

Piotr Gój

**Muzeum Inżynierii i Techniki
Kierunki działania
na lata 2024-2031**

Kraków, maj 2023

WSTĘP	3
Muzeum	3
Muzeum techniki	3

Muzeum Inżynierii i Techniki

RYS HISTORYCZNY, SIEDZIBY	5
ODDZIAŁY	6
Ogród Doświadczeń im. Stanisława Lema	6
Hangar Czyżyny	6
DZIAŁALNOŚĆ	7
ZBIORY	7
DOSTĘPNOŚĆ	9
ZARZĄDZANIE	9
ZATRUDNIENIE	10
INWESTYCJE	10
FINANSE	10
FREKWENCJA	12

Kierunki działania Muzeum Inżynierii i Techniki w latach 2024-2031

INWESTYCJE – SIEDZIBA GŁÓWNA	13
1. Hala G: remont konserwatorski	13
2. Hala E: wentylacja	14
3. Hala F: poprawa warunków ekspozycyjnych	14
4. Zieleń w kwartale św. Wawrzyńca	14
5. Przestrzeń biurowa dla Muzeum	15
INWESTYCJE – ODDZIAŁY	15
1. Hangar: zagospodarowanie terenu i system oświetlenia	15
2. Hangar: budowa pawilonu konserwatorsko-magazynowego	16
3. Ogród doświadczeń: nowe obszary działalności	16
ZARZĄDZANIE ZBIORAMI	16
1. Opracowanie i wdrożenie polityki gromadzenia zbiorów	16
2. Reinwentaryzacja zbiorów	16
3. Wdrożenie systemu realizacji i zarządzania dokumentacją cyfrową	16
4. Pełne wdrożenie systemu do elektronicznej ewidencji zbiorów Muzeo	16
5. Opracowanie polityki opieki i prewencji konserwatorskiej	17
6. Budowa magazynu zbiorów	17
7. Dezynfekcja i dezynsekcja obiektów organicznych i multitechnologicznych	17
8. Wypracowanie rozwiązań dla obiektów wielkogabarytowych przechowywanych w MPK	18
9. Wypracowanie rozwiązania dla biblioteki fachowej MIT	18
WYSTAWY, WYDAWNICTWA, DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA	18
1. Otwarcie wystawy w Hangarze	18
2. Opracowanie polityki wystawienniczej	18
3. Konserwacja zegara wieżowego	19
4. Przygotowanie scenariusza i projektu aranżacji wystawy w Forcie św. Benedykt	19
EDUKACJA	19
1. Opracowanie wieloletniej strategii edukacyjnej z uwzględnieniem różnych grup odbiorców	19
2. Udostępnienie wystawy dla najmłodszych widzów	19
DOSTĘPNOŚĆ	19
ZARZĄDZANIE	20

WSTĘP

Muzeum

W *Słowniku języka polskiego* Samuela B. Lindego (Warszawa 1807–1814) słowo „muzeum” pojawia się klasycznie - w kontekście muz, dziewięciu córek Zeusa i Mnemosyne, bogiń nauk i sztuk. Zostało ono zdefiniowane jako „świątynia Muz; zbiór rzeczy kunsztownych, gabinet; miejsce schadzki, w celu bawienia się wzajemnego kunsztami i naukami” {Linde 1809, s. 168}. Definicja taka została powtórzona także w wydaniu późniejszym, z 1857 roku. Ale w *Słowniku języka polskiego* Karłowicza, Kryńskiego i Niedźwiedzkiego {Warszawa 1900–1927} „muzeum” zostało zdefiniowane już jako „zbiór przedmiotów, **mających wartość dla jakiejś nauki, sztuki, albo gałęzi przemysłu**; gmach, w którym znajduje się ten zbiór”. Wyróżniono też pewne typy muzeów jako pierwsze wskazując archeologiczne, następnie przyrodnicze, pedagogiczne, przemysłowe, rolnicze oraz sztuk pięknych. Definicja ta bliska jest obowiązującej, podawanej przez *Słownik języka polskiego* pod red. W. Doroszewskiego, która mówi, iż muzeum to „instytucja gromadząca, przechowująca i konserwująca zbiory z różnych dziedzin kultury, sztuki, **nauki lub techniki** i udostępniająca je publiczności w formie wystaw”.

Muzeum techniki

Rola techniki jako jednej z najważniejszych dziedzin życia i działalności człowieka jest uznawana powszechnie. Postęp techniczny stanowi podstawę rozwoju cywilizacyjnego, gospodarczego, a także w znacznym stopniu rozwoju społecznego. Choć jest jedną z najlepiej udokumentowanych dziedzin aktywności człowieka, istnieje konieczność kształtowania tzw. kultury technicznej. Wymaga to odpowiednich działań i instytucji, do których zaliczyć należy muzea.

Wedle prowadzonego przez Ministra KiDN Wykazu muzeów (stan na dzień 16 maja 2023 r.) w Polsce jest 1020 muzeów, z czego ok. 256 (tj. 20%) zajmuje się – przynajmniej z nazwy – zagadnieniami szeroko rozumianej techniki (na użytek niniejszego materiału nie wliczamy do tej statystyki np. Muzeum Sztuki i Techniki Japońskiej Manggha w Krakowie, bo choć w nazwie zawarte jest słowo „technika”, wiedza uprzednia pozwala stwierdzić, iż technika nie znajduje się w spektrum działalności i zainteresowań kolekcjonersko-badawczych tej instytucji).

W grupie muzeów o profilu technicznym miądzącą większość stanowią muzea motoryzacji oraz militarne. Najbardziej frapujący jest jednak fakt, iż na **256 jednostek jedynie piętnaście** to instytucje mające status instytucji państwowej lub samorządowej, a wszystkie pozostałe to instytucje powoływane do życia przez osoby fizyczne lub prawne (głównie stowarzyszenia i fundacje). Zdecydowana, sięgająca 70%, większość tych instytucji ma status „w organizacji”. Doświadczenie podpowiada, iż w wielu przypadkach ten status nie ulegnie zmianie przez długie lata.

Wnioski z powyższego można wysnuć różne, najbardziej oczywisty jest jednak taki, iż sfera muzealnictwa technicznego, poza nielicznymi wyjątkami, oddana została w ręce prywatne, z wszelkimi tego konsekwencjami.

Konstatacja ta jest zaskakująca m.in. z uwagi na fakt, iż tradycje muzealnictwa przemysłowo-technicznego sięgają w Polsce połowy XIX wieku. Dość wspomnieć, że Muzeum Przemysłu i Rolnictwa (początkowo Muzeum Przemysłowe i Rolnicze) w Warszawie, gdzie pierwsze naukowe kroki stawiała Maria Skłodowska-Curie, zostało utworzone w roku 1875, natomiast działalność krakowskiego Muzeum Techniczno-Przemysłowego została zapoczątkowana w roku 1868, czyli niespełna 11 lat po wzorcowym londyńskim Science Museum (początkowo South Kensington Museum; 1857) i zaledwie pięć lat po wiedeńskim Muzeum Sztuki i Przemysłu (1863). Warto też nadmienić, że Muzeum Sztuk Pięknych (w Warszawie) powołano do życia w 1862 r., Muzeum Książąt Czartoryskich udostępniono społeczeństwu dopiero w 1876 roku, a Muzeum Narodowe w Krakowie w roku 1879.

Oznacza to, że muzea techniczno-przemysłowe były wśród pionierów muzealnictwa.

Dobrze znane są uwarunkowania historyczne. Po niemal wieku dominacji zbiorów historii naturalnej, w drugiej połowie XIX wieku zaczęły powstawać muzea technik. Bez wątplenia w pewnym stopniu przyczynił się do tego ogromny sukces zorganizowanej w 1851 r. Wystawy Światowej w Londynie (zwanej po prostu „Wielką Wystawą”). Fascynacja osiągnięciami techniki i postępem była tak wielka, iż bardzo szybko po Europie i świecie krążyć zaczęły wystawy objazdowe prezentujące co ważniejsze zdobycze. Dobór artefaktów prezentowanych na tych wystawach był istic imponujący i zadziwiający: od kopii piramid, przez różnego rodzaju maszyny i urządzenia, rozwiązania użyteczności publicznej, po wieżę Eiffela.

Popularność muzeów techniki i przemysłu w tym okresie wywodzić należy też od wielkiego fermentu naukowego, określanego mianem „drugiej rewolucji przemysłowej”, który przyniósł wiele odkryć naukowych, przełożonych następnie na wynalazki, spośród których najważniejsze były te związane z elektrycznością (zjawisko indukcji elektromagnetycznej, silnik elektryczny, prądnicą, turbina, linia montażowa, itd.). „Wiek pary i elektryczności” – jak zwyczajowo wie się wiek XIX – przyniósł zatem nie tylko mechanizację produkcji, lecz przede wszystkim ogromne jej przyspieszenie możliwe dzięki upowszechnieniu się wykorzystania prądu elektrycznego.

Nie bez znaczenia była też sytuacja społeczno-polityczna na świecie i związane z tym wielkie wydarzenia (Wiosna Ludów, zniesienie systemu feudalnego w Europie i niewolnictwa w Stanach Zjednoczonych, wojna secesyjna), dzięki którym idee wolnościowe i wyzwolenicze szybko rozprzestrzeniały się, niosąc ze sobą zmiany o charakterze ustrojowym.

W przypadku Polski dodatkowy kontekst tworzył fakt, iż kraj borykał się z klęską Powstania Styczniowego, która w pierwszej dekadzie po jego upadku doprowadziła do sytuacji, opisywanej przez wybitnego historyka, Stefana Kieniewicza, w ten oto sposób: „*Sądząc z pozorów, po klęsce powstania sprawa polska dosięgła dna. Autonomia Królestwa uległa likwidacji, język polski wyrugowano ze szkół i urzędów, zamknięto Szkołę Główną. Ze sprawą polską przestano się liczyć na arenie międzynarodowej. Luminarze społeczeństwa polskiego, niezależnie od swych przekonań politycznych publicznie odrzekali się dążenia do niepodległości (...)*”.

Tworzenie muzeów przemysłowo-technicznych na ziemiach polskich w powyżej zarysowanych okolicznościach służyć miało rozwojowi oświaty i przemysłu, które w przyszłości miały dźwignąć naród. Było wyrazem najgłębszego i autentycznego patriotyzmu.

Jak określono to w Uchwale Rady Miasta Krakowa z dn. 4 czerwca 1868 roku, na mocy której powołano do życia Muzeum techniczno-przemysłowe w Krakowie jego podstawowym celem miało być „podniesienie przemysłu ze szczególnym uwzględnieniem rękodzieł w kierunku technicznym i artystycznym”.

Zgodnie z *Przewodnik po zbiorach Muzeum Przemysłowego im. dra A. Baranieckiego z 1928 r.* przy Muzeum działały: licząca 40 000 woluminów i ponad 20 000 rycin biblioteka, Instytut psychotechniczny „badający uzdolnienia jednostek w związku z poszczególnymi zawodami”, poradnie: zawodowa, artystyczna (zajmująca się projektowaniem oraz poradnictwem „w zakresie reklamy, zgodnie z rozporządzeniami Magistratu”), biuro organizacji pracy wspomagające przedsiębiorców w zakresie optymalizacji pracy, pracownie: metalowa, stolarska, drukarska, introligatorska, cynkograficzna, hafciarska, kilimkarska oraz kino i szopka krakowska, która odgrywana była między 26 grudnia a 2 lutego. Poza tym Muzeum organizowało kursy rysunku geometrycznego, rysunków zawodowych (dla różnych profesji), rachunkowości, kursy różnych typów wytwórczości fabrycznej i rękodzielniczej w zależności od potrzeb, wykłady, odczyty, wystawy, pokazy, konkursy i wycieczki, jak też publikowało trzy czasopisma: *Rzeczy piękne* – poświęcone sztukom stosowanym oraz zeszyty branżowe *Wzory mebli zabytkowych i nowoczesnych* i *Wycinanki ludu polskiego*.

Od powstania krakowskiego Muzeum techniczno-przemysłowego dzieli nas ponad 150 lat, a mimo to, sposób jego organizacji i prowadzenia oraz dorobek wciąż wydają się nowatorskie i plasują tę wyjątkową placówkę w kategorii wzorców, do których trzeba i warto dążyć. Muzeum Inżynierii i Techniki w Krakowie nie jest spadkobiercą Muzeum techniczno-przemysłowego w sensie ścisłym. **Jednak na gruncie ideowym, czujemy się nie tylko powiernikami tradycji, ale przede wszystkim staramy się być naśladowcami.**

Muzeum Inżynierii i Techniki

RYS HISTORYCZNY, SIEDZIBY

Muzeum Inżynierii i Techniki zostało powołane do życia Uchwałą Rady Miasta Krakowa nr MCXXII/1112/98 z dn. 18.06.1998 r. i rozpoczęło swą działalność kilka miesięcy później, w dn. 1 października tegoż roku.

Niniejszy dokument ma zatem pewną symbolikę, gdyż składany jest w roku, w którym przypada 25. rocznica powstania instytucji.

Muzeum ulokowane zostało w części kompleksu budynków wchodzących w skład zabytkowej zajezdni tramwajowej, mieszczącej się przy ulicy św. Wawrzyńca w Krakowie. Najstarsze obiekty zostały wybudowane wg. projektu H. Gérona ok. roku 1882, przez spółkę Belgijskie Towarzystwo Kolei Żelaznych (Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires), założoną przez Bank Belgijski (Banque de Belgique). Spółka otrzymała od Gminy Kraków koncesję na budowę i eksploatację pierwszych w mieście linii tramwajowych. Dzisiejsze budynki E, B oraz C mieściły odpowiednio: remizę tramwaju konnego wąskotorowego, kuźnię, stajnie dla koni zdrowych i chorych oraz magazyny paszy. Największymi walorami estetycznymi odznacza się budynek E, murowany na drewnianym szkielecie z wypełnieniem ceglany, o konstrukcji ryglowej (tak zwany „mur pruski”) – rzadki w Krakowie typ budownictwa.

Budynki obsługiwały pierwszą linię tramwajową w Krakowie, która łączyła Most Podgórski z dworcem.

W 1900 roku, na skutek elektryfikacji linii tramwajowych, zespół rozbudowano według projektu Karola Knausa. Wybudowano kompleks hal zespolonych (dzisiejszy budynek D) dla tramwaju elektrycznego wąskotorowego, mieszczący zajezdnię, warsztaty oraz elektrownię. Wtedy też przebudowano pomieszczenia administracyjne i zaplecze. Wszystkie wzniesione wówczas budynki to obiekty murowane.

W latach 1912-1913 zbudowano dyspozytornię (budynek J) oraz wozownie dla tramwajów normalnotorowych (budynek F), także po przeciwnej stronie ul. św. Wawrzyńca (budynki K i L). Wynikało to z faktu, że wagony normalnotorowe, które zakupiła Krakowska Miejska Kolej Elektryczna (ówczesny odpowiednik MPK) były większe od wąskotorowych i nie mieściły się w starszych halach.

Dalsza rozbudowa przypadła na lata 20. XX wieku, kiedy to z uwagi na zakup autobusów wybudowano garaże i warsztaty dla tych pojazdów, będące – podobnie jak najstarsza zajezdnia tramwaju konnego czy hale dla wagonów normalnotorowych – budynkami wzniesionymi jako mur pruski. Tego typu obiekty nie są trwałe, tak więc decyzja o wykonaniu ich we wspomniany sposób dowodzi, iż miały to być pomieszczenia tymczasowe, służące tylko do wybudowania nowej zajezdni (1938 r.).

Tramwaje ostatecznie zniknęły z zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca na przełomie lat 50. i 60. XXw, a w budynkach, które po nich pozostały, urządzono warsztaty autobusowe i magazyny. Kompleks był wielokrotnie rozbudowywany i przebudowywany, a budynki z czasem zmieniały swoje przeznaczenie.

Walory estetyczne, architektoniczne i historyczne kompleksu zadecydowały o tym, iż w roku 1985 cały kompleks zajezdni, po obu stronach ul. św. Wawrzyńca (po nieparzystej to obiekty będące dziś własnością gminy, po parzystej – własność Kanoników Laterańskich), wpisany został do Rejestru Zabytków pod numerem A-680.

ODDZIAŁY

Ogród Doświadczeń im. Stanisława Lema

al. Pokoju 68

Ogród Doświadczeń powstał w 2007 r. jako pierwszy park edukacyjny w Polsce. Jego celem była popularyzacja fizyki. Od kwietnia 2008 roku jest częścią Muzeum. Na obszarze 7,5 ha zieleni znajduje się obecnie ponad 100 stanowisk do wykonywania prostych eksperymentów fizycznych z różnych dziedzin (akustyki, mechaniki, hydrostatyki, optyki). Ogród wzbogacany jest o nowe urządzenia, poszerza się także jego zakres tematyczny, tak, aby przybliżyć zwiedzającym kolejne dziedziny wiedzy (jak geologia czy botanika).

Hangar Czyżyny

os. 2 Pułku Lotniczego 26a

Zabytkowy hangar jest jednym z kilku elementów infrastruktury dawnego Lotniska Kraków-Rakowice-Czyżyny. Został wzniesiony w latach 30. ubiegłego wieku.

W 1928 r. na wojskowym lotnisku w Rakowicach utworzono cywilny port lotniczy, który był trzecim tego typu portem w Polsce (po Warszawie i Lwowie). Operatorem i twórcą stacji było Ministerstwo Kolei Żelaznych, a głównym jej użytkownikiem prywatne towarzystwo lotnicze Aerolloyd (od roku 1925 do 1928 działające pod nazwą Aerolot). W latach 1929–1939 użytkownikiem portu stało się państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze LOT. Loty z Krakowa odbywały się do Lwowa, Wiednia i Budapesztu, tym samym był to drugi – po Warszawie – port międzynarodowy.

W 1929 r. Ministerstwo Komunikacji rozpoczęło budowę nowego i nowoczesnego portu lotniczego na polach w Czyżynach. Hangar wzniesiono według projektu Izydora Stella Sawickiego, absolwenta Politechniki Lwowskiej, pracownika Akademii Górniczo-Hutniczej, przyszłego rektora (pierwszego) Politechniki Krakowskiej. Jak pisał Mieczysław Mikulski: „rozmiary żelbetowego obiektu były jak na owe czasy imponujące. Posiadał on bowiem 53 m długości, 37 m szerokości i 12 m wysokości. Również konstrukcja jego była na wskroś nowoczesna. Szklany i prawie płaski dach hangaru zawieszony był na stalowym łukowym szkielecie. Tego rodzaju rozwiązanie konstrukcyjne było bardzo ekonomiczne, eliminowało bowiem z ogrzewania stosunkowo dużą przestrzeń znajdującą się między łukami a stropem. Bramy hangaru były metalowe, a rozpiętość ich równała się długości hali hangarowej. Otwieranie i zamykanie hangaru odbywało się przy pomocy mechanizmów elektrycznych, przy czym procedura ta nie trwała dłużej niż 2 minuty. Hangar ogrzewany był centralnie, posiadał własną kotłownię, instalację wodociagową i urządzenia przeciwpożarowe. Przed hangarem znajdowała się płyta betonowa o szerokości ok. 40 m, która służyła do manewrowania płatowcami, a także spełniała rolę peronu dla podróżnych. Budynek hangaru podzielony był na trzy części: w środkowej znajdowały się samoloty i inny sprzęt lotniczy, lewą stronę przeznaczono na podręczny warsztat mechaniczny. W prawej mieściły się biura: zarządu Portu Lotniczego, zawiadowcy lotniska, Urzędu Celnego i Polskich Linii Lotniczych LOT. Teren portu lotniczego był ogrodzony, a dojście do niego prowadziło drogą asfaltową od szosy Mogilskiej [obecnie aleja Jana Pawła II]. Dla ułatwienia dowozu paliwa (benzyny, oleju, węgla), a także innych ciężkich ładunków, połączono port lotniczy bocznicą kolejową ze stacją w Czyżynach” (Mieczysław Mikulski, *Z historii krakowskiego cywilnego poru lotniczego Rakowice-Czyżyny*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, 17/1).

Oddanie hangaru do użytku nastąpiło 5 grudnia 1931. W 1934 r. lotnisko w Czyżynach otrzymał urządzenia naprowadzające umożliwiające lądowanie w trudnych warunkach atmosferycznych. Nowa stacja goniometryczna została ulokowana w odległości ok. 1,5 km od lotniska.

Sąsiedztwo lotniska wojskowego prawdopodobnie przesądziło o tym, że port cywilny był jednym z pierwszych obiektów na ziemiach polskich zbombardowanych 1 września 1939 r. rano. Sam hangar ucierpiał w stopniu umiarkowanym, znacznemu zniszczeniu uległo natomiast pole wzlotów.

6 września 1939 r. lotnisko zajęło Luftwaffe, wykorzystując je następnie do roku 1944 za swoją bazę (powiększeniu uległo m.in. pole wzlotów).

Z początkiem roku 1945 lotnisko zostało zniszczone przez wycofujące się wojska niemieckie, a kilka dni później (18 stycznia) zajęte przez wojska rosyjskie. Przywrócone zostały lotnicze funkcje obiektu. W połowie 1945 roku lotnisko przekazano Polsce, i choć Ministerstwo Komunikacji przywróciło obsługę ruchu cywilnego (z Rakowic), sam hangar pozostał w gestii wojska, aż do roku 1957 w którym to przekazano jego użytkowanie PLL LOT. Nieopodal hangaru powstał budynek pełniący funkcję dworca lotniczego dla pasażerów, a w samym hangarze samoloty parkowano i serwisowano.

W 1963 r. hangar przejęło MPK i urządziło w nim zajezdnię autobusową z warsztatami.

W roku 2009 obiekt został przekazany w użytkowanie Muzeum Inżynierii i Techniki (wówczas Muzeum Inżynierii Miejskiej).

DZIAŁALNOŚĆ

Pierwotnie przedmiot działalności instytucji został określony jako: „gromadzenie, dokumentowanie, ochrona i udostępnianie zabytków techniki związanych z komunikacją miejską, gospodarką komunalną i inżynierią miejską, w tym – z energetyką i gazownictwem”. Zapis ten dobrze odzwierciedlał pierwotną ideę, która legła u podstaw utworzenia muzeum.

W obecnie obowiązującym (od 16.02.2022 r.) Statucie zakres działania uległ koniecznej modyfikacji i brzmi następująco: „Do zakresu działania Muzeum należy trwała ochrona zabytków techniki i nauki, informowanie o wartościach i treści gromadzonych zbiorów oraz upowszechnianie wiedzy i rozwijanie zainteresowań historią techniki, a szczególnie gospodarki komunalnej i inżynierii miejskiej”.

Głównym uzasadnieniem dla wprowadzenia zmian w definicji zakresu działania Muzeum była konieczność uporządkowania spraw fundamentalnych, związanych z tożsamością Muzeum, która jest definiowana przede wszystkim przez kształt kolekcji i prowadzoną działalność. Wprawdzie aktualny zakres działania pełniej oddaje charakter instytucji (w tym zbiorów i oddziałów) pozostaje jednak definicją kompromisową, która być może będzie wymagała kolejnej redefinicji.

Muzeum prowadzi działalność zgodnie ze Statutem i Ustawą o muzeach oraz Ustawą o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej. Głównymi formami działalności Muzeum są:

- gromadzenie i opracowywanie zbiorów
- konserwacja
- organizacja wystaw
- działalność edukacyjna skierowana do różnych grup wiekowych
- działalność wydawnicza.

ZBIORY

Twórcy pierwszej koncepcji programowej Muzeum zakładali współpracę we współtworzeniu placówki z podmiotami historycznie i faktycznie związanymi z kwartałem św. Wawrzyńca: Zakładem Gazowniczym, Zakładem Energetycznym i Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji. Wybrana dla instytucji nazwa – Muzeum Inżynierii Miejskiej – odpowiadała takiej właśnie wizji, zwłaszcza że kolekcja podzielona miała być na działy: Komunikacja miejska, Transport, Gospodarka komunalna, Przemysł oraz Technika na co dzień.

Zacznem kolekcji były zbiory Składnicy Taboru Zabytkowego MPK, z zasobów której do nowo powstałej miejskiej instytucji trafiło 20 pojazdów komunikacji miejskiej (wagony tramwajowe, autobusy, pojazdy techniczne) z lat 1900-1960 wraz z dokumentacją techniczną, archiwalną i fotograficzną oraz innego typu obiekty, stanowiące głównie przykłady urządzeń z zakresu technik biurowych i telekomunikacji.

Zbiory nie były w żaden sposób zewidencjonowane, w większości ich stan zachowania był zły lub bardzo zły. Widoczny jest też fakt braku namysłu lub doświadczenia przy przejmowaniu zbiorów Składnicy przejawiający się przyjmowaniem wielu urządzeń tego samego typu, urządzeń bez większej wartości historycznej lub urządzeń – wciąż dostępnych na rynku kolekcjonerskim – w bardzo złym stanie zachowania.

W roku 2017 zbiory Muzeum liczyły 1882 pozycje inwentarzowe. Na przestrzeni lat 2017-2022 przyrost zbiorów oscyluje w ok. 60%, ilość pozycji inwentarzowych na koniec roku wyniosła 3066 (pozycji).

Kolekcja jest podzielona na 12 działów zbiorów: Pojazdy szynowe, Pojazdy kołowe, Komunikacja miejska, Inżynieria miejska, Technika odtwarzania dźwięku, Technika odtwarzania obrazu, Technika biurowa, Telekomunikacja, Technika gospodarstwa domowego, Rzemiosło, Przyrządy naukowo-badawcze, Maszyny przemysłowe, Varia.

Podział ten nie wydaje się optymalny, ani też w pełni nie odzwierciedla specyfiki zbiorów.

Należy też wspomnieć, iż cechą wyróżniającą kolekcję MIT są obiekty wielkogabarytowe oraz wieloczęściowe, wymagające nie tylko odpowiednich przestrzeni magazynowych (lub ekspozycyjnych), ale też stawiając specyficzne wymagania logistyczne (konieczność wykorzystania specjalistycznego sprzętu typu HDS, laweta niskopodłogowa). Część z tych obiektów (tramwaje, autobusy, wozy serwisowe i techniczne) pochodząca pierwotnie z zasobów MPK to obiekty wymagające pełnej konserwacji, której koszty szacujemy na kilkanaście milionów złotych.

Działalność merytoryczna Muzeum w tym zw. z opieką nad zbiorami wykazywała (i w pewnych aspektach ten stan rzeczy jest nadal aktualny) pewne niedociągnięcia. W zw. z czym na przestrzeni lat 2017-2022 Muzeum podjęło podstawowe działania naprawcze, tj.:

- na poziomie regulaminu organizacyjnego uporządkowana została i usystematyzowana kwestia nabywania obiektów do zbiorów, poprzez wprowadzenie kolegiąlnego ciała doradczego w postaci Komisji Nabytków; Komisja przejęła prowadzenie całości spraw zw. z nabytkami
- uzupełnione zostało znakowanie obiektów
- zakupiony został i rozpoczęto wdrażanie system do elektronicznej ewidencji zbiorów
- zaktualizowane i urzeczywistnione zostały zapisy regulaminu organizacyjnego dot. gromadzonych zbiorów, zakresu działań komórek merytorycznych, biblioteki

Podjęto również działania zw. z przechowywaniem zbiorów, tj.:

- magazyny zostały uporządkowane, pozostawiono w nich wyłącznie te obiekty, które miały uregulowany status prawny (tj. zostały nabyte do zbiorów lub też mają poświadczony protokołem lub umową cel i termin czasowego przechowywania w Muzeum)
- utworzony został tzw. magazyn przejściowy, w którym mogą być realizowane kwerendy, przeglądy, itp. (przestrzeń w magazynach zbiorów jest tak szczupła, iż absolutnie nie pozwala na prowadzenie tam jakiegokolwiek działalności poza przechowawczą)
- magazyny zbiorów zostały wyposażone w profesjonalny system regałów (przesuwnych i stacjonarnych), co powiększyło niewielkie przestrzenie przechowawcze (dotyczy to wyłącznie magazynów w siedzibie głównej)
- naprawiony został system klimatyzacji, zapewniający w miarę stabilne warunki klimatyczne w magazynie (dotyczy to wyłącznie magazynów w siedzibie głównej)
- wyremontowano budynek (tzw. SUM C) z przeznaczeniem na magazyny zbiorów na terenie oddziału Hangar Czyżyny
- budynek został wyposażony w regały (stacjonarne) oraz sprzęt niezbędny do pracy ze średnimi gabarytami (wózek widłowy, wózki paletowe, zwyżka, suwnica do przenoszenia dużych ciężarów)
- wynajęty został magazyn zewnętrzny, spełniający wszelkie wymogi bezpieczeństwa i mikroklimatu; w magazynie przechowywane są obiekty, które zostały wywiezione z Hangaru
- wprowadzono system rejestrowania wejść i wyjść do magazynu (tzw. książki magazynowe)

W omawianym okresie (2017-2022) rozpoczęto również działania zw. z organizacją działalności konserwatorskiej, w zw. z czym skład osobowy zespołu konserwatorów został poszerzony o konserwatora dzieł sztuki (nie z uwagi na profil kolekcji, ale profesjonalne przygotowanie) a samą konserwacją zaczęto realizować systematycznie, w oparciu o plany roczne. Nawiązano również współpracę ze specjalistami zewnętrznymi, zarówno w zakresie opracowywania programów konserwatorskich, jak i prowadzenia prac.

Działalność konserwatorska pozostaje jednym z dwóch obszarów działalności merytorycznej, który w najbliższych latach będzie wymagał największych nakładów i uwagi. W początkowym okresie działalności Muzeum konserwacja zbiorów była realizowana w stopniu minimalnym, brak było profesjonalnej kadry, podczas gdy potrzeby w tym względzie były i pozostają bardzo duże. Rok do roku ilość konserwowanych zbiorów – siłami własnymi i zewnętrznymi – wzrasta.

Drugim (i zarazem ostatnim) obszarem działalności zw. z opieką nad zbiorami jest dokumentacja fotograficzna zbiorów. Muzeum nie posiadało i nie posiada własnej pracowni. Dokumentacja zbiorów nie była dotychczas wykonywana w sposób systematyczny. W latach 2019-2021 zrealizowany został projekt digitalizacji 3D zbiorów, który objął 183 obiekty, udostępniane obecnie w katalogu zbiorów on-line.

Digitalizacja wszystkich obiektów została poprzedzona konserwacją. Choć liczba 183 obiektów, w kontekście digitalizacji muzealiów, gdzie obiekty liczy się w setkach, jeśli nie w tysiącach, wydaje się być skromna, należy wspomnieć, iż część digitalizowanych obiektów była wielkogabarytowa (wagon tramwajowy, auta, motocykle, kabina dźwigu osobowego, itp.), co stawiało poprzeczkę digitalizacyjną bardzo wysoko.

DOSTĘPNOŚĆ

W 2022 r. Muzeum rozpoczęło działania zwiększające dostępność oferty kulturalnej i edukacyjnej dla osób ze szczególnymi potrzebami. W ramach tych działań zrealizowane zostały szkolenia dla pracowników Muzeum, zwiększające kompetencje zespołu i uwrażliwiające na potrzeby różnych grup odwiedzających oraz zakupiony został sprzęt, poprawiający warunki poruszania się po wystawie stałej (wózki inwalidzkie, krzesłolaski, słuchawki wydłużające, podjazd, przywoływacze). Aktualnie trwają szkolenia bardziej ukierunkowane, tj. obsługa klienta trudnego i szkolenia z języka migowego. Nawiązaliśmy również współpracę z ekspertami w dziedzinie dostępności, którzy współpracują z Muzeum przy opracowywaniu scenariuszy zajęć.

Zrobione zostało również badanie drogi, jaką muszą przejść osoby ze szczególnymi potrzebami do i z Muzeum, od momentu pozyskania informacji o zajęciach czy oprowadzaniu, aż do uczestnictwa w nim. Na bazie przeprowadzonego audytu opracowywane są filmy instruktażowe. W przygotowaniu są również akcesoria i materiały dodatkowe (plany i ulotki tyflograficzne, makieta 3D terenu Zajezdni), które stanowiąc będą dodatkowy materiał wspomagający zwiedzanie i wizytę w Muzeum. W planach na rok bieżący jest przygotowanie ścieżki zwiedzania w formie audio z elementami audiodeskrypcji.

ZARZĄDZANIE

Istotnym elementem rozwoju Muzeum było przeprowadzenie koniecznej reorganizacji funkcjonowania instytucji mającej na celu maksymalizację wykorzystania potencjału ludzkiego, świadome planowanie, dostosowanie przepisów wewnętrznych do obowiązującego prawa (regulamin organizacyjny, zmiana polityki rachunkowości, centralny rejestr umów, regulamin udzielania zamówień) oraz usprawnienie obiegu dokumentów. Ogromnym wyzwaniem było wdrożenie odpowiednich procedur i rozwiązań informatycznych w księgowości i administracji Muzeum w celu sprawnego zarządzania jednostką i jej finansami (system zamówień wewnętrznych, system budżetowania, system finansowo-księgowy, system sprzedaży i rezerwacji biletów). W roku 2017 zostały uregulowane statusy nieruchomości będących w użytkowaniu Muzeum oraz przeprowadzono aktualizację stanu aktywów i pasywów poprzez dokonanie korekt zapisów księgowych za lata ubiegłe.

W strukturze Muzeum pojawił się Dział Promocji i Dział Projektów. Działania te przyczyniły się, w kontekście realizowanych inwestycji, do optymalizacji kosztów funkcjonowania Muzeum.

Niezwykle ważne dla budowania tożsamości Muzeum było przeprowadzenie zmiany nazwy z „Muzeum Inżynierii Miejskiej” na „Muzeum Inżynierii i Techniki”. Zmiana ta, która w naszej opinii zdecydowanie wierniej odpowiada profilowi instytucji, w tym profilowi kolekcji, jest też pełniejsza, pozostawiając miejsce dla Ogródu Doświadczeń oraz dalszego rozwoju Muzeum.

ZATRUDNIENIE

Na koniec roku 2022 r. w Muzeum zatrudnionych było 57 osób, co stanowi wzrost o ok. 30% w stosunku do roku 2017. Największy roczny wzrost zatrudnienia zanotowano w roku 2021, co było związane z wejściem projektów inwestycyjnych (w siedzibie głównej i w Hangarze) w fazę finalną. Mimo wzrostu ilościowego, struktura zatrudnienia na przestrzeni lat 2017-2023 pozostaje bez znaczących zmian, a udział pracowników zatrudnionych w pionie merytorycznym waha się między 20 a 25% ogółu zatrudnionych w Muzeum, co odpowiada danym statystycznym dot. muzeów w Polsce.

INWESTYCJE

W latach 2017 - 2022 Muzeum zrealizowało kilkanaście projektów na łączną kwotę netto ponad 76 mln zł z czego 37,2 mln zł pokryto ze źródeł zewnętrznych, 37,5 mln zł z wkładu GMK a 1,3 mln zł wkład własny Muzeum

Najważniejsze realizacje:

1. Rewaloryzacja zabytkowej siedziby Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie na potrzeby nowoczesnego muzeum nauki i techniki

Okres realizacji: 2017-2023

Całkowita wartość Projektu: 46 925 473,24 zł

2. Zimowy Ogród Doświadczeń – poszerzenie oferty Ogródu Doświadczeń im. Stanisława Lema w Krakowie

Okres realizacji: 2017-2021

Całkowita wartość Projektu: 6 249 246,41 zł

3. Zabytki sztuki inżynierskiej bez tajemnic – digitalizacja i upowszechnienie kolekcji ze zbiorów Muzeum Inżynierii i Techniki

Okres realizacji: 2019-2021

Całkowita wartość Projektu: 2 016 962,66 zł

4. Rewitalizacja zespołu zabytkowego hangaru lotniczego przy ul. I. Stella-Sawickiego 41

Okres realizacji: 2017-2022

Całkowita wartość Projektu: 13 704 143,21 zł

5. Kompleksowa renowacja wrót hangaru wraz z rozbiórką wtórnych dobudówek

Okres realizacji: 2017 r.

Całkowita wartość Projektu: 1 461 285,56 zł

FINANSE

Muzeum jest gminną instytucją kultury, podstawę gospodarki finansowej stanowi dotacja podmiotowa od Organizatora. Na kopertę budżetową instytucji składają się dodatkowo: dotacje celowe, środki pozyskiwane w trybie grantów oraz przychody własne. Udział przychodów własnych w budżecie Muzeum jest niebagatelny i wynosił średnio ok. 40%.

W roku 2018, pomimo przygotowań do prac budowlanych, działania podejmowane przez Muzeum przyczyniły się do znaczącego (40%) wzrostu frekwencji w stosunku do roku 2017, co bezpośrednio przełożyło się do zwiększenia przychodów własnych (liczba zwiedzających ogółem wyniosła 250 tys.). W roku 2018 Muzeum wypracowało przychody pokrywające 55% kosztów funkcjonowania jednostki.

Rok 2019 już na etapie planowania wymagał sporych kompetencji w zakresie zarządzania ryzykiem. Znaczne ograniczenie przestrzeni ekspozycyjnej w 2019 roku, związane z rewaloryzacją zabytkowej siedziby przy ul. Św. Wawrzyńca oraz wynikający z tego spadek przychodów własnych Muzeum, przy równoczesnym prowadzeniu innych skomplikowanych inwestycji finansowanych ze środków UE, wymagał podjęcia trudnych decyzji zarówno organizacyjnych jak i kadrowych. W porozumieniu z załogą zredukowany został fundusz płac, co nie pociągnęło za sobą większego ryzyka ograniczenia funkcjonowania Muzeum.

Na początku 2019 r. w momencie ustalenia harmonogramu robót budowlanych okazało się, że prace budowlane będą dużo bardziej inwazyjne, niż przewidywaliśmy na etapie projektowania budżetu. Spowodowało to drastyczne zmniejszenie przestrzeni, w których Muzeum mogło prowadzić działalność odpłatną. W związku z tym kalendarz zaplanowanych zajęć edukacyjnych i lekcji muzealnych musiał zostać zredukowany do możliwego minimum, a po kilku tygodniach zmuszeni byliśmy zupełnie zawiesić przyjmowanie grup. Analogicznie sytuacja wyglądała w odniesieniu do powierzchni wynajmowanych komercyjnie.

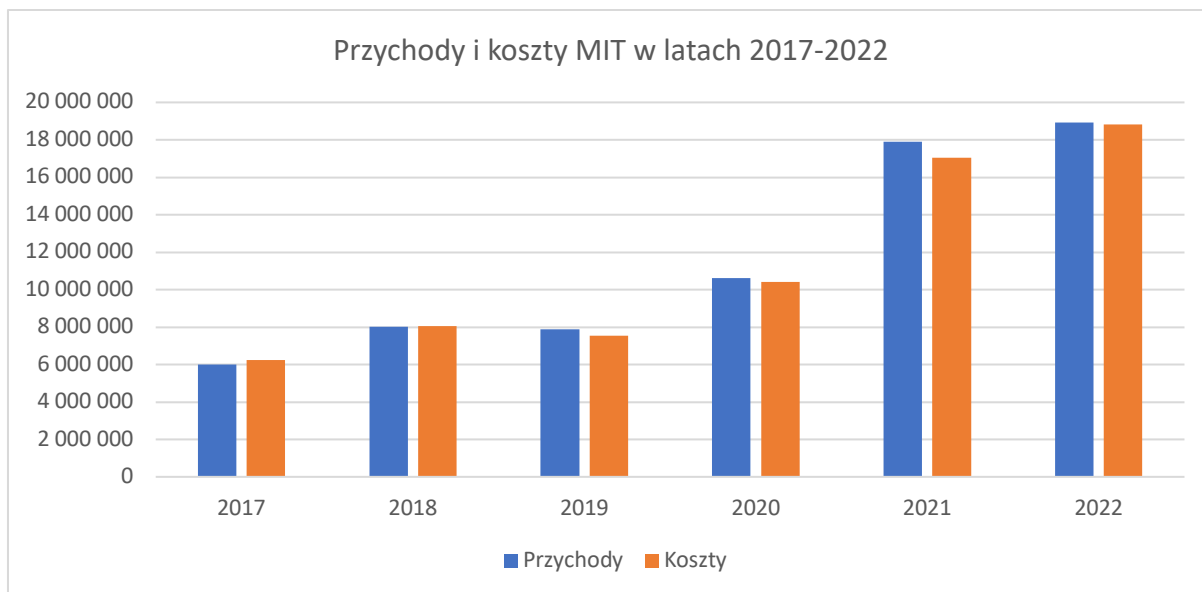
Już w kwietniu 2019 r. przestrzeń ograniczała się do hali F, gdzie prezentowana była wystawa *Tramwaje na Wawrzyńca*. W tym czasie drastycznie spadły przychody własne z działalności zarówno statutowej jak i gospodarczej. Konieczna była wnikliwa analiza funkcjonowania jednostki i podjęcie szeregu działań ograniczających koszty funkcjonowania.

Muzeum w dalszym ciągu poszukiwało nowych możliwości realizacji zadań statutowych przynoszących przychody, w tym celu w pozyskanym budynku G przeprowadzono prace adaptacyjne umożliwiające wykorzystanie go jako miejsca do stworzenia tzw. *Strefy kreatywności* oraz sali edukacyjnej. Sala od momentu otwarcia cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem grup szkolnych.

Lata 2020 i 2021 były okresem trudnym dla wszystkich instytucji kultury. Realizując zadania inwestycyjne w każdej lokalizacji Muzeum: siedziba główna, Ogród Doświadczeń oraz Hangar, konieczne było obniżenie poziomu kosztów w planie finansowym do minimum. Pewnym remedium była współorganizacja wydarzenia–ekspozycji edukacyjno-rozrywkowej o charakterze parku iluminacji pt. *Alicja w Krainie Czarów*. Realizacja była bezpieczna finansowo dla Muzeum, nie generowała żadnych dodatkowych kosztów oprócz tych, które Muzeum i tak było zmuszone ponosić w okresie zimowym. Wielki sukces frekwencyjny wystawy przyniósł Muzeum pół miliona złotych zysku i całkowicie zmienił sytuację finansową Instytucji. Uzyskane oszczędności zabezpieczyły finansowanie związane ze wzrostem kosztów utrzymania obiektów, spowodowanym ciągłym wzrostem cen oraz zwiększoną powierzchnią całkowitą obiektów, jak też umożliwiły zrealizowanie niezbędnych do wykonania remontów w celu prowadzenia dalszej działalności statutowej (np. udrożnienie odwodnienia w Ogrodzie Doświadczeń, impregnacja elementów drewnianych w hali E, malowanie ścian w hali F, remont przyłącza elektrycznego, malowanie ogrodzenia itd.) i inwestycji (zakup agregatu wody lodowej, wykonanie przyłącza energetycznego w Ogrodzie).

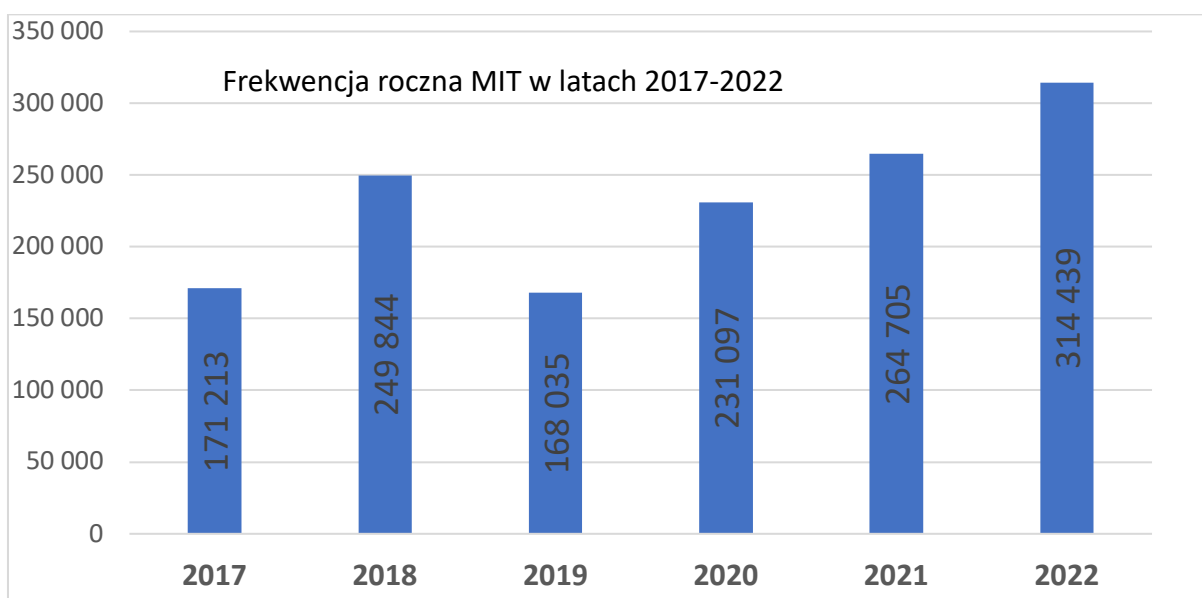
Struktura przychodów i kosztów w latach 2017-2022:

Przychody	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dotacja GMK	2 927 000,00	3 579 400,00	4 619 200,00	4 683 200,00	5 561 700,00	6 634 900,00
Przychody muzeum	2 570 421,84	3 648 181,05	2 180 763,47	4 758 079,03	5 586 775,93	5 056 469,72
Przychody z amortyzacji	390 553,43	679 753,21	1 036 053,78	1 104 857,30	3 851 934,92	5 716 897,52
Pozostałe przychody operacyjne	97 840,23	94 341,83	33 399,60	83 140,83	2 883 775,93	1 505 991,16
	5 985 815,50	8 001 676,09	7 869 416,85	10 629 277,16	17 884 186,78	18 914 258,40
Koszty						
Wynagrodzenia i koszty utrzymania	2 573 733,01	3 071 082,78	3 327 582,63	3 413 048,19	4 247 217,62	4 945 549,68
Energia (media)	312 389,26	260 924,43	271 871,83	319 835,42	493 341,35	682 534,84
Usługi obce i materiały	1 570 373,22	2 335 857,65	1 502 336,65	4 665 438,87	4 782 085,36	4 167 116,76
Wynagrodzenia cywilno prawne	909 033,31	1 093 131,65	779 153,07	470 041,29	605 503,88	862 895,81
Podatki i opłaty	194 959,05	285 862,60	254 902,01	241 445,70	273 489,73	326 989,75
Amortyzacja	638 901,91	867 245,13	1 311 976,40	1 265 077,45	4 072 656,50	5 967 115,11
Pozostałe koszty operacyjne	52 482,04	134 785,38	100 795,09	39 482,04	2 561 702,05	1 872 789,18
	6 251 871,80	8 048 889,62	7 548 617,68	10 414 368,96	17 035 996,49	18 824 991,13



FREKWENCJA

W roku 2018 Muzeum osiągnęło bardzo wysoki poziom frekwencji w oparciu o istniejącą infrastrukturę. Natomiast w 2019 roku rozpoczęliśmy przygotowania do modernizacji siedziby głównej co wiązało się z zamknięciem prawie całej przestrzeni ekspozycyjnej i znacząco ograniczyło możliwości wystawienniczo-edukacyjne. W latach następnych Muzeum konsekwentnie odbudowywało frekwencję we wszystkich oddziałach. Poniższy wykres potwierdza, że pomimo realizacji wielu zadań inwestycyjnych jednym z priorytetów było utrzymanie kontaktu z odbiorcami oferty Muzeum. W poszczególnych latach działania wspierające były dostosowane do zadań realizowanych w Muzeum. Od roku 2019 udało się utrzymać sukcesywny wzrost frekwencji.



Kierunki działania Muzeum Inżynierii i Techniki w latach 2024-2031

Najbliższe lata powinny być okresem, w którym Muzeum wypracuje swój indywidualny charakter, wzmocni tożsamość i sprofesjonalizuje działalność w zakresach związanych z muzealnictwem.

Wszystko wskazuje też jednak na to, iż kolejna dekada będzie okresem równie intensywnych, co ostatnie lata, działań inwestycyjnych. Należy zaznaczyć, iż zarówno Zespół, którym miałem przyjemność kierować w ostatnich siedmiu latach, jak i poprzednicy, włożyli wielki wysiłek w ratowanie substancji architektonicznej Muzeum, która przez dekady ulegała stopniowej, acz nieuchronnej degradacji. Konieczność funkcjonowania w realiach finansowych limitowanych regulaminami projektów grantowych wielokrotnie zmuszała nas do dokonywania cięć projektów inwestycyjnych, co z jednej strony umożliwiało ubieganie się o środki, z drugiej jednak wymuszało etapowanie, nie zawsze optymalne. W kilku przypadkach, pewne etapy do dziś nie zostały zrealizowane, choć konieczność ich wykonania w najmniejszym stopniu nie straciła na aktualności.

Z uwagi na fakt, iż pewne kwestie inwestycyjne wymagają domknięcia, aby można było uznać, iż prace związane z modernizacją Muzeum zostały zakończone, w niniejszym dokumencie zdecydowałem się przedstawić sprawy inwestycyjne w pierwszej kolejności, przed zagadnieniami związanymi ze zbiorami i działalnością merytoryczną. Dla porządku jedynie dodam, iż owe inwestycje służą przede wszystkim zbiorom i opiece nad nimi.

Realizacja zamierzeń przedstawionych poniżej w większości, a z pewnością w odniesieniu do działań inwestycyjnych, uzależniona jest od kondycji finansowej Muzeum, a przede wszystkim od możliwości pozyskania zewnętrznych źródeł finansowani.

INWESTYCJE – SIEDZIBA GŁÓWNA

Siedziba główna Muzeum przy ul. Wawrzyńca przeszła w latach 1996-2022 gruntowne prace rewitalizacyjne, których zwieńczeniem było otwarcie wystawy stałej w nowych, powiększonych o kondygnację podziemną, wnętrzach. Rozciągnięcie projektu rewitalizacji kompleksu na wiele lat doprowadziło do swego rodzaju niespójności w określeniu potrzeb remontowych i użytkowych względem poszczególnych budynków. Efektem tego przeprowadzone w latach 1996-2012 prace remontowe, które przynajmniej w części miały charakter ratunkowy i bez wątpienia przyczyniły się do zachowania budynków w pełnym kształcie, jak też do późniejszego przywrócenia ich cech oryginalnych, całkowicie rozminęły się jednak z wymogami stawianymi nie tylko współczesnemu muzealnictwu, ale przede wszystkim współczesnym placówkom kultury, dla których podstawowym wyzwaniem jest spełnienie postulatu dostępności i dobrze rozumianej atrakcyjności dla publiczności. Budynki E, F i G nie były objęte projektem remontowym realizowanym w latach 2014-2022, aczkolwiek ich sytuacja użytkowa pod koniec 2023 roku jest różna.

Do całkowitego zakończenia procesu inwestycyjnego w odniesieniu do kompleksu dawnej zajezdni nieodzowna jest realizacja następujących przedsięwzięć:

1. Hala G: remont konserwatorski

Budynek G (dawny garaż autobusowy i warsztat) wyróżnia się walorami estetycznymi: w elewacji od strony zachodniej (od ul. Gazowej) odtworzone zostały szklone wrota, prowadzące dawniej do boksów garażowych dla autobusów. Liczne szklenia nadały budynkowi lekkości w wyrazie, która w połączeniu z widoczną drewnianą stolarką i konstrukcją budynku stanowi o jego urodzie.

Muzeum dysponuje dokumentacją budowlaną remontu budynku, który ma być przeznaczony na cele edukacyjne, podręczną bibliotekę i niewielką działalność gastronomiczną (czytelnia-kawiarnia), istotną dla Muzeum, gdyż aktualnie w kompleksie muzealnym brak jest choćby najmniejszego punktu gastronomicznego.

Remont budynku G będzie ostatnim etapem rewitalizacji kompleksu. Realizacja tego projektu wydaje się o tyle istotna, że nieczynna hala, posiadająca nieomal w całości transparentną witrynę od strony ul. Gazowej, która – jak wykazały to badania prowadzone przez UMK – jest jedną z ulic, którą podążają „potoki ludzkie” stanowi element bardzo negatywnie wpływający na wizerunek

i postrzeżenie instytucji przez publiczność. Trzeba też przyznać, że niewykorzystywanie budynku o takich walorach i usytuowaniu może być postrzegane jako marnotrawienie potencjału.

2. Hala E: wentylacja

Podobnie jak budynek G, również hala E (dawna remiza tramwaju konnego) nie była objęta ostatnio zrealizowanym projektem remontowym, aczkolwiek z uwagi na swoje położenie na terenie kompleksu, została włączona w ciąg ekspozycyjny.

Technologia wykonania budynku powoduje, iż panują w nim bardzo złe warunki klimatyczne (wysoka/niska temperatura w zależności od sezonu, fatalne warunki wilgotnościowe), tak dla obiektów jak i zwiedzających. Hala nie posiada wentylacji, zespolona z nią przeszklona przełączka łącząca budynki E, H i G powoduje, iż w lecie gorące powietrze wdziera się do hali, podnosząc temperaturę do blisko 30 st. C. Należy nadmienić, iż dokonane w roku ubiegłym pomiary temperatury na placu podawały wskazania w ok. 60 st. C!

Muzeum dysponuje gotową dokumentacją wykonawczą dla projektu.

3. Hala F: poprawa warunków ekspozycyjnych

Podobnie jak dwie wyżej opisane, również hala F nie była objęta ostatnim projektem inwestycyjnym, w zw. z czym istnieje konieczność przeprowadzenia prac obejmujących wymianę istniejącego oświetlenia na oświetlenie ekspozycyjne oraz wykonania wentylacji w budynku, który w chwili obecnej jej nie posiada.

4. Zieleń w kwartale św. Wawrzyńca

Dane podsumowujące rok 2022, które opublikował IMGW-PIB wskazują, że średnia temperatura powietrza w 2022 r. wyniosła w Polsce 9,5°C i była o 0,8 stopnia wyższa od średniej rocznej wieloletniej (1991-2020). Ubiegły rok był rokiem bardzo ciepłym. Wzrost temperatury pociąga zmiany dotyczące innych zjawisk meteorologicznych: zmianę wzorca opadów, a co ważniejsze – wzrost ryzyka anomalii i zjawisk ekstremalnych. Wysokie temperatury wpływają też na takie procesy atmosferyczne jak powstawanie blokad wyżowych przynoszących coraz dłuższe fale ekstremalnych upałów, po których nadchodzą równie ekstremalne opady wywołujące błyskawiczne powodzie i lawiny błotne.

Powyższe doprowadziło do intensyfikacji zjawiska zwanego *miejską wyspą ciepła*. Można przyjąć z niepokojąco dużą dozą prawdopodobieństwa, że stres cieplny zostanie niebawem uznany za jedną z chorób cywilizacyjnych. Nie należy zapominać, że stres cieplny odczuwany jest przez wszystkie organizmy żyjące w mieście i nie pozostaje bez znaczenia dla miejskich ekosystemów.

Tworzenie zielonej infrastruktury jest jednym ze sposobów radzenia sobie z problemem wzrostu temperatury w mieście i *de facto* winno być postrzegane nie jako działanie proekologiczne, lecz działanie na rzecz bezpieczeństwa zdrowotnego społeczeństwa.

Jak wspomniano wyżej, pomiary temperatury na dziedzińcu kwartału św. Wawrzyńca wskazywały w roku ubiegłym nawet 60 st. C, co oznacza, iż w sezonie letnim, plac jest całkowicie wyłączony z użytkowania. Nagrzewająca się powierzchnia placu wraz z przylegającą doń zabudową tworzy swego rodzaju studnię termiczną, która oddziałuje na pomieszczenia we wszystkich okalających plac budynkach, co ma znaczenie w szczególności w halach E i H, które nie posiadają systemu wentylacji oraz w budynku biurowym zamykającym plac od strony wschodniej. Przywrócenie zielonej infrastruktury na dziedzińcu kwartału św. Wawrzyńca jest zadaniem istotnym i pilnym. Ten nieduży projekt można łatwo rozbudować o udostępnienie niewielkiego „ogródka” na części działki przylegającej do muzealnego dziedzińca, a będącej we władaniu PGNiG. Wstęp do ogródka, który już dziś jest zadrzewiony, jest możliwy od strony placu (działki są oddzielone od siebie ogrodzeniem). Udostępnienie tego niewielkiego kawałka zieleni bez najmniejszej wątpliwości spotkałoby się z ogromną wdzięcznością publiczności Muzeum, jak też byłoby przyczynkiem do budowania lokalnej wspólnoty między Muzeum, dużą spółką i sąsiadami z dzielnicy – w myśl pierwotnej idei założycielskiej Muzeum, opartej na takiej właśnie synergii. Działanie to będzie możliwe po podpisaniu umowy dzierżawy terenu z właścicielem.

5. Przestrzeń biurowa dla Muzeum

Jedyny przeznaczony przez Muzeum na cele biurowe budynek (dawne stajnie, budynek B) ma powierzchnię użytkową ok. 350 m² (przy kubaturze ok. 3000 m³). Część pomieszczeń w budynku B to pomieszczenia o niskich, skośnych stropach, pozbawione klimatyzacji. W okresie letnim nierzadkie są sytuacje, gdy z uwagi na panujące warunki atmosferyczne i przepisy BHP, zmuszony jestem skracać czas pracy ze względu na temperatury panujące w pomieszczeniach.

Pozyskanie nowych przestrzeni biurowych dla Muzeum jest koniecznością, bez tego bowiem Muzeum traci w zasadzie możliwość rozwoju, gdyż w obecnym warunkach lokalowych nie ma możliwości ulokowania nowych kadr.

Jedną z potencjalnych i najbardziej realnych możliwości jest „domknięcie” muzealnego kwartału budynkiem A, znajdującym się na rogu ul. św. Wawrzyńca i Gazowej.

Kamienica A historycznie związana jest z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym: w latach 1938-1978 miała tu siedzibę dyrekcja MPK (wcześniej: Krakowskiej Miejskiej Kolei Elektrycznej), która przeniosła się do nowo powstałej siedziby przy ul. Brożka w Krakowie. Obecnie w budynku znajduje się jedynie dyspozytornia oraz biuro rzeczy znalezionych. Kubatura budynku wynosi ok. 3500 m³, natomiast powierzchnia użytkowa ok. 600m².

Przeniesienie funkcji administracyjno-biurowych z budynku B do A stworzy warunki do utworzenia Biblioteki wraz z czytelnią (która, mimo iż jest obecna w strukturze Muzeum od początku jego istnienia, to nie przewidziano na nią żadnego pomieszczenia – tak dla udostępniania zbiorów bibliotecznych, jak i przestrzeni magazynowych) oraz do stworzenia nowoczesnych pracowni edukacyjnych.

INWESTYCJE – ODDZIAŁY

1. Hangar: zagospodarowanie terenu i system oświetlenia

Udostępnienie Hangaru będzie w najbliższych latach najważniejszym projektem Muzeum. Jak wspomniałem we wstępie do tej części dokumentu, pewne ograniczenia regulaminów projektów spowodowały, iż ubieganie się o środki na remont Hangaru możliwe było jedynie w oparciu o zabytek rejestrowy, bez możliwości uwzględnienia otoczenia czy budynków magazynowych, a limit kwoty wyłączył z projektu nawet zabytkową płytę manewrową czy tzw. domek lotnika wpisane – podobnie jak Hangar – do rejestru zabytków.

Blisko 2,5 ha otoczenie budynku to: trzy hale magazynowe, drogi dojazdowe oraz komunikacyjne na terenie, niemal 600 m.b. ogrodzenia, zieleń, dół chłonny (wymaga specjalistycznych badań i ew. zabezpieczenia) oraz cała infrastruktura podziemna, która została odcięta, ale nie zawsze zabezpieczona (udroźniona została jedynie jedna nitka kanalizacji dla Hangaru). Muzeum dysponuje projektem uporządkowanie terenu (który obejmuje m.in.: budowę wjazdu od strony ul. Orlińskiego, zamknięcie wjazdu od strony ul. Medweckiego, nowy układ komunikacyjny przywracający znaczną część historycznych terenów zielonych, ogrodzenie i oświetlenie terenu, wymianą nawierzchni ze względu na jej zły stan, instalację kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikiem retencyjnym oraz zniwelowanie różnicy rzędnych pomiędzy posadzką Hangaru a wtórnie podniesionym terenem wokół i odtworzenie zabytkowej płyty manewrowej). Zakres prac jest obszerny, gdyż teren wokół Hangaru został w sposób znaczący zdegradowany.

Muzeum dysponuje też projektem wykonawczym oświetlenia, którego realizacja jest konieczna z uwagi na przewidziane w budynku funkcje (aktualnie w budynku jest wyłącznie oświetlenie techniczne).

Na marginesie dodam, iż z uwagi na to, że zakres prac koniecznych do przeprowadzenia w Hangarze jest obszerny i będzie wymagał sporych nakładów finansowych, jestem gotowy udostępnić publiczności wystawę w Hangarze przed zakończeniem inwestycji obejmującej teren (scenariusz i projekt wystawą są gotowe do realizacji). Nie jest to decyzja oczywista, gdyż prace pyłące i brudzące nie będą mogły być prawdopodobnie prowadzone przy jednoczesnej obecności

obiektów zabytkowych w budynku, z uwagi na ich bezpieczeństwo konserwatorskie. Sam hangar również powinien jednak zostać jak najszybciej uruchomiony.

2. Hangar: budowa pawilonu konserwatorsko-magazynowego

Budowa pawilon konserwatorsko-magazynowego byłaby spełnieniem postulatu dotyczącego przestrzeni magazynowych i pracowni konserwatorskich dla Muzeum. Jestem gotowy rozważyć różne warianty budowy takiego pawilonu, z partnerstwem publiczno-prywatnym włącznie. Nieco szersze informacje na ten temat znajdują się na s. 18 (Budowa magazynu zbiorów).

3. Ogród doświadczeń: nowe obszary działalności

W roku 2017 Muzeum pozyskało teren przylegający do Ogrodu Doświadczeń (działki od strony wschodniej) o łącznej powierzchni ok. 1 ha. Zakończona od strony zachodniej Ogrodu inwestycja ZZM w Parku Lotników (nieopodal Tauron Areny), w ramach której utworzone zostało jezioro (tzw. krakowskie Malediwy) doprowadziła niestety do zmian hydrologicznych i morfologicznych teren, które skutkują tym, że teren Ogrodu jest zalewany nawet przy średnio intensywnych opadach. Pilne staje się zatem wykonanie drenażu terenu, czemu ma służyć wybudowanie zbiornika na działkach od strony wschodniej. Zbiornik, oprócz osuszenia, zostanie wykorzystany jako akwen do przybliżenia zagadnień hydrotechniki i fizyki płynów.

Inwestycję w całości planujemy zrealizować z funduszy pozyskanych z grantów.

ZARZĄDZANIE ZBIORAMI

Zbiory są największym i najważniejszym kapitałem muzeum, stanowiącym – jakkolwiek podniosłe może to zabrzmieć – sens jego istnienia. Uwarunkowania historyczne Muzeum powodują, iż w obszarze zbiorów (który obejmuje takie zagadnienia jak gromadzenie, badania, konserwację i digitalizację) Muzeum ma pewne zaległości, które powinny być nadrobione na przestrzeni najbliższych lat.

Do najważniejszych i najpilniejszych wyzwań należą:

1. Opracowanie i wdrożenie polityki gromadzenia zbiorów

2. Reinwentaryzacja zbiorów

Reinwentaryzacja pozwoli na właściwą klasyfikację obiektów do danego działu, ponowne zaklasyfikowanie obiektu jako pojedynczego, złożonego lub zespołów, poprawne opracowanie informacji o zbiorach oraz wytypowanie obiektów do zbycia i skreślenia z inwentarza. Planujemy, iż od momentu rozpoczęcia procesu, rocznie możliwe będzie przeprowadzanie reinwentaryzacji maksymalnie dwóch działów zbiorów.

3. Wdrożenie systemu realizacji i zarządzania dokumentacją cyfrową

Z uwagi na fakt, iż w Muzeum brak jest jakichkolwiek regulacji tej sfery działalności, mimo, iż dokumentacja fotograficzna (obejmująca zbiory i ogólną działalność Instytucji wciąż jest wytwarzana) realizację zadania należy podzielić na 3 etapy: (i) audyt stanu bieżącego (identyfikację rodzajów, miejsc wytwarzania i archiwizacji dokumentacji, oszacowanie zasobów istniejących); (ii) opracowanie dokumentacji procesów (wraz z opracowaniem parametrów jakościowych, technologie kontroli jakości, przygotowanie procedury pozyskiwania digitalizatów, opisu i udostępniania i procedury pozyskiwania reprodukcji własnymi zasobami na potrzeby inwentarzowe); (iii) zakup i wdrożenie sprzętu informatycznego i systemu.

4. Pełne wdrożenie systemu do elektronicznej ewidencji zbiorów Muzeo

Aktualnie program Muzeo wykorzystywany jest jedynie w części, czego głównym powodem jest brak zasilenia systemu pełnymi danymi dotyczącymi zbiorów. Proces uzupełniania Muzeo o podstawowe dane inwentarzowe powinien zostać zakończony w ciągu dwóch lat; w roku 2024 planujemy wprowadzić (na poziomie regulacji wewnętrznych) obowiązek pracy w Muzeo wraz

z wprowadzeniem miesięcznej normy ilości rekordów. Przeniesienie kompletu danych do programu pozwoli na jego pełne wdrożenie, a w ślad za tym możliwe będzie w pełni elektroniczne zarządzanie zbiorami (tzn. rejestracja: ofert nabycia i prac komisji nabytków, umów i protokołów dotyczących ruchu muzealiów, przeprowadzanie skontrum, inwentaryzacji i reinwentaryzacji zbiorów, tworzenie i wydruk: kart ewidencyjnych obiektów, księgi inwentarzowej, depozytowej i ewidencyjnej, wprowadzanie zleceń prac digitalizacyjnych, przeprowadzanie kwerend).

5. Opracowanie polityki opieki i prewencji konserwatorskiej

Wbrew pozorom opieka konserwatorska nad zabytkami techniki stawia wyzwania równie skomplikowane i wymagające, co w odniesieniu do dzieł sztuki i rzemiosł. Jednym z głównych jest znalezienie równowagi między koniecznością zachowania maksimum substancji zabytkowej, a utrzymaniem obiektu w ruchu, co jest głównym przejawem urody zabytków techniki. W aktualnych realiach muzealnych postulat utrzymania zabytków w ruchu może być spełniony w odniesieniu do bardzo niewielkiej ilości zabytków (z uwagi na szczupłość kadr, powierzchni vs. konieczność serwisowania obiektów); odstępianie od niego nadal jednak rodzi problemy, których rozwiązanie wymaga przede wszystkim dobrze ustalonej strategii, a w wielu wypadkach również opinii i porady ekspertów.

6. Budowa magazynu zbiorów

Zbiory Muzeum przechowywane są obecnie w kilku lokalizacjach: w siedzibie głównej (budynek C); w Hangarze (sum A, B, C), w MPK (przechowanie czasowe), w Alwerni (magazyn wynajęty komercyjnie).

Magazyn w siedzibie głównej jest generalnie najlepiej dostosowany do potrzeb długoterminowego przechowywania obiektów, ale jest to magazyn ulokowany w 3 niewielkich pomieszczeniach, z których jedno znajduje na pierwszej kondygnacji budynku i gdzie mogą być przechowywane wyłącznie obiekty niewielkich gabarytów.

Dwa budynki ulokowane na terenie Hangaru Czyżyny zostały dostosowane w l. 2019-2020 do potrzeb magazynowych, aczkolwiek dostosowanie to należy traktować jako tymczasowe; trzeci z ulokowanych tam budynków pozostał w stanie niezmienionym od momentu przejęcia od MPK i mimo ogromnej liczby mankamentów musi być – przynajmniej częściowo – wykorzystywany do przechowywania obiektów.

Magazyn w Alwerni jest wynajmowany komercyjnie (ok. 1000 m²), z uwagi na brak wyposażenia magazynowego, obiekty nie są w żaden sposób piętrowane, co znacznie ogranicza możliwości przechowawcze. Magazyn w chwili obecnej wykorzystany jest w 100%.

Ostatnim miejscem przechowania jest wiata na terenie zajezdni MPK, w której przechowywane są 3 wagony tramwajowe (w postaci destruktywów) oraz 2 wagony (kłonicowy i piaskarka) wyremontowane.

W Muzeum brak jest wydzielonego magazynu na zbiory biblioteczne i archiwalne (archiwalia przechowywane są zgodnie z przepisami w szafach ogniotrwałych, w pomieszczeniach służbowych).

Scharakteryzowane powyżej zasoby magazynowe w żaden sposób nie pozwalają na rozwijanie kolekcji, a jednym z pierwszych kryteriów decydujących aktualnie o możliwości pozyskania obiektu jest analiza zdolności Muzeum do jego bezpiecznego przechowania.

Muzeum jest otwarte na nawiązanie współpracy z innymi instytucjami z regionu, w celu pozyskania (lub budowy) wspólnego magazynu zbiorów. Kwestię tę postrzegamy jako priorytetową, mając jednak świadomość, że uregulowanie tej kwestii będzie wymagało zaangażowania potężnych środków finansowych.

7. Dezynfekcja i dezynsekcja obiektów organicznych i multitechnologicznych

Powyżej zarysowany problem braku odpowiednich przestrzeni magazynowych przekłada się również na problematykę konserwatorską. Znaczna część obiektów przechowywanych w magazynach na Czyżynach, ze względu na złe warunki przechowania została wyeksponowana za zagrożenie biologiczne i mikrobiologiczne. Największy problem z jakim obecnie się borykamy to pleśń (obecna

na większości materiałów organicznych) i owady w tym drewnojady. Część obiektów, w tym obiekty średnio- i wielkogabarytowe wymaga podjęcia pilnych działań. Przeprowadzenie niezbędnych zabiegów może się jednak odbyć pod warunkiem, że obiekty powrócą do magazynu, który będzie spełniał minimalne standardy bezpieczeństwa biologicznego.

8. Wypracowanie rozwiązań dla obiektów wielkogabarytowych przechowywanych w MPK

Ze wskazanych obiektów (5 wagonów, 4 autobusy) 7 to obiekty w bardzo złym stanie zachowania; szacujemy, iż nakłady na konserwacje wyniosłyby kilkanaście milionów złotych; obiekty przechowywane są w budynkach MPK, na podstawie umów przechowania (obecna umowa obowiązuje do połowy 2025 r.), co nie stanowi trwałego zabezpieczenia interesu Muzeum i zbiorów. Optymalne wydaje się przetransportowanie obiektów w przyszłości do magazynu własnego.

9. Wypracowanie rozwiązania dla biblioteki fachowej MIT

Muzeum posiada niewielkie, aczkolwiek dosyć interesujące zbiory biblioteczne. Księgozbiór i zbiór czasopism wymaga gruntownego przeglądu, skatalogowania (katalog nigdy nie został stworzony) i w wielu wypadkach odkażenia. Z uwagi na brak przestrzeni na magazyn biblioteczny, koniecznym staje się wypracowanie rozwiązania, które ukierunkuje dalsze działania Muzeum w tym zakresie. Biblioteka fachowa, konsultowana na miejscu, bez wątpienia byłaby bardzo cennym wzbogaceniem oferty Muzeum i rozwiązaniem optymalnym, aczkolwiek jeśli nie uda się pozyskać przestrzeni na takie rozwiązanie, zmuszony będzie rozważyć możliwość likwidacji biblioteki ze struktury Muzeum.

WYSTAWY, WYDAWNICTWA, DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA

1. Otwarcie wystawy w Hangarze

Działalność wystawiennicza w Hangarze będzie bazowała na wystawach zmiennych (własnych, koorganizowanych oraz produkowanych przez podmioty zewnętrzne). Przyjmujemy założenie, że okres prezentacji wystawy powinien wynosić min. 9 miesięcy, zważywszy, że powierzchnia ekspozycyjna Hangaru to blisko 2.000 m², co automatycznie powoduje, iż nakłady finansowe na organizację przedsięwzięcia każdorazowo będą dosyć wysokie.

Pierwszą wystawą, którą planujemy zaprezentować publiczności w Hangarze będzie wystawa poświęcona motoryzacji polskiej od jej początków, aż po okres transformacji początku lat 90. XX w. Muzeum dysponuje dokumentacją projektową dla wystawy obejmującą scenariusz, projekt wykonawczy ekspozycji oraz projekt wykonawczy oświetlenia (ujęte w części inwestycyjnej niniejszego dokumentu).

2. Opracowanie polityki wystawienniczej

Otwarcie nowej wystawy stałej zmieniło sposób podejścia do programu ekspozycyjnego w Muzeum. Nie ulega wątpliwości, iż żywotność wystawy będzie tym dłuższa, im ciekawszy i bardziej zróżnicowany oraz zdywersyfikowany pod względem publiczności program towarzyszący (wystawienniczy i edukacyjny) uda się stworzyć. Sale ekspozycyjne, którymi dysponuje Muzeum w siedzibie głównej są niewielkie (ok. 250 i 170 m²), ale ulokowane w bezpośrednim sąsiedztwie wystawy stałej. Oznacza, to, że wystawy zmienne powinny w pewien sposób rozwijać tematykę wystawy *Miasto. Technoczułość*, choć przyznać trzeba, iż potencjalnych kluczy do sformułowania takiego programu jest bardzo wiele (wystawy dziedzinowe, tematyczne, podług wynalazców i inżynierów, wystawy materiałowe i wiele innych). Oczywiście żywa i szalona zmienna, również z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne, tkanka muzealna i wystawiennicza nie warta jest zamykania w sztywnych ramach restrykcyjnego programu, tym bardziej, że wystawy na tak niewielką powierzchnię nie będą wymagały wielkich nakładów czasowych i finansowych. Niemniej, pewien szkielet ideowy bez wątpienia pozwoli świadomie kształtować program merytoryczny instytucji, budować publiczność, a przez to wpływać na tożsamość instytucji i sposób jej postrzegania.

3. Konserwacja zegara wieżowego

Zegar wieżowy trafił do zbiorów MIT w roku 2022 jako dar Centrum Kształcenia Zawodowego w Krakowie, gdzie był przechowywany (na strychu) przez ostatnich 40-50 lat. Wstępne oględziny zegara (mechanizm i widoczny jedynie fragmentarycznie chronogram) oraz pozyskane świadectwa ustne dotyczące historii obiektu pozwalają przypuszczać, iż mamy do czynienia z zegarem pochodzącym z Wieży zegarowej w Krakowie. Potwierdzenie tego faktu, co byłoby prawdziwą rewelacją, jest niezbędne w celu ustalenia postępowania konserwatorskiego (zegar wykazuje cechy tzw. kolebnika, czyli mechanizmu wcześniejszego w stosunku do zegara wahadłowego) i wymaga przeprowadzenia badań archiwistycznych i historycznych. Ostatnim etapem prac będzie konserwacja i przygotowanie publikacji. Obiekt docelowo trafi na wystawę stałą. Do współpracy przy projekcie Muzeum zaprosiło jednego z najwybitniejszych ekspertów mechanizmów zegarowych w Polsce – dr inż. Grzegorza Szychlińskiego, wieloletniego szefa Muzeum Zegarów Wieżowych w Gdańsku (obecnie: Muzeum Nauki Gdańskiej). Z uwagi na wyjątkowy charakter obiektu rozważamy też możliwość zaproszenia do współpracy ekspertów z zagranicy.

4. Przygotowanie scenariusza i projektu aranżacji wystawy w Fortcie św. Benedykt

W bieżącym roku Muzeum zostało wskazane jako docelowy użytkownik Fortu św. Benedykt. Aktualnie Fort znajduje się z zarządzie ZBK, który planuje przeprowadzić remont konserwatorski obiektu (planowany termin zakończenia prac: 2025).

Obiekt byłby kolejnym (trzecim) oddziałem MIT, który chcielibyśmy poświęcić matematyce. Wystawa ma mieć stricte interaktywny (głównie w formie analogowej) charakter, pokazujący obecność matematyki w otaczającym nas świecie i sztuce.

Na terenie Fortu oprócz sal-pracowni do prowadzenia zajęć, znajdzie się również niewielka kawiarnia. Zagospodarowania – spójnego z programem Fortu – wymagać będzie też teren zielony dokoła budowli.

EDUKACJA

1. Opracowanie wieloletniej strategii edukacyjnej z uwzględnieniem różnych grup odbiorców

2. Udostępnienie wystawy dla najmłodszych widzów

W Muzeum przez wiele lat działała wystawa *Wokół koła*, która choć poruszała, w formie interaktywnych stanowisk, różne zagadnienia i dziedziny, nauki miała wspólny mianownik, którym było koło. Wystawa była doskonałym przykładem realizacji typu „bawiąc uczyć” i trzeba przyznać, że cieszyła się ogromną popularnością.

Z uwagi na fakt, iż aktualna wystawa stała adresowana jest do młodzieży szkolnej, w obecnej ofercie Muzeum brak jest punktów adresowanych dla najmłodszej grupy (bez przygotowania z zakresu nauk przyrodniczych i matematycznych). Stworzenie niewielkiej wystawy edukacyjnej, angażującej dzieci fizycznie, zmysłowo, a na końcu intelektualnie wydaje się być bardzo potrzebne.

DOSTĘPNOŚĆ

Poprawienie dostępności wystawy stałej to jeden z priorytetów, jaki stawiamy sobie myśląc o budowaniu publiczności. Dostępność wystaw dla osób ze specjalnymi potrzebami to bardzo szeroka problematyka, dotykająca wielu aspektów działalności muzeum. Z tego też względu uważamy, iż działania podnoszące dostępność wystaw powinny być realizowane w trybie ciągłym, uwzględniając również możliwości finansowe instytucji.

W przypadku wystawy stałej niezbędne jest jednak zwiększenie ilości przestrzeni i obiektów z audio deskrypcją oraz wprowadzenie piktogramów ułatwiających poruszanie się po wystawie.

W przypadku wystaw zmiennych chcę, aby już na etapie projektowania uwzględniany był rozszerzonych wachlarz potrzeb zwiedzających. Aby to było możliwe, planuję wypracować kartę dobrych praktyk, która będzie zbiorem wytycznych dla kuratorów i projektantów.

ZARZĄDZANIE

W obszarze zarządzania planujemy podjąć następujące działania:

1. Wypracowanie strategii rozwoju Muzeum na lata 2024-2034 i sformułowanie misji instytucji
Naszym zamiarem jest, aby strategia była opracowywana w sposób inkluzyjny, z udziałem całej załogi Muzeum, ale moderowana przez doświadczonych fachowców
2. Pozyskanie specjalistów z zakresu konserwacji prewencyjnej, konserwacji, historii nauki, historii techniki, edukacji
3. Stworzenie atmosfery pracy motywującej do rozwoju zawodowego pracowników wszystkich grup zawodowych i podnoszenia kwalifikacji; pozwoli to, w dalszej kolejności, na opracowanie i wdrożenie systemu budowania kompetencji kadry muzealnej (obejmującego m.in. takie elementy jak: ścieżki rozwoju zawodowego, szkolenia, system oceny kompetencji kadry kierowniczej, system motywacji)

Celem wdrożenia powyższych jest nie tylko stworzenie przyjaznej atmosfery pracy, ale przede wszystkim faktyczne i właściwe wykorzystanie potencjału ludzkiego instytucji, który – oprócz zbiorów – stanowi jej największy kapitał.