

Lech Krzyżanowski

Zabytki architektury w Czarnogórze po trzęsieniu ziemi

Ochrona Zabytków 32/4 (127), 307-311

1979

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.

W zakresie innych działań ochronnych nie można jednak zbyt wiele żądać od służby konserwatorskiej. Nie należy spodziewać się tego również ze strony muzealnictwa technicznego. Jakie trudności ma ono w dziedzinie mechanicznych środków transportu, świadczy rozpaczliwy stan eksponatów należących do Muzeum Techniki w Warszawie, a pokazanych na wystawie „Te wspaniałe pojazdy” w Pałacu Kultury i Nauki w 1978 r. Doprowadzenie do stanu sprawności zabytkowych samochodów jest jedną z najtrudniejszych dziedzin konserwatorstwa, gdyż wymaga dotarcia do autentycznych zespołów lub części zamiennych oraz zatrudnienia wysoko kwalifikowanych rzemieślników różnych branż, takich jak ślusarstwo, blacharstwo, tapicerstwo, lakiernictwo i wiele innych. Jedyłą szansę daje tu ruch amatorski, który jest autentyczną formą społecznej opieki nad zabytkami techniki.

Starania, jakie czynią właściciele „weteranów szos” w celu uzyskania katalogów fabrycznych lub ich kopii, zdobycia brakujących akcesoriów lub choćby lakieru dla odtworzenia fabrycznego koloru nadwozia, wymagają tyłu podróży, nawiązywania kontaktów nierzadko zagranicznych, przemysłowych zabiegów i transakcji, że trudno sobie wyobrazić, żeby mógł im podołać skromny aparat i budżet jakiejś placówki państwowej. Zatem w dziedzi-

nie konserwacji i należytego użytkowania zabytkowych samochodów wolno w pełni zaufać autentycznym miłośnikom. Natomiast nie bez znaczenia byłoby oficjalne uznanie ich działań za uczestnictwo w ochronie zabytków techniki i danie temu wyrazu ze strony Generalnego Konserwatora Zabytków w postaci różnego rodzaju wyróżnień. Może okazać się potrzebne poparcie w uzyskaniu pewnych ułatwień dla właścicieli „weteranów”, jak np. ulgi podatkowe lub prawo do posiadania drugiego garażu. Samochód wyróżnia się spośród przedmiotów kolekcjonerskich pewną właściwością szczególną. Obce mu jest trwałe zamknięcie we wnętrzu, nie jest kupowany i pielęgnowany z myślą o stałym unieruchomieniu w przeznaczonym dlań miejscu. Skromni amatorzy i wielcy kolekcjonerzy znajdują pełną satysfakcję tylko wtedy, gdy mogą swym „weteranom” zapewnić choćby krótkotrwałe i rzadkie powroty na ulicę lub szosę. Zabytkowe okazy wyprowadzane są zatem ku publiczności, którą stanowią zazwyczaj uliczni przechodnie. Wnoszą w ruch miejski refleks historii „cywilizacji samochodowej” oraz wspomnienie piękna i elegancji z minionych dziesięcioleci. Są dla płynnej tkanki miasta tworzonej przez pojazdy tym, czym zabytki architektury dla jego środowiska kulturowego.

*mgr Mieczysław Kurzątkowski
Muzeum Wsi Lubelskiej*

ON THE PROTECTION OF OLD CARS

Cars have the right to be called a cultural property — the Polish law of 1962 mentions means of transport amongst other objects of historic interest. Still, according to the author, the car occupies a special place on the list of technical monuments; it has penetrated the life in this century so deeply that it has become a subject of interest not only to investigators of technics but also to sociologists, lawyers, aesthetes and other specialists. The car is the most complicated article for a personal use, offering the owner numerous experiences in the non-utilitarian sphere. Moreover, it presents a kind of mobile architecture of the interiors of streets and roads. Like in artistic culture, one can distinguish in cars styles, national shades, returns to old models and other features. The topic of cars has become recently a full-right branch of museology, collecting and antiquarian market. Further in the text the author describes activities of various clubs and associations organizing car events

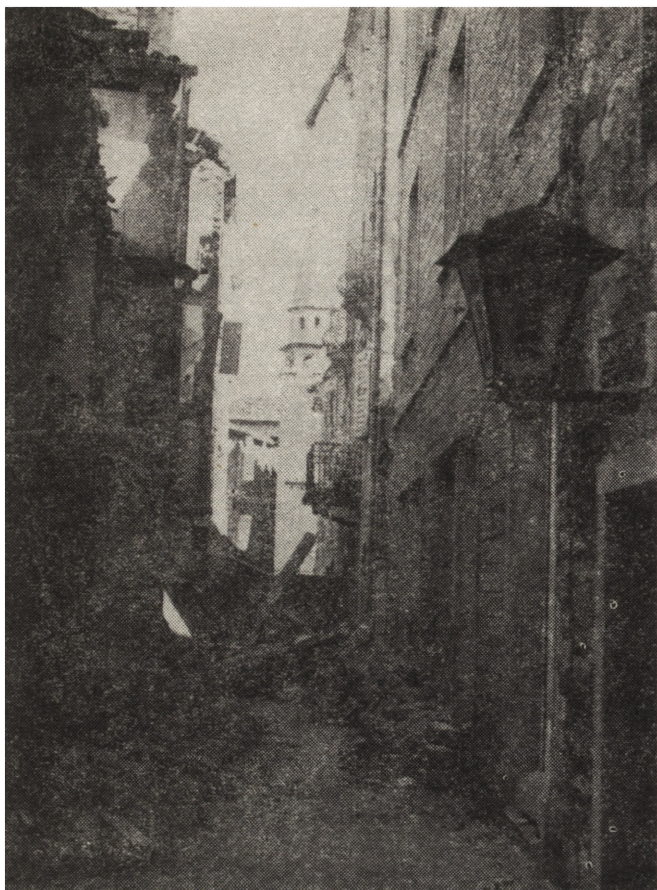
in Western Europe. The first meeting of motorization veterans in Poland was held in 1961. Since then both meetings, rallies and parades of old cars have become more and more frequent. The author expresses his concern about a too slow organization of a museum of old cars the idea of which was born in 1956. For the time, being, they are replaced by branch museums, e.g. fire-fighting. The author makes an analysis of the criterions employed in evaluating old cars and distinguishes two kinds: (1) criterions based on features typical of all copies of a given model, and (2) criterions based on features of a particular car. He then discusses different types of old cars found in Poland. Concluding, the author says that the right to protection should cover all old cars (time limit should be postponed as the years go). In this context it is necessary to prohibit their exportation abroad and to recognize officially old-car lovers as participants in the protection of technical monuments.

LECH KRZYŻANOWSKI

ZABYTKI ARCHITEKTURY W CZARNOGÓRZE PO TRZĘSIENIU ZIEMI

Począwszy od 9 kwietnia 1979 r. odczuwano w Czarnogórze ruchy sejsmiczne. Przywykli od wieków do takiego zjawiska mieszkańcy tego pięknego kraju nie przeczuwali tragedii, która miała nastąpić; nie byli w stanie przewidzieć jej specjalności. Trzęsienie ziemi 15 kwietnia nadeszło więc niespodzianie, o siódmej, dwadzieścia rano. Jego siła wyniosła 9 stopni w skali Mercalli i nie dała się porównać z żadnym z podobnych zjawisk zanotowanych w dziejach tej części Bałkanów. Ponad sto ofiar śmiertelnych, ponad tysiąc rannych, w tym około dwustu — ciężko. Gdy przystąpiono do pierwszego, prowizorycznego rozpoznania strat i przywrócono funkcjonowanie

podstawowych środków komunikacji, dostawy żywności, leków itp. oraz rozlokowano bezpiecznie mieszkańców opuszczonych domów — 24 maja nastąpiło drugie silne trzęsienie (drobne ruchy trwały niemal bez przerwy). Choć nieco słabsze, okazało się jednak również tragiczne w skutkach. Wprawdzie znacznie mniejsze straty nastąpiły wśród ludności, lecz znacznie gorzej zniosły ten wstrząs uprzednio nadwężone budowle. Objęło ono w zasadzie te same tereny — od Herceg Novi na północy po granicę z Albanią na południu. W obydwu wypadkach specjaliści ustalili, że nie było jednego epicentrum, lecz kilka ośrodków. W głównej mierze katastrofa dotknęła



1. Budva, ulica staromiejska
1. Budva, an old-town street



3. Budva, brama miejska
3. Budva, town's gate



2. Budva, miejskie mury obronne
2. Budva, town's defensive walls

wybrzeże Adriatyku, choć jej skutki dały się we znaki w dawnej stolicy Czarnogóry — Cetinje, w licznych miejscowościach położonych wysoko w górach. Zniszczenia wystąpiły na wybrzeżach wraz ze słynną Zatoką Kotorską i w pasie od Herceg Novi po Sv. Nikola

nad jeziorem Skadar, na granicy z Albanią, na terenach objętych trwałym osadnictwem od czasów prahistorycznych. W dzieje tej ziemi wpisały się plemiona iliryskie, które stworzyły tu silne państwo, zanim w połowie II w. opanowali je Rzymianie. W VII w. rozpoczęły się rządy Słowian, które trwają do czasów obecnych. Przerwane wprawdzie zostały w końcu XV w. najazdem tureckim i uzupełnione po wiek XVII rządami weneckimi w niektórych miejscowościach, ale przecież spore rejony Czarnogóry utrzymały się wolne od najeźdźców nawet w czasie ostatniej wojny.

U stóp krasowych pasm górskich Krivošije, Njeguši, Lovčenu i Pastroviči, sięgających do wysokości około 1500 m n.p.m., nad błękitnym i ciepłym Adriatykiem uformowała się w średniowiecznych (choć często z wcześniejszymi początkami) miastach i osadach wyjątkowo bogata struktura kulturowa. Wyraziła się ona w układach przestrzennych zabudowy, architekturze sięgającej przeważnie nie wcześniej niż XII—XIII w., lecz bogatej w formy budownictwa śródziemnomorskiego, w detalu architektonicznych, mozaikach, malarstwie ściennym. Budownictwo sakralne, poprzez formy bliskie włoskim czy wręcz weneckim, prezentowało bogactwo lokalnych form drobnych cerkwi. Wzbogacili je Turcy odrębnymi w wyrazie budowlami meczetów i twierdz. Także i wiek XIX — gdy trwały niemal bez przerwy walki narodowo-wyzwoleńcze, a następnie powstało królestwo Czarnogóry, niepodległego po tylu wiekach niewoli państwa — dopisał się, zwłaszcza w Cetinje, wieloma dokonaniem architektonicznymi. Dodać do tego należy wyjątkową



4. Budva, zrujnowany dom mieszkalny

4. Budva, a devastated dwelling house

urodę krajobrazu, w którym dominują masywy gór, ostrymi zboczami dochodzące do brzegu morza lub zatok, gdzie dominuje bogata, śródziemnomorska flora.

Czarnogórskie wybrzeże od wieków słynęło z urody. Dobrze rozwinięta infrastruktura usług turystycznych sprawiła, że zabytki pasa przybrzeżnego stały się powszechnie znane i cenione. Uznane zostały za istotną część ogólnoludzkiego dorobku pokoleń. Na wieść o ogromie zniszczeń, spowodowanych przez trzęsienie ziemi, Ministerstwo Kultury i Sztuki PRL jako pierwsze z zagranicznych ośrodków zgłosiło chęć przyjęcia z pomocą w dziedzinie konserwacji zabytków. W dniach 22—25 maja 1979 r. przebywała na terenie Czarnogóry polska grupa robocza, której zadaniem było zapoznanie się ze stanem zniszczonych zabytków oraz przedyskutowanie z gospodarzami zakresu i formy współpracy w dziedzinie ratowania historycznej spuścizny Czarnogóry. W skład delegacji weszli: dr inż. Tadeusz Polak — naczelny dyrektor Zarządu PP Pracowni Konserwacji Zabytków, dr Lech Krzyżanowski — przewodniczący Rady Naukowo-Konserwatorskiej przy dyrektorze naczelnym PP PKZ oraz mgr Andrzej Łotysz — specjalista w Zarządzie PP PKZ. Dokonano wizytacji wszystkich zniszczonych zespołów zabytkowych. W trakcie rozmów z drem Lubomirem Kapisodą, dyrektorem Republikańskiego Urzędu Ochrony Zabytków i pełnomocnikiem rządu Czarnogóry do spraw ratowania zniszczonych zabytków, uzgodniono program działania i sprawy natury roboczej. Działalność grupy polskich konserwatorów zabytków wysłanych do pracy w Czarnogórze będzie przedmiotem odrębnego sprawoz-

dania. O rezultatach wspólnych ustaleń poinformowano w trakcie audycji u przewodniczącego Socjalistycznej Republiki Czarnogóry — tow. Veljko Miletočica oraz ambasadora PRL w Socjalistycznej Republice Jugosławii — Wiktora Kineckiego.

W zasadzie wszystkie budynki zabytkowe nadmorskiego rejonu Czarnogóry zostały poważnie uszkodzone. Tylko sporadyczne zabytki ostały się bez szkód. Zaledwie kilka procent z budowli całego historycznego dorobku pokoleń tego rejonu nadaje się do ponownego użycia bez interwencji brygad remontowych. Trzeba podkreślić, że relacja dotyczy zabytków, które stanowią tylko część, i to nie największą, poniesionych strat. Nie nadają się do odbudowy liczne hotele, szkoły, szpitale, współczesne domy mieszkalne i zakłady pracy. Instalacje komunikacyjne, komunalne wymagają w dużej mierze odbudowy. Problem ochrony zabytków jest więc jedynie częścią znacznie większego zagadnienia, które gospodarze precyzyjnie określają bilansem koniecznych finansów, sił ludzkich i sprzętu, materiałów budowlanych i czasu, nieodzownego do dokonania koniecznych prac. Najważniejszy problem — to przygotowanie ludności opuszczonych domów do najbliższej zimy, uruchomienie struktur usług społecznych, oświatowych, komunikacyjnych i wielu innych.

Przejmujące wrażenie wywierają ruiny domów w Ulcinju, zwłaszcza w obrębie dawnej twierdzy, gdzie wśród stosów gruzu zachowały się resztki mebli, sprzętów domowych, odzieży, pospiesznie porzuconych przez tych, którzy zdołali ocaleć. Całe stare miasto Kotor, opasane murami, jest miastem wymarłym. Opuścili je wszyscy mieszkańcy, a bram pilnują posterunki, aby zwiedzający nie dostali się w rejon zagrożenia. Jedynie gromady zdziczałych już kotów zostały w domach, gdzie na stołach nadal stoją porzucone w pośpiechu talerze, zeszyty szkolne, książki. Podobna sytuacja jest w starym Barze czy Budvie. W każdej z nadmorskich miejscowości stoją opuszczone zabytkowe budowle oznaczone już pieczętówkami przez zespoły specjalistów symbolami: nie wymaga remontu, remontować, rozebrać. Zabytki dodatkowo zostały oznaczone międzynarodowym znakiem o polskiej proveniencji. Duży ich procent oznaczono symbolem czerwonym, tj. „nie nadaje się do odbudowy”. Trzeba jednak dodać, że są to oceny dokonywane przez architektów i statyków, analizujących stan struktury budynku. Na ocenę jego wartości historycznych i wynikających stąd konsekwencji nie było jeszcze czasu w gorącym okresie bilansu strat.

Oceniając z perspektywy polskich doświadczeń konserwatorskich tragedię zabytków Czarnogóry, trudno się zgodzić z pierwszymi, na gorąco formułowanymi ocenami prasy krajowej, że „stare miasta Kotoru, Budvy i Baru przestały istnieć”. Znakomita większość budynków stoi, choć w stanie awarii struktury naruszonej przez wstrząsy. Dodać należy, że w trakcie pobytu polskiej grupy roboczej ruchy sejsmiczne jeszcze nie ustały. Ogromu zadań służb konserwatorskich Jugosławii (bo do działań na terenie katastrofy przystąpiły wszystkie republikańskie instytucje ochrony zabytków) nie da się jeszcze zbilansować. Nieodzowne w tym celu jest szczegółowe rozpoznanie wszystkich uszkodzonych budynków, określenie ich wartości zabytkowej, elementów nie nadających się do uratowania oraz metod koniecznych do utrwalenia tego, co powinno się ostać. Podstawowym zagadnieniem jest wprowadzenie do starych budynków takich konstrukcji, które zagwarantują trwałość w rejonie ruchów sejsmicznych przy zachowaniu zabytkowych cech całej struktury. Głównym zadaniem w tej kwestii jest bilans sił i środków

finansowych oraz czasu koniecznego na prace zabezpieczające, następnie zaś — na zabiegi konstrukcyjne i konserwatorskie. Nie ulega wątpliwości, że skala strat przekracza możliwości działania naszych jugosłowiańskich przyjaciół. Jeżeli unikatowe wartości zabytków architektury nadmorskiej części Czarnogóry mają być uratowane,



5. Kotor, wieża zegarowa

5. Kotor, a clock tower

pomoc międzynarodowa jest koniecznością, jako dobrze zrozumiane działanie we wspólnej, ogólnoludzkiej sprawie.

Problemy remontu, odbudowy i restytucji zabytków architektury tego regionu nasuwają wiele refleksji. Tragedia czarnogórska otwiera także i szanse historycznym zespołom miejskim. Odbudowa daje okazję, wymuszoną siłami natury, do rewaloryzacji całej infrastruktury. Istnieje teraz szansa dokonania takich zmian w instalacjach komunalnych, konstrukcji budynków, ukształtowaniu wewnętrznej zabudowy działek, których do tej pory z wielu względów nie podejmowano. Polskie doświadczenia wskazują, że szansę taką można i należy wykorzystać. Można teraz nie tylko uzdrowić tkankę historyczną, nadal nadającą się do adaptacji, lecz zarazem stworzyć bardziej niż dotychczas harmonijne zaplecze dla turystyki, że nie wspomnę o możliwości stworzenia mieszkańcom opuszczonych obecnie domów warunków bytowania zgodnych z potrzebami współczesności.

Drugim problemem jest kwestia tempa zamierzonych działań. Niezbędne jest zdecydowanie energiczne podjęcie prac w skali całych zespołów. Wydłużenie okresu działań badawczo-projektowych, koniecznych zabezpieczeń, przejście do fazy remontów i odbudowy w skali urbanistycznej jest niekorzystne z wielu względów. Po pierwsze, okres jesienno-zimowych opadów i wiatrów może w znacznym stopniu ograniczyć przydatność zachowanej substancji budynków zabytkowych do zamierzonych prac budowlanych. Działanie czynników atmosferycznych może spowodować poważne rozspojenie murów wzniesionych z kamienia, o zaprawach osłabionych przez wieki. Pomijając argumenty natury konserwatorskiej, rachunek ekonomiczny wymusza zdecydowaną interwencję na rzecz zachowania tego, co jeszcze zostało. Po drugie, bardzo istotny, w sferze odczuć obywatelskich, jest stan nastrojów mieszkańców opuszczonych domostw, którzy pragną możliwie szybko wrócić do siebie. Taka postawa wyzwala określone chęci, które mogą być wykorzystane dla celów odbudowy. Przykład Warszawy, by nie powoływać się na dziesiątki innych polskich miast, wskazuje, jak ważnym czynnikiem i siłą motoryczną jest ta sfera. Mieszkańcy Czarnogóry są ludźmi twardymi i dumnymi, bo tak ich ukształtowały dzieje. Jest to wspólna czyn-



6. Kotor, budynek sądu

6. Kotor, the building of the court



7. Risan, zniszczony dom mieszkalny
(wszystkie zdjęcia: A. Łotysz)

7. Risan, a devastated house

nik, który może odegrać istotną rolę w odbudowie. Po trzecie, odbudowa zabytków Czarnogóry może stać się ważnym elementem w odbudowie infrastruktury turystycznej tego kraju. Doświadczenia warszawskiej Starówki, która dziś ściąga milionowe rzesze turystów, pragnących zobaczyć, jak wygląda miasto przywrócone życiu po totalnym zniszczeniu, jest poza dyskusją. Taką samą funkcję może spełnić Budva, Kotor czy Bar.

Skoro mowa o energicznym podjęciu działań, nie od rzeczy będzie podzielić się refleksją polskiej ekipy na ten temat. Otóż wydaje się, że w działaniach na terenie zrujnowanych miast Czarnogóry należy dążyć do podejmowania prac przez duże jednostki organizacyjne, unikając małych, które wymagają skomplikowanych form koordynacji we wszelkich przedsięwzięciach (od projektowania poprzez wykonawstwo ogólne, specjalistyczne, dostawy itp.). W wypadku np. Budwy doszliśmy do przekonania, że wprowadzenie wielkiej organizacji projektowo-budowlanej pozwoliłoby ograniczyć czas badań, projekto-

wania i robót — do trzech lat. Powołać się tu można nie tylko na dawne doświadczenia zdobyte w odbudowie warszawskiej Starówki, ale i współczesne — przy restytucji Zamku Królewskiego w Warszawie. Odpowiednio liczny zespół projektowy na miejscu, wprowadzenie wielkich dźwigów upraszczających transport, dobór właściwych ekip budowlanych o odpowiedniej specjalizacji i scentralizowanym harmonogramie robót — powinny zapewnić wykonanie zadania. Wydaje się, że jest to optymalny wariant gwarantujący oczekiwany postęp prac. Refleksje powyższe prowadzą do powtórzenia opinii uprzednio wyrażonej. Skala strat w dziedzinie spuścizny historycznej Czarnogóry, lecz przecież mającej istotne znaczenie dla naszej cywilizacji, wymaga współpracy międzynarodowej. Wśród wielu zadań, które stoją przed konserwatorami zabytków, ratowanie dorobku Czarnogóry staje się pilną powinnością. Uległy bowiem ostatecznemu zagrożeniu te bezcenne zespoły w naszej obecności i tylko wspólnie możemy je uratować.

dr Lech Krzyżanowski
naczelny redaktor
„Ochrony Zabytków”

ARCHITECTURAL MONUMENTS OF CZARNOGÓRA AFTER THE EARTHQUAKE

Two earthquakes which took place on April 15 and 24, 1979, on the coast of the Adriatic Sea affected the region of Czarnogóra very seriously. The catastrophe entailed hundreds of victims and brought about a heavy destruction of towns and settlements with a rich and old history. The author gives a very brief outline of the history of the region, dating back to first centuries of this era. A rich cultural structure found its expression in the spatial system of buildings, the architecture of which reflected the influence of different forms of construction, including Venetian and Turkish ones. The richness of architectural forms accompanied by an extremely fine and picturesque landscape made the region of Czarnogóra both a well-known and much appreciated area. The news on the vastness of the destruction met with a strong response on part of foreign centres (including Polish specialists) which offered their assistance and cooperation in the assessment of losses and in rescuing the historical

heritage of Czarnogóra. One should add at this point that the problem of monuments protection is only part of a very broad complex of problems concerning the restoration of normal life in the region. The author discusses in detail different aspects of the rescue works to be undertaken. Thus, it is necessary to thoroughly examine the impaired houses, evaluate their historical value and find proper methods of the protection and reconstruction. An essential question is also to introduce such constructions into old buildings which would guarantee their stability and resistance to seismic tremors. The basic task is to balance manpower, financial resources and the time necessary to carry out securing, constructional and conservatory operations. Finally, the author states that if unique values of architectural monuments of Czarnogóra are to be rescued, international aid is the necessity.