

Motto:

1)

A w czymże sercu brzegi Wisły żywszego nie obudziły bicia? Nie sąż te brzegi otwartą księgą dziejów?

Oskar Flatt, *Brzegi Wisły*, 1854

2)

Ilekroć jakaś część wiślanego brzegu odcięta była od rodzinnego pnia Polski, tylekroć zawsze było to klęską dla nas, bo Polska żyć może pomyślnie, może kwitnąć, rozwijać się tylko wtedy, gdy cały bieg rodzinnej rzeki polskiego ludu jest w jego ręku.

Władysław Grzelak, *Łódką z biegiem Wisły*, 1926

Wystawa stała „Wisła w dziejach Polski” w oddziale Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku – Muzeum Wisły w Tczewie

Nazwa naszego muzeum: Muzeum Wisły w Tczewie i tytuł naszej wystawy stałej: „Wisła w dziejach Polski” zobowiązują i są dla nas stałym wyzwaniem. Wisła pełni bowiem w naszym kraju rolę szczególną, symboliczną. Często jest on nazywany „krajem nad Wisłą”; rzeka stanowi tu ważny wyróżnik wspólnego terytorium tak ważnego dla trwania narodu. Wisła była nie tylko drogą kształtowania osadnictwa, arterią handlową i gospodarczą, ale również osią kulturową kraju. Jest rzeką „obrośniętą” historią, legendami, podaniami, zwyczajami, obecną w twórczości malarskiej, literackiej, muzycznej. To nad Wisłą zlokalizowano dwie stolice Polski, to nad nią leżą miasta i miasteczka ważne dla historii i kultury polskiej. Wędrówka wzdłuż Wisły to krótki kurs dziejów Polski. I jak to wszystko pokazać na 532 m²?

Spróbowałimy, a efekty tych prób mogą Państwo dziś ocenić. Wystawa została podzielona na dwie części – cezurą jest I rozbiór Polski w 1772 r. stanowiący umowną granicę między staropolskim, tradycyjnym światem a erą pary, prądu elektrycznego i gwałtownego postępu technicznego. Głównym założeniem, jakie nam przyświecało było pokazanie historii zagospodarowania rzeki, jej „uprawy” na tle dziejów naszego kraju. Staramy się bowiem uzmysłwić naszym zwiedzającym, że Wisła nie jest abstrakcyjnym bytem, nie jest tylko arterią transportową, a ważnym elementem polskiej historii i teraźniejszości ściśle związanym z naszym krajem – swoistym barometrem „spraw polskich”. Pamiętamy również o tym, jak ważny jest kontekst lokalny, dlatego na wystawie (zwłaszcza

w drugiej części) przedstawiając wspólną historię Wisły i Polski nie zapominamy o roli, jaką odegrał w niej Tczew.

Z powyższego założenia powstała koncepcja nowej wystawy stałej w Muzeum Wisły w Tczewie. Pierwsza wystawa stała funkcjonowała w tczewskim oddziale NMM ponad 20 lat – od roku 1984 do 2005. Jedną jej część poświęcono była „Łodziom ludowym dorzecza Wisły”, a druga – „Dziejom żeglugi wiślanej”. Wyrażną w niej była dominacja zagadnień skutniczych i nawigacyjnych. Na nowej wystawie chcieliśmy pokazać problematykę wiślaną w szerszym kontekście - przeszłość, teraźniejszość i przyszłość największej polskiej rzeki, całe bogactwo i różnorodność zjawisk mieszczących się w słowie „Wisła”.

We wprowadzeniu do zasadniczej części ekspozycji przedstawiamy gościom naszą bohaterkę. Rozpoczynamy od początku, czyli od pierwszych wzmianek historycznych o Wiśle i jej charakterystyki (długość, powierzchnia dorzecza, ukształtowanie doliny, podział na 3 odcinki itp.). Następnie przechodzimy do arcyważnego tematu, jakim jest przyroda nadwiślańska – omawiamy nadwiślańską faunę i florę, poruszamy kwestię czystości wody, przedstawiamy możliwości i zagrożenia dla przyrody w dolinie Wisły. I choć nie rozstrzygamy kwestii, czy Wisła jest dzika czy zdziczała, to podkreślamy znaczenie jej unikatowego krajobrazu i rolę wielkiego europejskiego korytarza ekologicznego. Dla przyrody kluczowe znaczenie ma ludzkie osadnictwo, którego pierwsze ślady w dolinie Wisły pochodzą z epoki kamienia, choć znacznie więcej pozostałości ludzkiej działalności powstało w epoce brązu. Jedną z pierwszych form wytwórczości ówczesnych mieszkańców południowo-wschodnich wybrzeży Bałtyku było wytwarzanie ozdób z bursztynu, który stał się najważniejszym pomorskim towarem eksportowym. Na kolejnych stanowiskach wprowadzenia do wystawy zasadniczej opowiadamy o osadnictwie słowiańskim, dla którego rzeki były osiami osadnictwa i komunikacji oraz nadbałtyckich sąsiadach Słowian, m.in. Prusach. Na tym tle przedstawiamy pojazdy wodne używane przez plemiona słowiańskie: dłubankę i tratwę, i ich ewolucję: powstanie łodzi klepkowej i zastosowanie około X w. żagla. W tym momencie na arenę historii wkracza Gdańsk – gród zlokalizowany u ujścia Wisły do morza, którego polityka i przynależność państwowa miały kluczowe znaczenie dla intensywności i charakteru żeglugi wiślanej. Z tego powodu dziejom Gdańska, doprowadzonym do jego powrotu pod berło króla polskiego po II pokoju toruńskim w 1466 r., poświęcamy na wystawie stosunkowo dużo miejsca. Uznaliśmy bowiem, że bez tej wiedzy i informacji o zmianach gospodarczych na zachodzie Europy niemożliwe jest zrozumienie genezy *złotego wieku* żeglugi wiślanej w XVI-XVIII w., któremu poświęcona jest zasadnicza część wystawy.

Jej narrację i kanwę oparto na jednym z najważniejszych źródeł pisanych dokumentujących spław towarów Wisłą do Gdańska u schyłku XVI w., jakim jest poemat Sebastiana Fabiana Klonowica pt. *Flis* wydany po raz pierwszy drukiem w 1595 r., poprawiony w 1598 r. Poemat ten jest podręcznikiem i przewodnikiem dla flisaków uczącym ich podstawowych wiadomości o Wiśle i jej dopływach, mijanych miastach, skutnictwie i handlu wiślanym, zasadach flisackiego życia, organizacji spławu itd. Jako uzupełnienie przypomnieliśmy fragmenty krótkiego poematu Władysława Syrokomli, naśladującego poemat *Flis*, a poświęconego spławowi na Niemnie.

Skoro *Flis...* mógł być przewodnikiem dla flisaków, może nim być również dla naszych gości. Rozpoczynając zwiedzanie zasadniczej części wystawy wchodzą oni w rolę *fryców* – początkujących flisaków, a Klonowic prowadzi ich od początku *plywanki* do Gdańska do jej zakończenia. Kolejne stanowiska – stanowiąc rozwinięcie konkretnych cytatów z *Flisa...* - poświęcone są najważniejszym elementom spławu wiślanego, które można podzielić na 3 grupy:

- 1) Organizacja i przebieg spławu: kwestia opłacalności rzecznej handlu wiślanego, przygotowania do spławu – szykowanie statku i zwożenie towaru do portu, ryzyko związane ze spławem (liczne awarie), przeszkody naturalne (np. mielizny) i stworzone przez człowieka (komory celne, młyny pływające), topografia Wisły, jej dopływy i miasta leżące w strefie spławu, wreszcie szczęśliwy finał spławu: wybór portu docelowego (Gdańsk, Elbląg lub Królewiec), wpłynięcie w deltę Wisły, handel i przeładunek w porcie gdańskim, powrót do domu.
- 2) Flisacy: skład flisackiej załogi, powinności i praca szypra, obowiązki zwykłych flisaków, ich zwyczaje (np. *frycowanie* – flisacki chrzest), wiara (kult św. Barbary) i nie kolidujące z nią liczne przesady, gwara flisacka i flisacki prowiant.
- 3) Statki: najstarsze konstrukcje pływające na rzekach (dłubanki i tratwy) i ich rozwój w łodzie i statki, rosnące w późnym średniowieczu potrzeby transportowe prowadzące do powstania specyficznych typów polskich statków spławowych (przystosowanych zarówno do lokalnych warunków nawigacyjnych jak i transportu dużej ilości towaru), typy, napęd i wyposażenie tych statków, sposób i istota pracy skutnika.

Drugą część wystawy „Wisła w dziejach Polski” obejmującej okres od 1772 r. po czasy współczesne prezentujemy na pierwszym piętrze Muzeum Wisły. Wchodząc na nią po obejrzeniu pierwszej części wystawy zwiedzający dokonują symbolicznego przejścia z tradycyjnego świata wiosł i żagla w wiek pary, elektryczności i nowoczesności.

Ekspozycję rozpoczynamy od prezentacji kryzysu państwa polskiego w końcu XVIII w. i rozbiorów. Następnie omawiamy historię budowy kanałów na ziemiach polskich na tle europejskich doświadczeń w tej dziedzinie. Podobną europejską perspektywę przyjęliśmy przy kolejnym temacie jakim jest charakterystyka statków wiślanych w XVIII-XIX w. Po pokazaniu historii regulacji Wisły w XIX i XX w. przechodzimy do rewolucji w transporcie wodnym, czyli do żeglugi parowej. Przedstawiamy pierwsze w Europie śródlądowe statki parowe oraz rozwój żeglugi parowej na Wiśle i innych polskich rzekach. Oprócz łodzi i statków Wisłą przez wieki płynęły również tratwy. Na wystawie omawiamy więc i to zagadnienie: konstrukcję tratw, ewolucję w ich budowie, historię spławu drewna. Rzeka to jednak nie tylko arteria wodna, ale czasami i przeszkoda. W celu jej pokonania ludzie od wieków budowali mosty. Na ekspozycji prezentujemy zatem historię budowy mostów wiślanych kładąc szczególny nacisk na słynne XIX-wieczne mosty tczewskie. Nie mogło na wystawie zabraknąć prezentacji zajęć tradycyjnie związanych w rzeką: piaskarstwa i rybołówstwa.

Historię wieku XX rozpoczynamy od I wojny światowej; omawiamy żeglugę na Wiśle podczas działań wojennych, zatopienie dużej części taboru cywilnego, działania flotylli wiślanych – niemieckiej i austriackiej oraz początki tworzenia się polskiej flotylli wiślanej. Pierwsze lata niepodległości obfitowały w dramatyczne wydarzenia – i na lądzie, i na rzekach. Młode państwo musiało walczyć o przetrwanie. W walce tej brali udział również marynarze śródlądowi – pierwsi marynarze Niepodległej. Na wystawie pokazujemy więc ofiarne i bohaterskie zmagania Flotylli Wiślanej (m.in. w bitwie warszawskiej) i Flotylli Pińskiej. Po zaślubinach Polski z morzem i objęciu fatycznej władzy nad Pomorzem przez państwo polskie w 1920 r. rozpoczęto budowę podstaw gospodarki morskiej, w której sprawy rzek odgrywały ważną rolę. W rozważaniach nad lokalizacją przyszłego portu morskiego silną pozycję miał przez pewien czas Tczew. Na wystawie przedstawiamy zatem historię portu tczewskiego oraz historię pierwszej Szkoły Morskiej w Polsce, która przez 10 lat (1920-1930) zlokalizowana była w Tczewie. W dalszej części wystawy prezentujemy szeroko rozumianą żeglugę śródlądową w II Rzeczpospolitej: rozwój żeglugi pasażerskiej, budowę portów, żeglugę towarową, sporty i turystykę wodną oraz flotylle rzeczne. Te ostatnie wychodzą na plan pierwszy, gdy przechodzimy do września 1939 r. Pokazujemy działania, szlak bojowy i dramatyczne losy żołnierzy i okrętów Flotylli Rzecznej i jej Oddziału Wydzielonego „Wisła”. Okupacja niemiecka miała duży wpływ na żeglugę śródlądową (m.in. ograniczenie przewozów, konfiskata statków polskich właścicieli), co przedstawiamy na wystawie.

Rok 1945 zmienił wiele w polskiej żegludze śródlądowej. Trzeba było odbudować zniszczony tabor, porty i szlaki wodne. Wisła przestała być jedyną dużą arterią wodną płynącą przez polskie ziemie. Drugą stała się Odra, która od samego początku miała większe szanse na rozwój i która wkrótce zaczęła dominować w żegludze towarowej. Na wystawie prezentujemy niełatwą historię żeglugi śródlądowej w Polsce po 1945 r.: początkowy kryzys wynikający z niezrozumienia znaczenia żeglugi, a następnie szybki rozwój: rozbudowa portów i stoczní (w tym Tczewskiej Stoczní Rzecznej), tworzenie projektów nowych konstrukcji (m.in. pchaczy), budowa nowych statków, rozwój żeglugi i szkolnictwa śródlądowego. Nie mogliśmy oczywiście pominąć słynnego *Programu Wisła* zakładającego kompleksową przebudowę tej drogi wodnej.

Starając się o kompleksową prezentację tematyki wiślanej pokazaliśmy również okres po 1989 r.; zarówno procesy negatywne (kryzys i powolny upadek gospodarki rzecznej), jak i pozytywne: współczesne formy eksploatacji Wisły, „powrót” miast nad Wisłę, rozwój turystyki wiślanej (np. budowa marin), szereg inicjatyw społecznych skierowanych na sprawy wiślane, renesans tradycyjnego szkutnictwa i nadwiślańskich tradycji, rządowy projekt ożywienia żeglugi śródlądowej. Wystawę kończymy pytaniem o przyszłość Wisły, które aktualne jest od wielu lat.

Pod względem ekspozycyjnym wystawa jest zróżnicowana; znajdują się na niej zarówno tradycyjne, jak i nowoczesne środki prezentacji narracji. Najważniejszym jej elementem są oczywiście liczne oryginalne zabytki. Są wśród nich archeologiczne przedmioty codziennego użytku, łodzie używane na Wiśle i jej dopływach, cenne obrazy, modele i makiety, elementy statków wiślanych, narzędzia rybackie, szkutnicze, piaskarskie i regulacyjne, modele jednostek wiślanych, odznaczenia sportowe i turystyczne. Oprócz zabytków na zwiedzających czekają liczne ilustracje i filmy – pokazywane zarówno w postaci wydruków, jak i w formie prezentacji w ramach LCD. Dzięki interaktywnym stanowiskom typu „zajrzyj i sprawdź” goście muzeum poznają cechy charakterystyczne 3 odcinków Wisły oraz flisackie pożywienie. W infokioskach rozwijamy tematy zasygnalizowane na wystawie lub uzupełniające jej narrację, np. gwara flisacka, spław soli Wisłą, powódzie wiślane, stocznie rzeczne.

Bardzo się cieszymy, że otwarcie drugiej części wystawy przypadło na Rok Rzeki Wisły. Mamy nadzieję, że wraz z innymi działaniami zaplanowanymi w ramach tego projektu przyczyni się do przypomnienia doniosłej roli, jaką odgrywała Wisła w historii naszego kraju i stanie się inspiracją na przyszłość.

