odcinek Katowice – Kraków. Przejazd pozostałymi drogami szybkiego ruchu jest całkowicie darmowy. – Na dłuższą metę utrzymanie nieodpłatnego systemu autostrad, ale i dróg ekspresowych, jest niemożliwe – komentuje prezes spółki Stalexport Autostrada Małopolska, zarządzającej koncesyjnym odcinkiem autostrady A4.

W Polsce mamy 1849,2 km autostrad. Według planów obowiązujących od września 2019 r. planowana sieć dróg szybkiego ruchu będzie docelowo liczyć około 8177 km, w tym ok. 2100 km autostrad i ok. 6077 km dróg ekspresowych. Niestety nadal można mieć obiekcje co do jakości dróg. Według danych z raportu przygotowanego przez Światowe Forum Ekonomiczne w 2020 roku jakość dróg klasyfikuje Polskę na 20. miejscu spośród 27 państw członkowskich Unii Europejskiej i 57. na świecie. Ponadto autostrady w Polsce są znacznie przeciążone. Średni dobowy ruch na odcinku Nowy Tomyśl – Konin to około 30 tysięcy pojazdów. W okolicach Poznania, między skrajnymi węzłami autostradowej obwodnicy miasta, przekracza 90 tysięcy pojazdów, a w niektórych dniach nawet 110 tysięcy aut na dobę. To – jak argumentują zwolennicy wpro-



Sieć dróg szybkiego ruchu obejmuje w Polsce 1849 kilometrów autostrad i 3267 km dróg ekspresowych.

fort. 123rf

wadzenia opłat na autostradach – mogłaby być jedna z przyczyn podwyżek i likwidacji bezpłatnych przejazdów.

– Model, w którym nie ma żadnej odpłatności za drogi, jest nie do utrzymania. Jest wbrew coraz powszechniej obowiązującej zasadzie, że za produkt, w tym przypadku jest nim droga o wysokich parametrach, płaci korzystający (...) Dzisiaj mamy w Polsce szczególną sytuację, bo dysponujemy siecią nowo wybudowanych dróg autostradowych i ekspresowych. Ich koszty utrzymania są relatywnie niskie. Ale tak nie będzie zawsze. W pewnym momencie będą wymagały poważnych nakładów – mówi Andrzej Kaczmarek, prezes Stalexport Autostrady w rozmowie z portalem wnp.pl.

Jak zaznacza autostrady dotychczas budowano w oparciu o środki unijne, a to się wkrótce zakończy. Trzeba więc pomyśleć o sposobie finansowania napraw i poszerzania liczby pasów na drogach szybkiego ruchu. – W przeciwnym razie znajdziemy się w kuriozalnej sytuacji, w której drogi będą właściwie jedynym ele-

mentem infrastruktury, z którego korzystanie nie jest bezpośrednio płatne. Tak jak bezpośrednio, czyli regulując rachunki, płacimy za utrzymanie infrastruktury energetycznej i wodno-ściekowej, a na przykład przewoźnicy kole-

Model, w którym nie ma żadnej odpłatności za drogi, jest nie do utrzymania.

Jest wbrew coraz powszechniej obowiązującej zasadzie, że za produkt, w tym przypadku jest nim droga o wysokich parametrach, płaci korzystający.

ANDRZEJ KACZMAREK,
STALEXPORT AUTOSTRADY

jowi płacą za dostęp do torowisk i rozliczają te koszty w cenie bielu lub frachtu. Oczywiście, pań-

stwo może utrzymywać autostrady z podatków, ale trzeba postawić pytanie, czy to sprawiedliwe rozwiązanie. Wtedy płacą za nie także ci, którzy z nich nie korzystają, a z kolei na przykład obcokrajowcy, którzy zatankowali swoje auta za granicą i nie ponieśli kosztów opłaty paliwowej, skorzystają z nich kompletnie za darmo – tłumaczy Andrzej Kaczmarek.

RESORT NIE PLANUJE OPŁAT

Jakie jest stanowisko Ministerstwa Infrastruktury w sprawie pobierania opłat na autostradach? Z przesłanego nam komunikatu wynika, że resort nie planuje w przyszłości nakładać na kierowców dodatkowych opłat z tego tytułu. „Płatny pozostaje natomiast przejazd pojazdów osobowych oraz motocykli na A4 Katowice – Kraków oraz A2 Świecko – Nowy Tomyśl – Konin. Odpłatność tych odcinków wynika z podpisanych umów koncesyjnych zawieranych na podstawie koncesji udzielonych zarządcom tych autostrad w 1997 r. Postanowienia umów koncesyjnych na te odcinki przyznają koncesjonariu-

szom prawo swobodnego kształtowania wysokości stawek opłat, natomiast nie przyznają stronie publicznej uprawnienia do skutecznego wpłynięcia na realizację planów spółki w tym zakresie.

W marcu 2027 r. wygaśnie umowa koncesyjna dotycząca A4 Katowice – Kraków. MI nie przewiduje zawierania kolejnej umowy na eksploatację tego odcinka autostrady oraz nie zakłada odpłatności za przejazd pojazdów osobowych oraz motocykli tym odcinkiem. Umowy koncesyjne dotyczące A2 Świecko – Nowy Tomyśl – Konin wygasną w 2037 r. Po wygaśnięciu tych umów również nie przewiduje się zawierania kolejnych na eksploatację oraz nie zakłada się odpłatności przejazdu pojazdów osobowych oraz motocykli tymi odcinkami. Odcinki zarządzane obecnie przez koncesjonariuszy po wygaśnięciu umów przejdą w zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”

Według ekspertów koszt utrzymania autostrad w Polsce to 2,5 miliarda złotych rocznie.

Tomasz Wersocki ▲

► **Komunikacja.** Pierwsze autobusy elektryczne na stałych liniach pojawić się mają jesienią przyszłego roku

Bydgoszcz szykuje się do rewolucji komunikacyjnej



Chiński Yutong potrafi przejechać 400 km na jednym naładowaniu baterii.

fot. ZDMiKP Bydgoszcz

Mieszkańcy Bydgoszczy przez kilka dni mogą podróżować chińskim elektrobusem marki Yutong Bus. Pojazd kursuje na trasach czterech linii. W ten sposób miasto szykuje się do ważnego kroku.

Zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowych pojazdów będzie musiał wynieść co najmniej 5 proc. od 2021 r. i stopniowo będzie rosnąć. W 2028 r. flota autobusów zeroemisyjnych zgodnie z prawem będzie musiała wynieść co najmniej 30 proc.

W związku z tym samorządy z naszego regionu dokonują sporych zmian w taborach komunikacji publicznej. Swego rodzaju

ewenementem jest Bydgoszcz, gdzie na ulicach nie jeżdżą jeszcze autobusy elektryczne. Nie oznacza to jednak, że magistrat jest bierny. Wręcz przeciwnie.

Bydgoski Miejskie Zakłady Komunikacyjne złożyły wniosek o dofinansowanie inwestycji na zakup taboru i infrastruktury w ramach programu Zielony Transport 3.0. Wniosek uwzględnia zakup 7 autobusów przegubowych (18-metrowych). Szacowana wartość zakupu to 30 milionów złotych, a koszt wymiany baterii w autobusach po 7 latach jest szacowany na 6,5 miliona złotych). Zakupione też zostaną 4 autobusy 12-metrowe (za 14 milionów złotych z wymianą baterii po 7 latach kosztem 3,2 miliona złotych). Zgodnie z deklaracjami władz MZK pierwsze elektryki pojawią się na regularnych liniach w Bydgoszczy na jesieni 2025.

KOLEJNE TESTY

Po raz kolejny w Bydgoszczy trwają testy autobusów elektrycz-

nych. Na jesieni ubiegłego roku oraz w lutym testowano autobusy marki MAN. Teraz od 11 do 20 maja na bydgoskich liniach 54, 57, 59, 60, 77 i 80 można ujrzeć Yutong U12.

– Testowany elektryk to model Yutong U12. Autobus chińskiego producenta ma 12 metrów długości. Na pokładzie posiada 34 miejsca siedzące i może zabrać 90 pasażerów. Na jednym ładowaniu autobus osiąga nawet 400 kilometrów, a jego stylistyka została doceniona nagrodą Busworld Design Award podczas Busworld Europe w Brukseli – informuje ZDMiKP w Bydgoszczy.

Autobus posiada kobaltowe baterie z możliwością rekuperacji energii przy hamowaniu, automatyczną klimatyzację, elektryczne ogrzewanie oraz siedzenia z USB. Chińska marka Yutong powstała w 1963 roku. Zajmuje się produkcją autobusów, autokarów i autobusów na lotniskach, które można ujrzeć w wielu państwach świata m.in. Katarze, Arabii Saudyjskiej,

Wielkiej Brytanii i Uzbekistanie.

W Polsce chińskie autobusy pojawiają się na ulicach Warszawy. Miejskie Zakłady Autobusowe podpisały niedawno kontrakt na dostawę 18 takich pojazdów.

AUTOBUSY ELEKTRYCZNE – ZA I PRZECIW

Wadą elektrobusesów są ich ceny. Zwykle to koszt od około 2 do nawet blisko 5 milionów złotych w zależności od marki i wielkości pojazdu. Kwestią sporną pozostają koszty eksploatacji autobusów elektrycznych. Warszawski magistrat w 2021 roku podał, że wozokilometr dla pojazdu elektrycznego jest o 1,66 zł droższy niż w przypadku autobusów na olej napędowy. A to w przypadku dziesiątek pojazdów jest zauważalną różnicą. Co ciekawe, jak informował w listopadzie ubiegłego roku „Tylko Toruń”, pokonanie kilometra przez elektrobusem w Toruniu jest o 26 groszy tańsze. Ponadto zimą przy ujemnych temperaturach zasięgi tych auto-

busów spadają. Wśród zalet podaje się to, że są cichsze i dużo bardziej ekologiczne.

ELEKTROBUSY W INNYCH MIASTACH REGIONU

Na ulicach Torunia jeździ 14 autobusów hybrydowych i 10 elektrobusesów. W maju tego roku flota toruńskiego MZK wzbogaciła się o 4 nowe pojazdy elektryczne. Pierwsze 6 „elektryków” dotarło do Torunia w maju 2022 roku. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji we Włocławku posiada 16 autobusów elektrycznych. Ta liczba zostanie zwiększona, gdyż magistrat planuje starać się o środki z nowej perspektywy unijnej. Inowrocław już w 2015 roku zakupił pierwsze autobusy hybrydowe, w 2019 roku dołączyły do floty autobusy elektryczne. Sprawilo to, że Inowrocław był pierwszym polskim miastem z całkowicie zelektryfikowaną flotą. Łącznie Inowrocław posiada 24 ekologiczne autobusy.

Bartosz Fryckowski ▲

SPORTOWO I (NIE TYLKO) BIZNESOWO

Puchary i medale w gablotach

Już w najbliższy piątek i sobotę, w zależności od miasta, w całej Polsce odbędą się Noce Muzeów. Idea zacna to i szczytna, przyciągająca jak magnes także tych, którzy na co dzień dużo mniej ochoczo kierują swoje kroki w stronę muzealnych gablot. Liczba muzeów w regionie wzrasta i są plany na nowe placówki. Tym razem sportowe.



fot. Tomasz Wersocki

Potencjał na sportowe muzea jest wielki. Byłem niedawno w Barcelonie i przekonałem się, że oprócz właściwego muzeum słynnego katalońskiego klubu piłkarskiego istnieje jeszcze jego „wersja demo”, która znajduje się tuż przy Sagrada Familia. Zupełnie za darmo kibice mogą obejrzeć przynajmniej niektóre puchary, koszulki, czy plakaty, a przy tym... nabrać ochoty na więcej i pojechać obejrzeć tę właściwą ekspozycję, oczywiście tym razem sięgając już głębiej do portfela i kupując bilety. Barcelona nie jest, rzecz jasna, żadnym chlubnym wyjątkiem – swoje muzea mają także inne sportowe potęgi.

A jak to jest u nas? Szczerze mówiąc, bywało z tym różnie, choć akurat ostatnio coś w tym temacie zdaje się mocno ruszać, bo z wielu stron dochodzą wieści, które powinny cieszyć kibiców. Aktualna oferta dla fanów chcących pooglądać sportowe eksponaty przesadnie bogata raczej nie jest. Na stadionie Zawiszy jest dostępna Galeria Sportu Bydgoskiego, pełna trofeów sportowców z różnych sekcji tego zasłużonego klubu, w tym bydgoskich olimpijczyków. W Toruniu na Motoarenie można oglądać wystawę poświęconą historii tutejszego żużla, zaczynając od zdjęć z pierwszych powojennych lat, a na współczesności kończąc.

Niby dobre i to, ale... mimo wszystko to przecież wciąż nie za wiele. Tym bardziej cieszy więc, że plany na nowe sportowe muzea w regionie są ambitne i nie brak prawdziwych zapaleńców, którym zależy na ich realizacji. W Bydgoszczy już od dawna swoich zamiarów na stworzenie Muzeum

Aktualna oferta dla fanów chcących pooglądać sportowe eksponaty przesadnie bogata raczej nie jest.


Bydgoskiego Sportu Żużlowego nie kryje Jarosław Gamszej. Znamy się z Jarkiem nie od dziś, przez lata rozmawialiśmy masę razy na temat historii żużla, bliskiej nam obu. I przyznać muszę, że jego działania podziwiam. Wspaniała kolekcja, która finalnie ma się złożyć na nowe muzeum na stadionie Polonii, to m.in. autentyczne kombinezony, plastry, motocykle, zdjęcia. Po przebudowie obiektu wystawa ma znaleźć swój dom na nowej trybunie na pierwszym łuku. Nie będzie zresztą dotyczyła tylko żużla – pojawi się na niej także temat innych sekcji Polonii. Pozostaje tylko poczekać, aż rozbudowa

tej części stadionu faktycznie będzie miała miejsce.

Dzieje się także w Grudziądzu. Dla żużlowych kibiców powstanie tam prawdziwy raj, czyli Narodowe Muzeum Sportu Żużlowego. Spiritus movens całego przedsięwzięcia to Maciej Gralak, kolejny wielki pasjonat speedwaya i kolekcjoner. Fantastyczne zbiory motocykli Maćka można było już oglądać w Toruniu na wystawie w jednym z centrów handlowych, następnie były one prezentowane przy okazji wielu ważniejszych wydarzeń sportowych i meczów. Koncepcja stworzenia stałej ekspozycji zainteresowała grudziądzkie władze i wszystkie strony doszły do porozumienia – list intencyjny podpisano już jesienią, a nowe muzeum będzie miało dwa piętra.

I wreszcie Toruń, gdzie także powstaje coś nowego. W ostatnich tygodniach z apelem o udostępnianie pamiątek zwróciło się do kibiców Muzeum Okręgowe w Toruniu, a ci odpowiedzieli pozytywnie. W zbiorach muzealnych już wcześniej były m.in. oszczep olimpijki Melanii Sinorackiej z 1948 roku, a teraz dotychczasowy zasób wciąż się powiększa. Efektem obecnej zbiórki ma być wystawa w Arenie Toruń, głównej


hali sportowej miasta. To zresztą w Toruniu nadal nie wszystko, bo do stworzenia okolicznościowej wystawy przymierza się ponownie Pomorzanie, najstarszy tutejszy klub. Plany na taką ekspozycję były wprawdzie już parę lat temu i póki co nic z nich nie wyszło, ale wypada mieć nadzieję, że może tym razem efekt będzie lepszy. Pisałem już nieraz na tych łamach, że sport to dziś nie tylko sama rywalizacja, a fanom trzeba oferować coś ponad możliwość wejścia na obiekt w celu obejrzenia zawodów. Współczesny kibic, szczególnie taki bardziej identyfikujący się ze swoją dyscypliną bądź drużyną, chce czegoś więcej, a że wokół siebie ma także inne atrakcje, nie tylko sportowe, trzeba się o niego starać. Kluby winny więc dbać o rozmaite akcje marketingowe, a tworzenie wystaw i muzeów dobrze wpisuje się w ten trend. Oczywiście nie zawsze muszą być to inicjatywy czysto klubowe (choć w innych miastach tak też bywa) – mogą być miejskie, mogą być, jak w naszych przypadkach, prywatną inicjatywą zapaleńców z wielką wiedzą i miłością do danego sportu. Tym bardziej cieszy, że jest ich w naszym regionie coraz więcej. Trzymam mocno kciuki za ich wszystkie pomysły.


naszym okiem

Było bajecznie

Sezon juwenaliowy w pełni. Studenci toruńskiego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika uciechy różnorodnych toruńskich Pernikaliów mają już za sobą. A było ich co niemiara: koncerty, gry miejskie, kinowe seanse pod chmurką, mecz w błocie, strefa kultury, zawody dla miłośników planszówek. Tradycji stało się zadość, władze miasta – a po raz pierwszy ten obowiązek przypadł nowemu prezydentowi, Pawłowi Gulewskiemu – przekazały klucze do miasta. Nie zabrakło akcentów politycznych, a nawet geopolitycznych: w okolicy skrzyżowania Polnej i Chełmińskiej datki na zabawę zbierał student o uderzającym podobieństwie w stroju i posturze do... Donalda Trumpa. I było bajkowo – w przenośni, ale i w dosłownym znaczeniu, bo bajki były w tym roku tematem przewodnim zabawy.

Z kolei w Bydgoszczy zabawa dopiero przed studentami. Pierwsze imprezy związane z bydgoskimi juwenaliami rozpoczną się już 27 maja, oficjalnie impreza wystartuje nieco później. Juwenalia w Bydgoszczy to wspólne przedsięwzięcie największych bydgoskich uczelni: Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Politechniki Bydgoskiej, Akademii Muzycznej oraz Collegium Medicum UMK.

– Pierwszego czerwca zapraszam po odbiór klucza do bram miasta, z jedną tylko prośbą, żeby miasto pozostawić w stanie nieporzadzonym, a wiemy, że fantazja studencka daleko sięga – mówił prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski a niedawnej konferencji prasowej dotyczącej juwenaliów. **red** 

ZDJĘCIA:

**ANDRZEJ ROMAŃSKI/UMK,
ROBERT SAWICKI/UM BYDGOSZCZ,
AGNIESZKA BIELECKA/UM TORUŃ**

Życie Regionu
 Kujawy-Pomorze.info

 WYDAWCA:
**Kujawsko-Pomorski
Fundusz Rozwoju Sp. z o.o.**

 ADRES:
**ul. Przedzamcze 8,
87-100 Toruń**

 REDAKTOR NACZELNY:
Mariusz Załuski

 REDAKTOR WYDANIA:
Ryszard Warta

 KONTAKT: **portal@kpfr.pl**
