



25 października 2012 r., godz. 15.30 – czołg Valentine wydobyty z dna rzeki Warty już na brzegu

Z KOLEKCJONEREM I MUZEALNIKIEM
JACKIEM KOPCZYŃSKIM
O POSZUKIWANIACH I WYDOBYCIU
CZOŁGU VALENTINE ROZMAWIA
ROBERT PASIECZNY

ROBERT PASIECZNY INTERVIEWS JACEK
KOPCZYŃSKI, COLLECTOR AND MUSEUM
SPECIALIST, ABOUT THE SEARCH FOR AND
RECOVERY OF A VALENTINE TANK FROM
THE BACKWATERS OF THE RIVER WARTA

CZOŁG Z RZEKI WARTY

ROBERT PASIECZNY: Panie Jacku, czy pamięta Pan dzień, kiedy wydobył Pan czołg Valentine?

JACEK KOPCZYŃSKI: Oczywiście. Wydobywanie czołgu trwało dwa dni. Pierwszy, jak niektórzy określili, był dniem porażki. Według mnie to był dzień próbowania się z tym pojazdem, mierzenia sił. To był 24 października 2012 r. Po powrocie domu wyrysowałem sobie nowy szkic zapięcia lin przez tzw. zblacza i wyznaczyłem nową godzinę wydobycia na 15.00 – czołg wydobyliśmy 25 października 2012 r. o godz. 15.30.

No, to precyzja godna mistrza. Ale ja chciałem zapytać o ten okres, który poprzedził wydobycie czołgu. O to, jak Pan wpadł na jego trop.

Dawno temu, kiedy rzeka Warta płynęła jeszcze starym korytem, jeździłem tam na ryby. Zawsze mówiło się, że tam najlepiej biorą sumy, bo jest tam czołg – jakieś podwodne zawiroowania i możliwości ukrycia się grubej ryby. I tak podobno było, choć jako wędkarz tego nie doświadczyłem. Ale zawsze mówiło się o czołgu. Jakies 27 lat temu, gdy tam byłem, rozmawiałem z miejscowym wędkarzem, który opowiedział mi o nim, twierdząc, że jest to czołg rosyjski T-34. Pokazywał mi nawet fotografie, na których jako dziecko siedział z kolegami na tylniej

wieży tego czołgu. Patrząc na nie, już wiedziałem, że to nie może być T-34 – stawiałem raczej na amerykański czołg Sherman.

Pierwsze powojenne próby wydobywania czołgu przeprowadzono w latach 60. – podejmował je pracownik zakładów gospodarki wodnej. Spychaczem próbował wyszarpnąć go z wody. Później operator barki wybierającej żwir chciał podjąć go dźwigiem. W latach 70. lub 80. narodził się pomysł, by wyciągnąć czołg i zrobić z niego pomnik, ale nie doszło to do skutku. Po regulacji rzeki ten odcinek został starym korytem i to w zasadniczy sposób ułatwiło nasze prace wydobywcze.

Kiedy przyjechaliśmy tam po 2000 r., wydobywanie czołgu oceniałem jako przedsięwzięcie bardzo trudne, jako że wszędzie teren był podmokły, a w pobliżu znajdował się wał przeciwpowodziowy. Wymyśliłem, że podejmę czołg z innego brzegu. Tydzień przed akcją koparka, która wybierała żwir, szłam rzeczny, przygotowując teren wokół, naruszyła płytkę wieży, w której był całowy gwint – wtedy już było jasne, że to nie czołg rosyjski, a maszyna подарowana Rosjanom w ramach pomocy Lend-Lease. Kiedy zorientowaliśmy się, co to może być za jednostka, wiedzieliśmy też, jakich sił i środków powinniśmy użyć.

A samo wydobyć?

Dopiero trzy dni przed akcją zmieniłem zdanie i stwierdziłem, że warto zaryzykować, że od strony drogi łatwiej podjechać ciężkim sprzętem z wyciągarką. Samochód stanął na specjalnych materacach, żeby nie zapadać się w błoto. Była koparka, był spychacz – zbudowaliśmy system do wyciągnięcia czołgu, który jednak pierwszego dnia nie zadziałał. Było trochę mniej strachu, bo do tego typu wozu – lżejszego – należało użyć też lżejszego sprzętu. Nie zmienia to faktu, że w kulminacyjnym momencie wydobywania liny były napięte na 112 t, a i tak czołg nie chciał się ukazać. Dopiero po przeprowadzeniu prac inżynierskich wokół pojazdu i wypompowaniu wody czołg ruszył. Po kilku metrach zaczęły się kręcić koła, obie gąsienice zaczęły pracować. Oczom wszystkich zgromadzonych – tłum był całkiem pokaźny – ukazał się nieprzeciętny pojazd. U nas był on egzotyczny, niespodziewany, kompletny, z oryginalną tabliczką znamionową, która błyszcziała i którą natychmiast paru chętnych próbowało wyrwać. I tak jak na początku była przytwierdzona czterema nitami, to wkrótce była już tylko na jednym i musiałem oddelegować jednego z kolegów tylko do jej pilnowania.

Później nastąpiły gratulacje, telefony. Pozostał jeszcze „tylko” transport do hangaru w celu zabezpieczenia obiektu. Wydawało się to łatwe, a ostatecznie była to najtrudniejsza część operacji. Zaczął padać deszcz, zrobiło się ciemno. Na dodatek w czasie przeciągania spadły gąsienice – 12 kolegów jednak nałożyło dwie gąsienice, każda po 100 kg. Pojazd udało się załadować na platformę i pojechał na miejsce obecnego przechowywania, czyli do Muzeum Historycznych Pojazdów Militarnych i Techniki Motoryzacyjnej w Boczku.

Jaki był kolejny etap po wydobyciu?

Następnego dnia pod nadzorem archeologa zaczęliśmy opróżnianie pojazdu ze żwiru. Podziwiałem, z jakim pietyzmem pan Jacek Ziętek z Piotrkowa Trybunalskiego przesiewał ten żwir. Wywiozłem 80 tacek – czołg zrobił się lżejszy. Do przeciągnięcia go nie trzeba było steiera, a wystarczył zwykły ciągnik rolniczy.



Akcja wydobywania czołgu ze starorzecza Warty trwała dwa dni. Nie byłoby to możliwe bez udziału licznej grupy wolontariuszy

W tym żwirze były wszystkie te drobiazgi, o których wspominałem, a wśród nich przyciągający uwagę kanister na wodę. Kanister jest zamknięty i nie sposób sprawdzić, co jest w środku – korek zwulkanizował się z korpusem. Wszyscy jednak zgodnie twierdzą, że musi tam być bimber czy spirytus, po drodze nad Wartę załoga zahaczyła bowiem o gorzelnię w Brusnowicach i zapewne nie wyszła stamtąd z pustymi rękoma.

Otwarcie może być rozczarowaniem. Gdy otworzyliśmy manierkę z wodą, rozszedł się niesamowity fetor – pitna woda straciła sterylność i flora bakteryjna w zamknięciu rozkwitła,

dając taki zapach. Manierka została oczyszczona i zabezpieczona. Zresztą wszystkie przedmioty zabezpieczono odpowiednimi preparatami.

Wiele o tym czołgu dowiedział się Pan już po jego wydobyciu.

Okazało się, że jest to kompletna jednostka. Uszkodzone było tylko wnętrze wieży. Dlaczego wieży? Ten czołg całkowicie zagłębił się w wodę w 1951 r. Do tego czasu był do niego dość łatwy dostęp, śmiałkowicie mogli wchodzić do środka. W kokpicie, w schowkach dowódcy nie było więc żadnych dokumentów, żadnych przedmiotów. Wszystko to, co pozyskaliśmy przy współpracy archeologów, pochodzi z przedziału kierowcy. To efekt żmudnej pracy, przesiewania przez sita kolejnych partii piachu. Byliśmy zdumieni, że w czołgu użytkowanym przez Rosjan znalazły się szczoteczki do mycia zębów, maszynka do golenia, pędzel, porządna niemiecka lornetka i komplet kluczy – wszystkie niemieckiej firmy Gedore. Poza tym znaleźliśmy jeszcze trochę drobiazgów codziennego użytku.

Licznik pojazdu pokazywał 980 mil, a przebiegu dziennego – 81 mil. Biorąc pod uwagę drogi bojowe, jest to odległość z platformy kolejowej w Kutnie do Warty. Po drodze załoga mogła brać udział, choć bardzo bym tego nie chciał, w incydencie w miejscowości Boczki, gdzie Rosjanie złapali ok. 30 Niemców, których związanych rozjeżdżali czołgami.

Gdy dociekałem, jaka była późniejsza historia czołgu Valentine, okazało się nawet, że załoganci mieli średnie wykształcenie i potrafili ładnie wpisać się do pamiętnika pewnej mieszkanki Warty, gdzie mieszkali przez około dwa tygodnie (przy ul. Szadkowskiej). Dopiero po tym czasie dostali nowy przydział do jednostki i pojechali na front. W 1945 r. odnajdujemy ich w Czechosłowacji, gdzie spotykali się z powracającymi z robót przymusowych mieszkańcami Warty. To ostatni ślad, który nam mówi, że Kola, Sasza i Grisha (takie imiona są zapisane na pasku lornetki, menażce i manierce) przeżyli wojnę.

Późniejsze poszukiwania potwierdziły, że ich czołg walczył w składzie 9. Samodzielnego Korpusu Pancernego gen. Kirichenki. Jednostka ta była wyposażona w sprzęt z Lend-Lease'u – czołgi typów: Sherman, Valentine, Caterpillar. 20 stycznia 1945 r. czołg, wjeżdżając na lód na Warcie, pozostał za sobą dwa inne pojazdy, które ugrzęzły w błocie. Oba zostały wydobyte i potem na placu w Warcie były przygotowywane do dalszej walki. Valentine natomiast został w wodzie.

Tego dnia, a w zasadzie w nocy z 19 na 20 stycznia, w miejscowości Kromolin, gdzie Niemcy kopali rów przeciwczołgowy, uciekło 19 nastoletnich robotników przymusowych. Zatrzymanii w okolicy rzeki przez Rosjan zostali wzięci do pomocy przy wyciągnięciu czołgu. Tę historię opowiadał mi pan Stanisław Matyniak z Tomaszowa Mazowieckiego. Według niego czołg był zaryty w wodę i piach, ale żadne maszyny nie dawały rady go wyciągnąć i dowódca ostatecznie stwierdził, że i tak nie ma do niego części, więc czołg zostawiono.

Być może gdyby nie obecna sytuacja polityczna i mocno ograniczony dostęp do archiwów, dałoby się ustalić dalsze losy załogi – czy żyją, może moglibyśmy posłuchać ich historii, ich racji, dlaczego pozostawili czołg w rzece.

Pojazd miał wyrwę, choć nie ona była przyczyną jego porzucenia.

Dopiero po oczyszczeniu i demontażu korpusu okazało się, że czołg ma po prawej stronie, w środkowej części pod wieżą,

śląd po uderzeniu pocisku. Został rozerwany kadłub na styku podłogi i burty bocznej – jak twierdzą fachowcy, to musiało spowodować śmierć załogi. A to z kolei oznacza, że załoga, która porzuciła czołg w Warcie, była jego kolejną obsadą. Uszkodzenie zostało przez Rosjan zaspawane przy użyciu przypadkowych materiałów. Przy konserwacji, oczywiście, tego nie ruszymy – to świadectwo historii tego pojazdu, podobnie jak wgniecenie na koszu podwieżowym i inne uszkodzenia wojenne.

Panie Jacku, ale dokumentacja techniczna różni się nieco od tego, z czym macie do czynienia w rzeczywistości. Czasami wymiary i kształty się nie zgadzają.

Tak, to efekt modyfikacji, jakim uległ czołg w trakcie eksploatacji przez Rosjan. Maszyna jest w zasadzie przywracana do stanu, w jakim wyszła z fabryki lub weszła do eksploatacji. Oczywiście nie cały czołg, a tylko jego fragmenty. Na przykład tam, gdzie luźna gąsienica zniszczyła białnik i Rosjanie wstawili zwykłą łatę z cienkiej blachy, która przerdzewiała, nie konserwujemy jej, nie odtwarzamy łaty, ale przywracamy pierwotny kształt. Tak, pewne rzeczy trzeba poprawić. Ale ja już dzisiaj wiem, że ten pojazd będzie się prezentował wspaniale. Tak jak jego wydobycie było sensacją, tak jego pokazanie po konserwacji też będzie dużym wydarzeniem.

A czy są jakieś problemy?

Jest ich z dnia na dzień coraz mniej. Silnik to dwusuwowa jednostka firmy General Motors. Praktycznie nie do zdarcia. Takie silniki do dziś są używane w trakach, kutrach, ciężarówkach czy agregatach prądotwórczych. Ten silnik skopiowali też Rosjanie do swoich ciężarówek. Głowica – stan idealny. Dużej pracy wymagają tzw. pompowtryski, ale od tego mam sprawdzonych fachowców.

Konserwacja i naprawa podzespołów nie stanowią kłopotu. Największym problemem są sprężyny amortyzatorów. Te zachowane nie nadają się do eksploatacji. Identyczne są w działach brytyjskich, ale na pozyskanie ich raczej nie mam szans. To wyzwanie, które jest przede mną, na rozwiązanie którego nie mam jeszcze pomysłu.

Czołg to zabytek spory i złożony. Pan sam tego nie robi. Pytanie, skąd biorą się tacy fachowcy, którzy potrafią z konserwować taki pojazd, odremontować go z należytą starannością i doprowadzić do stanu, kiedy ruszy?

Na przestrzeni 38 lat, od kiedy zajmuję się motoryzacją zabytkową, wykreował się pewien zasób ludzki, który chce i potrafi zająć się starymi pojazdami. Są fachowcy od silników, od blachy, lakierów, tapicerki, którzy pracują wyłącznie na potrzeby kolekcjonerów zabytkowych samochodów czy motocykli. I tu nagle – czołg. Ale czołg nie jest niczym innym jak pojazd. Jest oczywiście większy, ma te swoje mechanizmy znacznie cięższe czy grubszą blachę. Nie mam jednak trudności z rozwiązaniem przy takim pojeździe jakiegokolwiek problemu technicznego – czasem tylko jest to kwestia gabarytu czy ciężaru i zastosowania odpowiednich sprzętów, ale nie wiedzy.

Jednak nie wszystko jest takie proste, jak Pan mówi. Sam Pan przecież wspominał, że jest autorem patentu, który dziś jest powszechnie stosowany. Trzeba więc trochę pokombinować, jak coś zrobić.



Kolejne etapy konserwacji kadłuba czołgu. Zdjęcie górne: po demontażu pancierza widoczny przedział napędowy. Zdjęcie środkowe: kadłub przygotowany do piaskowania. Zdjęcie dolne: kadłub po piaskowaniu i zabezpieczeniu przed korozją

Proszę mi wierzyć, że są ludzie, dla których mierzenie się z takimi wyzwaniem jest pasją, że są oni w stanie znaleźć sposoby na najbardziej oporną materię. Jeżeli takich osób nie znajduję, oznacza to, że sam muszę wymyślić, jak taki problem rozwiązać. Przy tankietce np. nie miałem panewek – firma je produkująca przestała istnieć. Wymyśliłem, że jeżeli mam inną panewkę o właściwej średnicy, to można ją zaadaptować do korbowodu. Bandaże na koła tankietki również

były nie do dostania. Trzeba było je odtworzyć. Przygotowane zostały przez mnie odpowiednie matryce oraz formy i w sprawdzonym zakładzie przy pomocy tych form zrobiono nowe bandaże.

Dziś tankietka funkcjonuje i nikt tak naprawdę nie jest w stanie stwierdzić, czy guma jest oryginalna, czy nie. Przy dzisiejszych możliwościach technicznych nie ma raczej problemu z dorobieniem części, szczególnie jeżeli ma się wzór i dane techniczne. Rzeczywiście, większym lub mniejszym nakładem sił można odtworzyć wszystko, ale przecież nie w tym rzecz. Tak naprawdę to ostateczność służąca temu, by koniec końców zabytkowy pojazd ruszył. Są jednak tacy, którzy idą na łatwiznę i nie starają się nawet zrekonstruować dawnego mechanizmu, zastępując go nowym, bezawaryjnym. Czy jest to zbytek?

Dla mnie największą przyjemnością świata jest pokazanie zabytkowego pojazdu w ruchu. Udowodnienie, że to nie jest problem. To satysfakcja, której nie da się z niczym porównać. Mogłem do tankietki wsadzić silnik Fiata, ale chodziło o to, by pokazać i usłyszeć właśnie oryginalny silnik, ten z napisem „PZ-Inż.” – dzieło naszych inżynierów i mechaników. Te same reguły obowiązują podczas prac przy wydobywym czołgu.

Jest Pan cenionym i szanowanym kolekcjonerem. Wydobycie czołgu i pierwsze prace przy nim odbywały się pod nadzorem konserwatorów – panów Jacka Ziętka i Piotra Strzyża. Było też trochę innych formalności, papierkowej roboty?

Nie chciałem robić tego przedsięwzięcia na dziko, bez stosownych zezwoleń. Wystąpiłem o nie do konserwatora wojewódzkiego w Łodzi i uzyskałem pozwolenie na poszukiwanie, a następnie wydobycie czołgu. Myślę, że zarówno moje zbiory (na dzień dzisiejszy jest to około stu pojazdów), jak i moja działalność jako kolekcjonera były tu dobrą rekomendacją.

Ta kolekcja to nie tylko czołgi, ale też samochody osobowe, ciężarówki, motocykle, samolot. Zresztą moje zainteresowania kolekcjonerskie rozpoczęły się od zbierania samochodów, pięknych samochodów. Lubiłem nimi jeździć i patrzeć na nie – mają w sobie to coś. To wytwór ludzkiej wyobraźni, techniki i możliwości. Później przyszedł czas na czołgi. Najwięcej satysfakcji mam z posiadania dwóch polskich tankietek (TKS-ów) – jedna sprowadzona jest z Norwegii w 2006 r., gdzie pertraktacje z właścicielem norweskim trwały pięć lat. To było duże wyzwanie, z jednej strony, przekonać niezdecydowanego posiadacza, by odsprzedał pojazd właśnie mnie, a z drugiej – przetransportować go do Polski, czołg był bowiem daleko za kołem podbiegunowym. Negocjacje były długie i delikatne. Być może Norwega przekonało to, że nie jestem handlarzem, że pojazd będzie ozdobą kolekcji. Dwa dni po tym, gdy tankietka stanęła pod moim domem, a stało się to w dzień moich urodzin, otrzymałem od Norwega informację, że przybyli do niego przedstawiciele amerykańskiego kolekcjonera, niezjącego już Jacques'a Littlefielda, twórcy największej prywatnej kolekcji pojazdów militarnych. To jest jakaś satysfakcja, że ubiegło się tak wyśmienitego kolekcjonera oraz że tak ważny dla naszej historii pojazd – dzięki moim staraniom – jest w Polsce i każdy może go zobaczyć.

Wróćmy jeszcze do Pana spotkania z urzędem konserwatorskim. Przecież poszukiwacze skarbów drugowojennych, detektoryści nie budzą entuzjazmu służb konserwatorskich. Czy w tym wypadku nie było wątpliwości co do

wydania pozwoleń? Jak się dziś układa współpraca z konserwatorem?

Tu zadziało zaufanie. Ja staram się w swoim działaniu hobbystycznym nie robić tego tylko dla siebie. Zawsze chętnie używam swoich pojazdów na różne uroczystości, wypożyczam je do muzeów, pomagam muzeom w naprawie ich sprzętów wojskowych. Nie uchylam się od tej roli czysto obywatelskiej. Chyba pan konserwator uznał, że nie jestem ani naciągaczem, ani oszustem, że będzie to dobra decyzja. To był też moment, kiedy za sprowadzenie i odrestaurowanie tankietki zostałem odznaczony przez prezydenta RP Srebrnym Krzyżem Zasługi. Myślę, że to również miało jakąś siłę przekonywania. To był trudny okres, a mnie wówczas udało się zrobić coś, co wykraczało poza przeciętność. Tankietka została doprowadzona do takiego stanu, że rzeczywiście jest ozdobą różnych uroczystości. I jest to powód do dumy.

W swoich pismach do urzędu konserwatorskiego zaznaczałem, że nie chodzi tylko o poszerzenie i rozbudowę kolekcji, ale też o doprowadzenie wydobytego pojazdu do stanu niemal fabrycznego, jezdnego, by mógł zacząć na nowo żyć. To niezwykle ważne w przypadku zabytków techniki wojskowej, pojazdów, by nie były martwe. By móc po zakończeniu prac konserwatorskich i restauracyjnych usłyszeć, jak pracuje silnik, zobaczyć, co może taki pojazd w terenie. Mam nadzieję, że pod nadzorem konserwatora uda mi się do takiego właśnie stanu doprowadzić wydobyty czołg.

To nie znaczy: zbudować pojazd na nowo – staram się zgodnie ze sztuką, by jak najwięcej części, detali było oryginalnych. W przypadku czołgu Valentine oznaczano to np. precyzyjne i delikatne zdjęcie kilkuset śrub i nakrętek. Ukręciły się tylko dwie zapieczone, będące przy układzie wydechowym. Wszystkie elementy tzw. biżuterii, urządzenia peryferyjne – czyli uchwyty, zasobniki, zegary – zostały zdemontowane, zabezpieczone i są powoli przywracane do stanu pierwotnego. Podobnie jest z podzespołami mechanicznymi. Dziś, po oczyszczeniu z zabrudzeń i zakonserwowaniu, działa już rozrusznik.

Oczywiście, trzeba poza pracami konserwatorskimi wykonać pewne naprawy czysto techniczne, a więc np. zrobić nowe tulejki, przeszlifować szczotki, przesmarować układ. Podobnie jest z innymi podzespołami, np. z prądnicą, którą rozebraną suszyliśmy w specjalnych warunkach przez dwa tygodnie, czy ze skrzynią biegów. Z jednej strony naprawiamy to, co zniszczyła przyroda przez tych kilkadziesiąt lat, kiedy czołg był pod wodą, z drugiej – naprawiamy również te podzespoły, na których naprawę nie było czasu w trakcie działań wojennych. Rosjanie trochę po macoszemu obchodzili się ze sprzętem, nie dbali o to, czy jest olej w silniku, czy są pęknięte uszczelki, czy nie. Takim elementem zniszczonym w skutek eksploatacji były zwornice, którym udało się przywrócić sprawność.

Z elementów zewnętrznych w najgorszym stanie były błotniki. Tutaj jesteśmy zmuszeni odtworzyć skorodowane elementy, ale i tak staramy się pozostawić jak najwięcej materiału oryginalnego. Te części, które ostatecznie nie znajdują się w odrestaurowanym czołgu, są konserwowane i zabezpieczane jako świadectwo tego, w jakim stanie on został wydobyty. Podstawą tych prac jest dokumentacja techniczna pojazdu. Udało nam się pozyskać z Anglii dokumentację w języku rosyjskim – można domniemywać, że taką samą, jaką dysponowali żołnierze armii radzieckiej.



Tabliczka znamionowa czołgu z widoczną datą produkcji: luty 1943 r.



Tabliczka znamionowa silnika wyprodukowanego przez firmę General Motors



Rzeczy osobiste – maska przeciwgazowa, lornetka, latarka i inne – wydobyte z wnętrza czołgu



Komplet kluczy niemieckiej firmy Gedore – „trofejne” wyposażenie amerykańskiego czołgu

Valentine nie jest pierwszym pojazdem, który Pan konserwuje i uruchamia. Jest jednak chyba pierwszym, przy którym pracuje Pan pod nadzorem konserwatora?

Tak, jest to pierwszy obiekt pod kuratelą konserwatorską. To dla mnie wielkie wyzwanie i wielka odpowiedzialność. Konserwator w naturalny sposób narzuca pewne reguły, zasady działania. Ja muszę tym zasadom sprostać, a posiadając to doświadczenie, które mam, nawet momentami wyprzedzać zalecenia konserwatora. Wiadomo, że konserwator nie jest konserwatorem od wszystkiego. Ja specjalizuję się w pojazdach, w związku z tym myślę, że próbując ten pojazd ożywić, najpierw konserwować i restaurować, pokonuję pewien most, który mnie prowadzi do drugiego brzegu – to nowy most, nieprzetarty szlak. Chcę temu sprostać – pokazać, jak powinna odbywać się tego typu praca, by nie zakłócić zabytkowego charakteru pojazdu i być w zgodzie z konserwatorskimi zaleceniami.

Mówię o tym też dlatego, że w przeciwieństwie do innych pojazdów czołg Valentine nie jest Pana własnością.

Rzeczywiście, pojazd jest własnością Skarbu Państwa i mam tego pełną świadomość. Tę świadomość miałem też, występując z wnioskiem o zezwolenie na poszukiwanie i wydobywanie czołgu. Wtedy nazywałem to wrakiem pojazdu drugowojennego. Niektórzy mówią, że podczas tej przygody dopisało mi szczęście. Być może tak jest. Ja się cieszę, że mogę przy tego typu pojeździe pracować. Chcę udowodnić, że pasja może człowieka zaprowadzić w takie miejsce, gdzie po wykonaniu pracy jest możliwy nie tylko aplauz kolegów kolekcjonerów, lecz także aplauz urzędu.

Skarb Państwa – co to dla mnie znaczy? Ja też jestem skarbem państwa, jestem obywatelem tego kraju, staram się pracować na jego pomyślność, ta praca to upublicznianie moich własności. Uczestnictwo w uroczystościach, pokazach, wystawach – to też jest wypełnianie mojego obywatelskiego obowiązku. Niektórzy twierdzą, że dobrze, że to właśnie ja ten czołg wydobyłem, że ja się nim zajmuję. Niektórzy nawet mówią, że jest to gwarancja, że pojazd będzie tutaj i będzie należycie przygotowany do końcowej prezentacji. Ja też mam taką nadzieję. Będę robił wszystko, by to się udało. Jeżeli całe przedsięwzięcie zakończy się sukcesem, to będziemy mieli dowód na to, że partnerstwo publiczno-prywatne, o którym tyle się mówi, jest możliwe i przynosi dobre rezultaty.

Wróćmy jeszcze na chwilę do wydobytego czołgu. Do stał Pan pozwolenie na prowadzenie poszukiwań i wydobywanie wraku pojazdu z okresu II wojny światowej pod nadzorem konserwatorów i archeologów. Oni też prowadzili prace archeologiczne przy wraku – dzięki nim udało się odnaleźć te wszystkie drobiazgi z czołgu. Skoro zatem to, co jest w ziemi, to zabytek archeologiczny, co poniekąd

NARODOWY INSTYTUT OCHRONY WARSZAWIE KARTA EWIDENCJI RUCHOMYCH ZABYTKÓW TECHNICZNYCH		DZIEDZINA NAUKI LUB TECHNIKI		Miasto: ŁÓDŹ	
1. Nazwa: Infantry Tank Mk III, Valentine Mk IX, Czołg Płochoty Mk III, Valentine Mk IX		2. Czas powstania: luty 1943		3. Materiał podstawowy: Stal, miedź, guma	
4. Data brzozy: Vickers-Armstrongs - Westminster - London- ANGLIA Tabliczka znamionowa na błotniku przy tłumiku Numer seryjny 4521 W. D. No T 122834		5. Wymiary: dlugość: 5,41m, szerokość: 2,62m, wysokość: 2,27m		6. Ciężar: 17 ton	
7. Zdjęcie: 		8. Inne uwagi:		9. Uwagi: Skarb Państwa	
10. Uwagi: Jack Kopyczyński, ul. Pługowa 43 Łódź 94-238		11. Uwagi: Jack Kopyczyński, ul. Pługowa 43 Łódź 94-238		12. Uwagi: Jack Kopyczyński, ul. Pługowa 43 Łódź 94-238	

ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ		Nr1	
1. Miasto: ŁÓDŹ		3. Nazwa zabytku: Infantry Tank Mk III, Valentine Mk IX, Pługowa 43 Łódź 94-238	
2. Data: Łódź		4. Zawartość tabliczki: 1. Tabliczka znamionowa, 2. Włók z pocięto, 3. Włók z łopaty boku, 4. Włók z przegródki boku	
5. Uwagi: 		6. Uwagi: 	

Karta inwentaryzacyjna czołgu Infantry Tank Mk III, Valentine Mk III, zwanego pieszczołtliwie Walentyną

potwierdza fakt, że pojazd zgodnie z prawem jest własnością Skarbu Państwa, to jak to jest z tym konkretnym czołgiem – to pojazd zabytkowy czy zabytek archeologiczny?

Musimy określić chyba granicę czasową – że jednak nie wszystko, co w ziemi, jest zabytkiem archeologicznym. Może ta granica będzie się przesuwawała z upływem czasu. Jesteśmy już 70 lat po wojnie, a tak niedawno jeszcze szukano na polach bitewnych pamiątek czasów napoleońskich.

Myślę, że przykład tego czołgu jest dobrym pretekstem do podjęcia takiej dyskusji. Dyskusji ważnej zarówno dla środowiska kolekcjonerów i poszukiwaczy, jak i konserwatorów oraz archeologów. Bo określenie wydobytego z ziemi czołgu jako zabytku archeologicznego ma swoje prawne konsekwencje. Powiedzenie, że nie jest to zabytek archeologiczny, również pociąga za sobą skutki prawne.

Dla mnie niebezpieczeństwem byłoby uwolnienie przepisów, pozwolenie, by każdy mógł sobie szaleć z wykrywaczem i wydobywać, co zechce. Co z taką rzeczą można zrobić? Nie obrażając nikogo, wyobraźmy sobie, że taki „dziki eksplorator” wydobędzie polski pojazd z września 1939 r. i sprzeda go za



Odremontowany TKS – duma kolekcji Jacka Kopczyńskiego
– na pokazach w Tomaszowie Mazowieckim w 2006 r.



granicę – będzie to strata niepowetowana. Gdy ten sprzęt zostanie w Polsce, trafi w dobre ręce kolekcjonera pasjonata, który zechce go odrestaurować, a następnie pokazać, upublicznić, nie zamykać we własnych czterech ścianach, będzie to z pożytkiem dla wszystkich.

Ja na przykład bardzo chciałbym zobaczyć na żywo polski samolot Karaś. Nie wybaczyłbym, gdyby ktoś taki samolot wykopał, a potem wywiózł czy ukrył. Jestem przekonany, że muszą być przepisy blokujące pewne poczynania, ale też prawo musi być otwarte na osoby, które dziś nie mieszczą się w tych regulacjach prawnych, a mają dobre chęci, wiedzę i możliwości. Osoby, które chcą dokonać czegoś dobrego. Nie możemy pozwolić, by te dobre chęci się marnowały. Zwyczajnie nas na to nie stać.

Gdy w 2006 r. pojawiły się w Polsce dwie nasze tankietki – w tym jedna moja, sprowadzona z Norwegii – to było święto. Wcześniej nikt sobie tego nie wyobrażał. Janusz Magnuski w 1995 r. w książce *Karaluchy przeciw panzerom* pisał, że

chciałby doczekać takiej chwili, gdy polską tankietkę znów będzie można zobaczyć w kraju. Marzył, że zobaczy być może kiedyś taki pojazd w muzeum, ale nie wyobrażał sobie, że będzie mógł oglądać ten czołg jeżdżący.

Od 38 lat jest Pan kolekcjonerem, ale dopiero od 2014 r. jest Pan muzealnikiem.

To, co zgromadziłem w Boczkach koło Szadka, skłoniło mnie w końcu do tego, by zacząć to nazywać muzeum. Od wielu lat przyjeżdżali do mnie zwiedzający – pojedyncze osoby i grupy zorganizowane. Bywają goście z zagranicy. Normą stało się, że jesienią odwiedzają mnie szkoły. To bardzo miłe. Nie ukrywam, że chciałbym mieć możliwość prezentowania wszystkich pojazdów w sposób pozwalający na lepsze ich oglądanie. Wiadomo, że 600 mkw. pod dachem to jest bardzo mało dla takiej liczby pojazdów.

Oczywiście, mam plany rozbudowy, postawienia nowych pomieszczeń dla potrzeb kolekcji. Nie chcę prezentować pojazdów stojących jeden przy drugim – mam swoją wizję, jak to powinno wyglądać, o co powinno to muzeum się wzbogacić. Chcę obok pokazać mundury żołnierzy, którzy prowadzili te pojazdy, przynależne tym pojazdom przedmioty. Chcę umieć o tym wszystkim jeszcze lepiej opowiedzieć. To ma być nie tylko opowieść o tym, dlaczego ten pojazd ma czworo drzwi, a inny dwoje, dlaczego jeden czołg jest duży, a inny mały. Chciałbym też opowiadać o tym, jak były wykorzystywane te pojazdy, do czego służyły. W wypadku niektórych warto zademonstrować, jak jeżdżą, pokazać, w jakich filmach zagrały, bo na przestrzeni

tych kilkudziesięciu lat pojazdy te wystąpiły w kilku ważnych produkcjach filmowych. Opowieść o moich pojazdach to też opowieść o ludziach, których dzięki nim poznałem na planach filmowych i nie tylko. Dzisiaj, gdybym miał podsumować to wszystko, powiedziałbym, że ta przygoda kolekcjonerska pozwoliła mi nauczyć się lepiej naszej historii, poznać ludzi i nabrać dystansu oraz szacunku do tego, co tak szybko przemija.

Pojazdy konne czy mechaniczne towarzyszą nam od wieków. Zawsze fascynowały, zachwycały, budziły emocje. Tym bardziej pojazdy militarne – zabawki dużych chłopców. Ja czerpię dużą przyjemność nie tylko z gromadzenia czy restaurowania tych pojazdów, ale też z opowiadania o nich.

No właśnie, co jest największą satysfakcją w takim kolekcjonerstwie połączonym z muzealnictwem? Czy zebranie kolekcji pojazdów i możliwość ich pokazania, czy też doprowadzenie pojazdu do stanu używalności?

Dużą satysfakcję daje możliwość pokazania pojazdu historycznego w ruchu. To jest rzeczywiście niesłychane – zobaczyć, jak to się porusza. Jednak parę lat temu, gdy pierwszy raz tu, w Łodzi, pokazałem publicznie odremontowaną tankietkę sprowadzoną z Norwegii, podszedł do mnie jeden ze znanych kolekcjonerów i powiedział, że nadmiernie podniosłem poprzeczkę. To była dla mnie największa nagroda za to, co zrobiłem. To podnoszenie poprzeczki ma sens. To uczy szacunku do przedmiotu, do zabytku. Prześcigamy naszych kolegów z Zachodu, jeżeli chodzi o dbałość odrestaurowania, dbałość o oryginalność. To satysfakcja móc powiedzieć – wiedząc, jaki był stan wyjściowy – że ta tankietka to 98% oryginału. Tym większa satysfakcja, gdy patrzę na inne muzealne egzemplarze i mogę wyliczyć, czego im brakuje, a u mnie to jest i na dodatek działa. To chyba dobra, zdrowa rywalizacja. Mam nadzieję, że podobnie będzie w przypadku wydobytego czołgu Valentine.

Nie pozwala Pan wsiadać do tankietek?

Nie, nie pozwalam. Każda taka wizyta w środku osoby nieznającej procedur wsiadania i wysiadania to ryzyko uszkodzenia pewnych rzeczy. Wbrew pozorom różne części we wnętrzu – czy to służące kierowcy, czy pracy strzelca lub dowódcy – są dość delikatne. Wolę otworzyć górne włazy, zachęcić do zajrzenia przez nie i opowiedzieć, jak co działa, niż wpuścić do środka. Pojazd w ruchu prezentują tylko osoby zaufane, potrafiące się nim posłużyć. Niechętnie też prezentuję tankietki w polu, podczas rekonstrukcji. Wolę demonstrować je na pokazach, przy okazji różnych uroczystości – odgradzone, za barierką. Tak jest po prostu dla nich bezpieczniej. To też podnosi ich wartość – inaczej się na nie patrzy, może bardziej jak na zabytek niż na pojazd wojskowy.

Kiedyś była ogromna przyjemność z jazdy, dziś jest raczej satysfakcja z możliwości pokazania pojazdu, który jest już eksponatem muzealnym w pełni tego słowa znaczeniu.

Jednak Pana eksponaty są w pełni użytkowe. W jakim filmie ostatnio „masowo” wystąpiły?

Czternaście moich pojazdów było używanych do filmu *Miasto 44*. Ciężarówka Citroen dostała główną rolę. To była dla mnie duża satysfakcja. Tym większa, że żaden pojazd nie zawiódł, wszystkie odpowiadały epoce. Potwierdzili to m.in. specjaliści konsultanci, którymi byli obecni na planie żyjący powstańcy. I znów wracamy do wartości dodanych kolekcjonerstwa – możliwość wysłuchania opowiadań tych ludzi, możliwość

współtworzenia tego obrazu. Bez tych pojazdów byłoby to niemożliwe.

Jaką przyszłość widzi Pan dla wydobytego czołgu?

Chciałbym mieć tę szansę, żeby ten czołg po odnowieniu, chociaż jest własnością Skarbu Państwa, pozostał w mojej placówce muzealnej. Chciałbym go pokazywać, móc o nim opowiadać, sprawić, by inni – podobnie jak ja – mieli satysfakcję z jego oglądania. Warto czasem dać szansę prywatnemu muzealnikowi. Osoba prywatna – pasjonat, kolekcjoner muzealny – ma zupełnie inne podejście do takiego przedmiotu. Bardziej osobiste. Mój związek z takim obiektem to nie tylko osiem godzin pracy. To nieustanne dociekanie historii, sprawdzanie, czy wszystko jest w najlepszym stanie, czy pojazd jest sprawny. Dziś moja wiedza o czołgu Valentine jest zupełnie inna niż dwa lata temu. Za rok pewnie będę w tym temacie jeszcze mądrzejszy. Będę wiedział więcej zarówno o modelu, jak i o tym konkretnym egzemplarzu. Tak to działa. Tak było w przypadku tankietek i innych pojazdów.

Zmierzam do tego, by zapewnić dla tego pojazdu, podobnie jak dla innych, dobre warunki przechowywania. By był on bezpieczny, by był dobrze eksponowany. By było miejsce na czołg i na to, co w nim znaleźliśmy. Ale jednocześnie chciałbym pokazać, jak ten pojazd działa – naprawdę warto. Działająca maszyna to ogromny atut muzeów motoryzacji, muzeów wojskowych czy muzeów techniki. Wystarczy wspomnieć, jakie tłumy przybywają na parady parowozów do Wolsztyna, do Muzeum Narodowego Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Sreniawie, gdy odpalana jest tamtejsza lokomobila.

Taki obiekt może przyciągnąć nowe osoby, zainteresować je historią pojazdów, wojskowości czy w ogóle historią. To nie są martwe obiekty. I takimi nie powinny być nawet w muzeum. Czasami wymaga to wielu lat pracy – tak było z tankietkami, tak było z pozyskaniem z podódzkiego poligonu działem samobieżnym SU-76, którego remont zajął mi osiem lat.

Ma Pan wiedzę o różnych obiektach zalegających pod ziemią, na dnie rzek czy jezior. Nie kusi Pana kolejna przygoda z „wykopaliskami”?

Bardzo kusi. Tym bardziej że rzeczywiście wiem o wielu obiektach. Przemierzyłem nasz kraj i w swoim notesie mam sporo opisów. Kilka jest tzw. pewniaków. Jeden z nich prawdopodobnie mógłby przyciągnąć nawet ten czołg wydobyty z Warty. Tego się boję, ale jednocześnie lubię wyzwania i lubię rozwiązywać problemy. Więc jeżeli tylko starczy sił, chęci i będą takie możliwości, to kto wie, może jeszcze coś ciekawego się wydarzy i znów będzie dużo do opowiadania.

Tego Panu życzę i dziękuję za rozmowę.

JACEK KOPCZYŃSKI

Z wykształcenia filolog polski. Od blisko 40 lat kolekcjonuje zabytkowe pojazdy, których zgromadził dotąd blisko sto. W swoich zbiorach posiada takie okazy, jak: dwie polskie tankietki TKS i dwa motocykle Sokół 1000. Za swoją działalność uhonorowany został w 2007 r. przez prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego Srebrnym Krzyżem Zasługi. Od 2014 r. jest właścicielem Muzeum Historycznych Pojazdów Militarnych i Techniki Motoryzacyjnej w Boczku.

Autorem zdjęć jest Janusz Zgit.