

ZARZĄDZANIE ZBIORAMI TRADYCYJNYCH ŁODZI LUDOWYCH W POLSKICH I ZAGRANICZNYCH MUZEACH MORSKICH

MANAGEMENT OF TRADITIONAL FOLKBOATS COLLECTIONS IN MARITIME MUSEUMS IN POLAND AND ABROAD

Robert Domżał

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

Abstract: This article addresses the issue of gathering traditional folkboats in nautical museums. On the basis of examples from Poland and abroad, the author shows the specific character of such collections and their role in comparison with other museum collections. In particular, there have been highlighted problems related to storage, maintenance and presentation of the boats. Another important aspect is the presentation of these collections during permanent and temporary exhibitions and the policy of acquiring new parts of the collections. Furthermore, the author shows the complex character of the old boats collection owned by the National Maritime Museum in Gdańsk and potential improvements in the field of infrastructure for its maintenance and presentation, as well as the specific character of collections of this type in other museums in Poland.

Providing examples from abroad, this article refers to databases of nautical relicts and the possibility to make them accessible for a wider public in electronic form. From the conducted analysis follows that due to the lack of specialized workshops and professionals the problems with maintenance and renovation of boatbuilding objects may soon be deeper. This problem is visible not only in Poland but also in the Nordic countries and Western Europe. Thanks to infrastructure and “soft” academic projects there is a chance for improvements in the field of management of traditional boats collections in Poland. In the year 2014, the National Maritime Museum in Gdańsk launched the project of renovation of maintenance workshops at one of its branches – the Vistula River Museum in Tczew. As a result, the exhibition area will be expanded and the conditions of renovating wooden boatbuilding relic will be improved.

Keywords: traditional boats, nautical collections, maritime museums, maintenance, boatbuilding, maritime museology.

Kiedy dyskutuje się nad próbami ratowania historycznych jednostek pływających, na ogół myśli się o dużych statkach, które jest trudno zacumować, są drogie w konserwacji i jeszcze droższe w późniejszym utrzymaniu¹. Oprócz znanych w Polsce statków-muzeów, jak s.s. „Sołdek”, żaglowiec „Dar Pomorza”, niszczyciel „Błyskawica”, w kolekcjach muzealnych znajdują się dziesiątki mniejszych, tradycyjnych łodzi, promów, kajaków, jachtów, które nie są tak wdzięcznym tematem do publicznych debat. Wiele z nich nigdy nie doczeka się miejsca na ekspozycji, dla niektórych nigdy nie znajdą się środki na remont. Tego rodzaju zbiorom, jakimi są tradycyjne łodzie, nie poświęca się zbyt dużo uwagi. Czy słusznie? Czasem kolekcje te składają się z kilku jednostek, większe placówki zgromadziły ich kilkanaście, największe mają nawet setki takich obiektów². Warto odpowiedzieć na pytanie, jaką funkcję pełnią zabytkowe łodzie i zbiory tego typu we współczesnym muzealnictwie morskim? Czy mają znaczącą wartość historyczną? Czy interesują się nimi zwiedzający? Obecnie, kiedy muzea często ograniczają działalność kolekcjonerską, trudno jest rozwijać tego typu zbiory. Ich powiększenie wydaje się nie mieć uzasadnienia w trudnych ekonomicznie czasach.

Nie można wyobrazić sobie istnienia Narodowego Muzeum Morskiego bez jego kolekcji tradycyjnych łodzi z terenu Polski oraz zbiorów łodzi ludowych z różnych stron świata: muzeum posiada 126 zabytków nautologicznych, reprezentujących różne formy tradycyjnych jednostek pływających. Są wśród nich łodzie klepkowe, czółna żłobione (tzw. dłubanki), tratwy, kajaki. Wśród nich 42 obiekty pochodzą spoza terenu Polski, głównie z Afryki, Azji, Kanady, Ameryki Północnej. Po wyższy zbiór od momentu pozyskania pierwszych zabytków został włączony do inwentarza Działu Historii Budownictwa Okrętowego. Obecnie w dziale tym znajduje się 36 takich muzealiów. Pozostałe łodzie egzotyczne znajdują się w Dziale Etnologii Morskiej, utworzonym w 1998 r. przez ówczesnego dyrektora muzeum, Andrzeja Zbiarskiego. Jednostki z terenu Polski są rozproszone w kilku działach. Najwięcej, bo aż 28 łodzi znajduje się w Dziale Historii Żeglugi Śródlądowej. Są wśród nich głównie niewielkie jednostki rzeczne znad Wisły, Sanu, Odry. Oprócz tego w dziale tym jest kolekcja 26 kajaków, głównie o przeznaczeniu turystycznym i sportowym. Do ważnych zabytków związanych z historią morską Polski należą jachty – zbudowany w 1966 r. „Opty”, na którym Leonid Teliga jako pierwszy Polak opłynął kulę ziemską, jacht „Dal”, którego załoga jako druga w historii polskiego żeglarstwa przepłynęła Atlantyk w latach 1933–1934, jednostka „Kumka IV”, pionierska, morska konstrukcja spawana zaprojektowana w 1937 r. przez Tadeusza Sołtyka. Jachty te trafiły do zbiorów Działu Historii Wychowania Morskiego.

Rozpoczęcie prac nad gromadzeniem ginących egzemplarzy łodzi śródlądowych i morskich rozpoczęło się od pilotażowego programu inwentaryzacji zabytków w terenie. Zainicjował go założyciel i pierwszy dyrektor muzeum Przemysław Smolarek. Prace te kontynuował obecny dyrektor NMM Jerzy Litwin. Dzięki temu udało się zadokumentować i pozyskać dziesiątki unikatowych jednostek pływających, reprezentujących najróżniejsze typy łodzi, niespotykane już na polskim wybrzeżu³. Można je dzisiaj oglądać w trzech oddziałach NMM. Tradycyjne łodzie kaszubskie eksponowane są w Oddziale Rybołówstwa na Helu. Oddział założony w 1972 roku. Prezentowane są tam zabytki z okolic

Półwyspu Helskiego i takich miejscowości, jak Chałupy, Kuźnica, Karwia. Szczególne miejsce w tej wyjątkowej kolekcji zajmuje pełnomorska łódź typu *pomeranka* z Dębek. Jest to jedyny w Polsce oryginalnie zachowany egzemplarz jednostki tego typu. Łódź ta służyła głównie do połowów dorszy i łososi. Zbudował ją rybak Jan Czapp z Wierzchna ok. 1950 roku. Jednostek takich używano na zachodnim wybrzeżu Bałtyku, nazywano je łodziami „strądowymi” i ok. 1870 r. adaptowano do potrzeb rybołówstwa w rejonie Helu. *Pomeranki* były łodziami otwartymi, o długości od 8,5 do 9 m, szerokości od 2,4 do 2,6 m, wysokości ok. 1 m. Miały płaskie dno, przystosowane do wciągania na plażę. Do 1908 r. wyposażone były w boczne miecze, później przerabiane na tzw. miecze szybrowe. Początkowo miały napęd żaglowy, a od lat sześćdziesiątych XX w. także silnik. Spośród innych łodzi prezentowanych w Muzeum Rybołówstwa na Helu wymienić można jednostkę z Jastarni – „Bór 14”, zbudowaną ok. 1930 roku. Wyjątkowym zabytkiem, stanowiącym przykład sztuki szkutniczej Słowińców, jest tzw. *czołn łebski* znad Jeziora Łebsko. Zabytek ma wiele elementów konstrukcyjnych niespotykanych w łodziach z innych rejonów. Na uwagę zasługuje charakterystyczne zmniejszenie grubości klepek dolnego pasa i podcięcia w deskach, w częściach skrajnych, wykonane na wysokości płaszczyzny wewnętrznej dna, poszerzające tym samym denną część łodzi o ok. 3 cm. Podcięcia te, choć zróżnicowane w wymiarach, występują we wszystkich czterech łodziach tego typu zgromadzonych przez NMM, ponadto widoczne są w trzech łodziach zabezpieczonych w skansenie w Klukach⁴. Część wymienionych zabytków prezentowanych na Helu znajduje się w skansenie na otwartym powietrzu. Chodzi tu o łódź z Zatoki Puckiej z ok. 1940 r., łódź rybacką z Karwi oraz wspomnianą *pomerankę*. Są one narażone na działanie zmiennych warunków atmosferycznych, co przyspiesza ich degradację. Z tego m.in. powodu kilka większych jednostek przed kilku laty przeniesiono do nowego oddziału – Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. Po wielu latach starań udało się w 2013 r. pozyskać środki finansowe na renowację najcenniejszej i największej łodzi w skansenie *pomeranki*. Prace szkutnicze przy zastosowaniu tradycyjnych materiałów i technik pracy przeprowadziła gdańska firma „Spider. Budowa i remonty jachtów”, specjalizująca się w naprawach łodzi drewnianych.

Od pocz. XVII w. w połowach ryb na Zalewie rosło znaczenie sieci stawnych typu „żaki”, wpisujących się w miejscowy krajobraz do dziś. Do tego typu rybołówstwa wykształcono mniejszy typ łodzi zalewowej *żakówkę*, wyposażoną w sadz i w dwa żagle rozprzowe. W XIX i pierwszej poł. XX w. oprócz połowów żakami na Zalewie Wiślanym przeżywało rozkwit rybołówstwo włokami ciągniętymi przez parę większych łodzi, zwanych *Angelkahn*, a po II wojnie światowej *barkas*. Ta sięgająca korzeniami średniowiecza konstrukcja budowana była na zakładkę i wyposażona w wysoki żagiel rejowy. *Żakówka* i *barkas* były szczytowym osiągnięciem tradycyjnego szkutnictwa rybackiego nad Zalewem. Konstrukcja pierwszej łodzi wywodzi się prawdopodobnie z tradycji szkutniczych znad dolnej Wisły, podczas gdy druga wydaje się wytworem lokalnym⁵.

Muzeum Zalewu Wiślanego otwarto w 2002 r. z inicjatywy Gminy Sztutowo i NMM. Organizowane w nim wystawy prezentują lokalną historię rybołówstwa i szkutnictwa.



1. Tradycyjne łódzie rybackie z okolic Płw. Helskiego prezentowane na wystawie stałej w Muzeum Rybołówstwa na Helu, oddziale NMM w Gdańsku

1. Traditional fishing boats from the Hel Peninsula presented in the permanent exhibition at the Fisheries Museum in Hel – one of the branches of the National Maritime Museum in Gdańsk



2. Łódź rybacka „Pomeranka” po remoncie; jednostka prezentowana na wystawie stałej w skansenie Muzeum Rybołówstwa na Helu, oddziale NMM w Gdańsku

2. Renovated fishing boat “Pomeranka”; part of the permanent exhibition presented at the Fisheries Museum in Hel – one of the branches of the National Maritime Museum in Gdańsk



3. Łódź rybacka znad Zalewu Wiślanego „Kąt 99” typu „żakówka” prezentowana na wystawie stałej w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich, oddziale NMM w Gdańsku

3. Fishing boat “Kąt 99” type “żakówka” from the Vistula Lagoon; part of the permanent exhibition presented at the Vistula Lagoon Museum in Kąty Rybackie – one of the branches of the National Maritime Museum in Gdańsk

Pierwszymi łodziami, które trafiły do zbiorów NMM, były dwa tzw. *półbarkasy* „Tol 1” i „Tol 2”, zakupione w 1961 r. od rybaka z Tolkmicka. Pierwotnie zdeponowano je w Rozewiu, gdzie planowano budowę skansenu dawnych łodzi, potem „Tol 2” był eksponowany w skansenie w Muzeum Rybołówstwa na Helu i sześć lat temu trafił nad akwen, po którym kiedyś pływał – Zalew Wiślaný. W muzeum tym prezentowane są także *barkasy* (zbliżone budową, ale nieco większe od *półbarkasów*) „Kąt 27” i *półbarkas* „Kąt 36”. *Barkasy* były największymi jednostkami rybackimi na Zalewie Wiślanym, osiągały ponad 10 m długości. Miały jeden duży żagiel rejonowy. Połowy prowadziły płynąc parami i ciągnąc za sobą dużą sieć typu włók. Do 1945 r. jednostki takie napędzane były tylko żaglem, w latach powojennych montowano w nich silniki stacjonarne. Kolekcję łodzi z Zalewu Wiślanego dopełniają mniejsze jednostki rybackie – *żakówki*. Są to małe łodzie wiosłowo-żaglowe o długości od 5 do 7 m, z dwoma charakterystycznymi żaglami rozprzowymi. Budowane są na bazie klepki stępkowej – szerokiej klepki, do której dołącza się kolejne pasy poszycia i która zastępuje stępkę klasyczną⁶. W 2011 r. rozbudowano wystawę stałą, pokazując lokalne tradycje szkutnicze na tle podobnego akwenu – Zalewu Szczecińskiego. W celu zilustrowania różnic i podobieństw obu obszarów pokazano na wystawie m.in. małą, tradycyjną łódź typu hojer. Na podobnych z porozu akwenach stosowano odmienne typy jednostek i różne sposoby poławiania ryb.



4. Tradycyjne łodzie rzeczne na wystawie stałej w Muzeum Wisły w Tczewie, oddziale NMM w Gdańsku

5. Traditional riverboats presented in the permanent exhibition at the Vistula River Museum in Tczew – one of the branches of the National Maritime Museum in Gdańsk

Wiele śródlądowych jednostek z dorzecza Wisły i innych regionów Polski znajduje się w Muzeum Wisły w Tczewie. Otwarto je w 1984 r., a w latach 2005–2007 poddano kompleksowej modernizacji. Zbiory pokazywane w Tczewie pochodzą głównie z zasobów Działu Historii Żeglugi Śródlądowej. Na otwartej w 2012 r. nowej wystawie stałej znalazły się: czółno drażone z Ulanowa nad Sanem, ludowe łodzie z Nidy, Sanu, Wieprza, Narwi, Bugu i oczywiście znad Wisły. W centralnej części ekspozycji znajduje się tzw. *bat wiślan*. Łódź ta służyła do 1967 r. do przeprawy przez rzekę między Janowcem a Kazimierzem Dolnym.

Pokażą kolekcję w zbiorach Narodowego Muzeum Morskiego stanowią zabytki techniki szkatniczej spoza Europy, które znalazły się na wystawie stałej w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku (OKM). Nowy budynek, otwarty w maju 2012 r., zastąpił tzw. Skład Kolonialny mieszczący wcześniej kolekcję łodzi egzotycznych. W wyniku wielu lat starań dyrekcji NMM i pomocy Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego (TPCMM)⁷ powstała największa w kraju kolekcja tradycyjnych łodzi spoza obszaru Polski. Liczy ona 42 łodzie, czółna i tratwy oraz ponad 70 modeli statków. Wiele eksponatów to dary kapitanów i załóg polskich jednostek pływających w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w. po morzach i oceanach niemal całego świata. Kolekcja łodzi egzotycznych składa się zarówno z drewnianych czółen, jak i trzciniowych tratw, korowych canoe z Kanady, dłuabanek z kilku krajów afrykańskich, łodzi klepkowych z Azji itd. Tak różnorodny zbiór unikatowych zabytków nautologicznych umożliwia prezentację technik budowy i rozwoju jednostek pływających, ukazanie preferencji i możliwości lokalnych szkatników. Kilka eksponowanych w OKM łodzi zostało podwieszonych na specjalnych zaczepach pod sufitem budynku i sprawia wrażenie jakby fruwały nad głowami widzów. Wiszą na różnej wysokości, więc można je obserwować z wielu perspektyw.

Dzięki zmodernizowaniu niektórych oddziałów, jak Muzeum Wisły w Tczewie, lub zbudowaniu nowych, jak Ośrodek Kultury Morskiej w Gdańsku, sytuacja ekspozycyjna wielu zabytków szkatniczych w Narodowym Muzeum Morskim znacznie poprawiła się. Poprzez przeniesienie kilku dużych łodzi z Oddziału Rybołówstwa na Helu eksponowanych na otwartym powietrzu pod zadaszone wiaty Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich, zahamowano proces ich niszczenia. NMM wciąż jednak ma niewystarczającą powierzchnię wystawową, by zaprezentować wszystkie interesujące zbiory. W wiaty poza wyremontowanym budynkiem w Muzeum Wisły w Tczewie przechowywane są polskie i zagraniczne łodzie ludowe. W otwartym skansenie, Oddziale Rybołówstwa na Helu, dalej znajdują się narażone na destrukcję łodzie. Do tego możliwości naprawy tak specyficznych zabytków są ograniczone z powodu braku wyspecjalizowanego warsztatu szkatniczego. Prace nad utworzeniem takiego warsztatu trwają w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. W 2009 r. zbudowano tam pierwszą replikę zabytkowej łodzi rybackiej typu *zakówka*. Przedsięwzięcie rozpoczęto w ramach międzynarodowego projektu „Lagomar”, finansowanego z programu UE Interreg III B⁸. Zorganizowano wówczas trzy spotkania szkatników z Litwy, Niemiec i Polski, w czasie których wymieniono doświadczenia w zakresie renowacji drewnianych jednostek pływających. Projekt rozbudowy Muzeum Zalewu Wiśla-

nego zakłada stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla całorocznego działania muzeum (obecnie funkcjonuje ono w bardzo prowizorycznych warunkach lokalowych). Jednocześnie obok muzeum ma powstać centrum renowacji zabytkowych statków na wzór norweskich stoczni specjalizujących się w ich odbudowie i remontach.

W Polsce większe zbiory ludowych łodzi posiada jeszcze kilka muzeów. W Parku Etnograficznym w Kaszczorku, oddziale Muzeum Etnograficznego w Toruniu, znajduje się kolekcja szkatnictwa ludowego licząca ponad 30 obiektów. Obok łodzi klepkowych i czółen rybackich znajdują się w muzeum też tratwy, prom oraz drewniane domy mieszkalne na metalowych pontonach. Część mniejszych łodzi prezentowana jest na wystawie stałej w głównym gmachu Muzeum Etnograficznego w Toruniu⁹.

Duży zbiór łodzi rybackich i ludowych posiada Muzeum Narodowe w Szczecinie. W skład zbiorów etnograficznych wchodzi 15 łodzi rybackich, w tym typowe dla obszaru dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego: *warpienka* i *stołczyńska*, a także pełnomorska *sianówka*. Problemem, przed którym stoi ta placówka, jest ekspozycja łodzi w formie skansenu na otwartym powietrzu. Ekspozyty nie są chronione przed warunkami atmosferycznymi i ich zniszczenie postępuje bardzo szybko. Na remont największych jednostek potrzeba kilkaset tysięcy złotych.

Zagraniczne muzea morskie mają często podobne do polskich problemy ekspozycyjne i konserwatorskie. Najlepiej radzą sobie nieduże placówki, które koncentrują się głównie na gromadzeniu i naukowym opracowywaniu tradycyjnych łodzi, będących ważną częścią narodowej tożsamości. Muzeum Morskie Sztetlandów w Lerwick¹⁰ posiada dużą kolekcję lokalnych łodzi rybackich i sportowych. Są one prezentowane w obszernym, nowoczesnym budynku muzealnym; część łodzi jest podwieszona w powietrzu w sposób podobny jak łodzie w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku. Inna część kolekcji udostępniona jest w oryginalnym hangarze łodziowym z ok. 1900 roku. Po remoncie służy on jako centrum szkatnicze, gdzie buduje się, remontuje i rekonstruuje zabytkowe jednostki. Budynek ten jest udostępniony dla zwiedzających, którzy mogą oglądać proces budowy łodzi i renowacji jednostek pływających¹¹.

Na kontrowersyjny krok zdecydowało się ostatnio Muzeum Morskie w Sztokholmie. Posiada ono kilkadziesiąt łodzi, które nie były prezentowane na wystawach, część z nich jest w złym stanie. W 2009 r. podjęto decyzję o przemieszczeniu ok. 30 jednostek do Muzeum Marynarki Wojennej w Karlskronie. To ostatnie ma inny profil, a zbiór przekazanych łodzi nie pasuje do reszty kolekcji. Większość jednostek będzie więc prezentowana w zaadaptowanej hali, kilkaset metrów od głównego budynku muzeum. Decyzja była kontrowersyjna jeszcze z innego powodu. Darczyńcy i właściciele przekazywanych łodzi, głównie jednostek rekreacyjnych z okolic stolicy Szwecji, chcieliby widzieć zbiory w Sztokholmie, skąd pochodzą lub gdzie były budowane. Muzeum musiało więc wyjaśnić, że lepiej udostępnić je w innym miejscu, niż przechowywać w magazynie w Sztokholmie, bez możliwości udostępnienia ich zwiedzającym¹².

Francuskie Muzeum Douarnenez w Bretanii ma jedną z największych na świecie kolekcji tradycyjnych łodzi z całego świata. W czasach dobrej koniunktury gospodarczej dyrekcja placówki gotowa była sprowadzić każdą łódź



5. Jedna z łodzi podwieszona w powietrzu na specjalnych uchwytach w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku, oddziale NMM

5. One of the boats suspended on special handles at the Maritime Culture Centre in Gdańsk – one of the branches of the National Maritime Museum in Gdańsk

z najdalszego zakątka globu. Jeśli pewne egzemplarze były nieosiągalne, budowano ich repliki. Później jednak, z powodów politycznych i ekonomicznych, muzeum stanęło na skraju bankructwa. Obecnie kontynuuje działalność muzealną i edukacyjną, prezentując tradycyjne łodzie i statki. Część z nich znajduje się na wodzie, mniejsze łodzie z różnych stron świata można oglądać na zadaszonej powierzchni wystawienniczej, zajmującej powierzchnię ponad 1300 m².

Jedna z najciekawszych i bardzo prężnie działających placówek, posiadających zbiory łodzi i statków zarówno na wodzie, jak i pod zadaszeniem, znajduje się w fińskim mieście Turku. Z przekształconego Muzeum Morskiego w centrum miasta, kolekcji prywatnych oraz dwóch lokalnych uniwersytetów i przy wydatnej pomocy Marynarki Wojennej stworzono w roku 1999 unikatową placówkę o nazwie „Forum Marinum”. Jest to fundacja w 50% finansowana przez miasto, w 25% przez dotacje z firm i prywatnych sponsorów, a resztę dochodów generuje sama. Imponująca jest

liczba jednostek muzealnych stojących na wodzie. Jest tam kilka niewielkich okrętów należących do Marynarki Wojennej (rodzaj użyczenia), zabytkowy żaglowiec „Sigyn” z poł. XIX w., fregata pełnorejowa „Suomen Jormen”. Część kolekcji umieszczono w rodzaju świetnie zaprojektowanego hangaru, który kosztował ok. 3 mln euro. Część małych łodzi znajduje się na ekspozycji pokazującej rozwój szklenictwa i budownictwa okrętowego. Są tam łodzie rekreacyjne, jachty, motorówki. Hala ekspozycyjna jest połączona z warsztatem szklenika. Wykonuje on drobne naprawy łodzi, malowanie itd., prowadzi też eksperymentalne zajęcia edukacyjne z dziećmi i młodzieżą. Realizowane są także projekty z osobami bezrobotnymi. Finlandia posiada pięć szkół szkleniczych (w Norwegii ostatnie dwie zamknięto niedawno). Jedna ze szkół znajduje się w samym Turku, następne dwie w pobliżu. Młodzież ze szkół nie tylko uczestniczy w zajęciach w „Forum Marinum”, ale także instytucja ta przekazuje do szkół niektóre łodzie wymagające naprawy. W ten sposób wyremontowano już kilkanaście łodzi¹³. Fun-



6. Zrekonstruowana w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich łódź typu „żakówka”; rekonstrukcję wzorowano na oryginalnej łodzi „Kąt 99”

6. Boat type “żakówka” that has been reconstructed in the Vistula Lagoon Museum in Kąty Rybackie; the model for the reconstruction constituted the original boat “Kąt 99”

dacja znajduje się w portowej części miasta, oddalonej od centrum o ok. 4 km.

Ogromną przestrzenią ekspozycyjną może pochwalić się inna fińska placówka, Muzeum Morskie w mieście Kotka. Otwarto tam w 2008 r. zbudowane od podstaw muzeum morskie (budowa kosztowała 37 mln euro)¹⁴. Podobnie jak w Turku, inwestycję usytuowano w obrębie pustych terenów portowych i zaprojektowano w sposób pozwalający na wwiezienie do środka łodzi i statków o długości ponad 20 m. Oprócz dużego zbioru łodzi, muzeum to posiada także przy swoim nabrzeżu statki muzealne; są to latarniowiec „Kemi” i lodołamacz o napędzie parowym „Tarmo”. Ta ostatnia jednostka została zbudowana w 1907 r., w stoczni angielskiej „Armstrong Whitworth&Co., Ltd. Newcastle”. W służbie była do 1969 roku. W roku 1990 przeszła renowację, a dwa lata później trafiła do Kotki i została przekształcona w muzeum. Po odejściu ze służby lodołamacz nie został zdekompletowany i w niezmiennym stanie przetrwał do dnia dzisiejszego.

Wśród kolekcji łodzi w muzeach pozaeuropejskich zwracają uwagę dwa najważniejsze muzea morskie w Stanach Zjednoczonych. W Muzeum Mystic Seaport w stanie Connecticut zbiór ponad 100 małych, tradycyjnych łodzi tworzą głównie amerykańskie i kanadyjskie jednostki pływające z rejonu Zatoki Chesapeake i obszarów sąsiednich. Zaledwie kilka łodzi pochodzi spoza tego regionu. Większość można oglądać w magazynach, niewielka ich liczba – ze względów konserwatorskich – prezentowana jest na wodzie. Konserwuje się tylko obiekty przeznaczone na ekspozycję. Na wystawach stałych prezentowanych jest ok. 40 zabytków szkutniczych¹⁵. W muzeum nie ma obecnie stałego warsztatu szkutniczego reperującego małe łodzie. Zespół szkutników pracuje na stałe przy większych jednostkach pływających, takich jak „Charles W. Morgan”; koszty jego renowacji szacuje się na 7 mln dolarów¹⁶.

O tym, jak trudne jest utrzymanie dużej kolekcji łodzi, świadczy przykład angielskiego Muzeum Morskiego w Exeter.



7. Zabytkowe łodzie eksponowane na wystawie stałej w „Forum Marinum”, w fińskim mieście Truku

7. Old boats presented in the permanent exhibition at the “Forum Marinum” in Turku, Finland

(Fot. 1-4, 7 – R. Domżał; 5 – ze zbiorów NMM; 6 – T. Simlat)

Zrazu dobrze prosperujące i mające ogromną kolekcję łodzi z całego świata, muzeum zostało zamknięte w roku 1996. Posiadało zbiory łodzi etnicznych, z których najstarsza ma 4000 lat. Oprócz tego w placówce zgromadzono wiele przykładów łodzi rybackich z Anglii i Szkocji. Dumą muzeum były jachty, które w latach 1915–1975 brały udział w licznych regatach. Cała kolekcja liczyła prawie 400 łodzi. Dla porównania, nowe Narodowe Muzeum Morskie w kornwalijskim Falmouth ma 97 łodzi i jachtów. Znajdowały się one pierwotnie w zbiorach Narodowego Muzeum Morskiego w Greenwich w Londynie, następnie trafiły do Falmouth. Do kolekcji Exeter należały także setki modeli, zdjęcia i archiwalia. Zbiory podzielono między placówki w Bristolu i Lowestoft, skąd przeszły do Eyemouth w Szkocji. To ostatnie muzeum mieści się w małej miejscowości rybackiej ok. 80 km od Edynburga. Kolekcję łodzi pierwotnie chciano rozproszyć. Potem zrozumiano, że nadal powinna tworzyć całość. Trwa zbieranie funduszy na nowe budynki muzealne. Zbiory są obecnie przenoszone do pobliskiego portu rybackiego East Berwickshire. Część łodzi będzie eksponowana na lądzie w budynkach, część na wodzie. Zbiorami tymi zarządza instytucja – Eyemouth Maritime Centre Harbour Road Eyemouth Berwickshire. Udostępnia ona bazę internetową z danymi o ok. 400 łodziach, organizuje wystawy i stara się w miarę skromnych możliwości dbać o zachowanie posiadanych jednostek¹⁷.

W tym miejscu rodzi się pytanie o sens rozwoju kolekcji zabytkowych łodzi i statków. Im większe zbiory, tym trud-

niej je utrzymać, wyeksponować i konserwować. W jakim miejscu je gromadzić? Czy są w okolicy wyspecjalizowani konserwatorzy drewna, którzy pomogą w przypadku zniszczenia zabytku? W chwili obecnej z powodu ograniczonego miejsca NMM nie ma możliwości pokazywania na wystawach stałych nowych obiektów. Ich pozyskiwanie jest więc ryzykowne. Często osoby przekazujące zabytki pytają wprost, gdzie i kiedy ich zbiory będą prezentowane. W przypadku braku jasnej odpowiedzi wycofują oferty. Co jednak, jeśli możliwa do pozyskania łódź jest rzadka, ostatnia w swojej klasie, prezentuje ginącą tradycję szkatniczą, która znikła z terenów Polski a przetrwała w konstrukcjach łodzi ludowych? W takich nielicznych już dzisiaj wypadkach muzeum stara się obiekt pozyskać, ryzykując, że przez długi czas nie będzie dla niego miejsca na wystawie. Decyduje o tym najczęściej dobry stan zachowania.

Przykładem, jak można ratować i jednocześnie ekspozycjonować cenne zbiory szkatnicze, jest prezentowany na terenie wspomnianego już „Forum Marinum” w Finlandii jacht o nazwie „Daphne”, umieszczony wewnątrz działającej przy muzeum restauracji o tej samej nazwie. Jacht zbudowano w Finlandii w 1935 roku. Pisarz szwedzko-fiński, Göran Schildt, zakupił go i żeglował na nim po Morzu Śródziemnym i Północnym. W latach 1949–1984 opublikował osiem książek ze swoich podróży tym jachtem, dzięki czemu stał się on bardzo znany. W 1984 r. Schildt sprzedał łódź, a 10 lat później wróciła ona do Finlandii. Była wów-

czas bardzo zniszczona. By ją ratować, powołano stowarzyszenie „Pro Daphne Association”. Remont zakończono w 2001 roku.

Dla zachowania i konserwacji łodzi działają często przy muzeach warsztaty szkutnicze. Niektóre z nich oprócz bieżących napraw oferują możliwość wykonania nowej łodzi lub udział w remoncie jednostek muzealnych. Taka jest np. sytuacja w Muzeum Morskim Szetlandów w Lerwick.

Jeden ze sposobów ochrony pływającego dziedzictwa kulturowego stanowi tworzenie specjalnych centrów renowacji zabytkowych jednostek, które mieszczą się na ogół w opuszczonych stoczniach i dokach¹⁸. Rząd Norwegii powołał trzy takie ośrodki. Największy z nich, zlokalizowany w Kristiansand na terenie stoczni „Brageroya”, specjalizuje się w renowacji dużych jednostek o kadłubach stalowych. Prowadzi się tam remonty statków, stosując tradycyjne techniki nitowania. Inne centrum mieści się w Hardanger koło Bergen i jest połączone z lokalnym muzeum, gdzie można oglądać zabytkowe jednostki oraz obserwować proces ich naprawy. Remontuje się w nim mniejsze statki drewniane. Centrum prowadzi także działalność komercyjną, budując na sprzedaż małe łodzie wiosłowe i żaglowe typu *faering*. Ostatnie z norweskich centrów mieści się w miejscowości Gratangen i oprócz renowacji drewnianych statków rybackich specjalizuje się w naprawach różnego rodzaju urządzeń okrętowych i silników¹⁹. W centrum tym zatrudnionych jest 20 osób, z czego większość to szkutnicy i mechanicy.

Nie tylko rewitalizacja zabytkowych jednostek, ale także budowa ich replik ma duże znaczenie w rozwoju turystyki i zachowaniu morskiego dziedzictwa kulturowego. Wspomnieć można choćby znane repliki słynnej średniowiecznej kogi bremskiej, których kilka pływa pod banderą miast niemieckich. W Finlandii wyjątkową atrakcją turystyczną jest twierdza z XVIII w. „Suomenlinna” (szwedzki „Seaborg”, okresowo w XIX w. w rękach Rosji). Znajduje się w niej zabytkowa stocznia i wykuty w skałach suchy dok. W tym unikatowym kompleksie budowano statki, a zimą umieszczano w doku drewniane jednostki²⁰. Twierdza w 1991 r. została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Obecnie w okresie zimowym do doku wprowadza się zabytkowe drewniane żaglowce, które w ten sposób nie tylko są zabezpieczane przed działaniem kry lodowej, ale także mogą być poddawane renowacji. W istniejącej stoczni pracuje około 10 szkutników. Latem natomiast, kiedy statki żeglują, doki są puste. W celu przyciągnięcia turystów od 2011 r. planuje się rozpoczęcie projektu budowy repliki kanonierki wg planów słynnego szwedzkiego konstruktora Fryderyka Henryka Chapmana. Idea ta jest w pewnym sensie naśladownictwem działań prowadzonych w norweskich centrach renowacji zabytkowych statków, gdzie prace szkutnicze można obserwować zwiędzając stocznie. Innym ważnym zadaniem centrum „Suomenlinna” jest przekazywanie wiedzy szkutniczej młodszemu pokoleniom, zanim szkutnicy przejdą na emeryturę. Jest to warunek konieczny dla przetrwania centrum, w którym nadal mają być wykonywane remonty drewnianych żaglowców. Ważną rolę w rewitalizacji i utrzymaniu doków odgrywa założone ponad 20 lat temu Stowarzyszenie Doku Viapori (Viapori Dockyard). Dąży ono do tego, by remontować w dokach zarówno drewniane, jak i stalowe statki, zbierać i upowszechniać informacje na

temat tradycyjnych metod budowy i renowacji jednostek historycznych. Stowarzyszenie zrzesza także grupę armatorów, którzy aktywnie wykorzystują to miejsce, odkrywając przed turystami morską historię okolic Helsinek. Na terenie twierdzy powstał nowoczesny pawilon, który łączy funkcje muzealne i centrum informacji turystycznej.

Powiększanie kolekcji tradycyjnych łodzi nie jest obecnie zadaniem łatwym. Skromne budżety placówek kultury nakazują podchodzić do zakupu eksponatów z dużą ostrożnością. Muzea o szerokim profilu zbiorów, mając ograniczone środki, muszą często wybierać między np. obrazem, łodzią, cennym starodrukiem. Konieczne jest stałe powiększanie kolekcji, gdyż bez tego instytucja nie może się rozwijać. Ofertę nowego zabytku trzeba przeanalizować pod kątem ewentualnych kosztów jego konserwacji, możliwości ekspozycyjnych, unikatowości, wartości historycznej. Nawet w przypadku darów wskazana jest ostrożność. Centralnemu Muzeum Morskiego zaoferowano w 2012 r. w darze fragmenty rzadkiego *bojeru*, który pływał i używany był w okolicy Krynicy Morskiej. Obiekt był niekompletny, a placówka miała już w swoich zbiorach podobny zabytek. Konserwacja była nieopłacalna, możliwości ekspozycyjne żadne. Muzeum musiało więc odmówić przyjęcia daru.

Zbiory można pozyskiwać na dwa sposoby. Metoda pasywna polega na tym, że oferenci sami znajdują placówkę o określonym profilu kolekcji i proponują nabycie bądź przekazanie nieodpłatnie zabytków. Zdarza się to nader często, choć polski rynek zabytków nie jest tak bogaty, jak w krajach Europy Zachodniej. O formie aktywnej mówimy wtedy, gdy placówka sama działa w terenie, na rynku antykwarycznym, wśród środowisk lokalnych, próbując pozyskać interesujące eksponaty. Te same zasady funkcjonują w przypadku kolekcji etnograficznych, takich jak zbiory tradycyjnych łodzi.

Kolejnym wyzwaniem po pozyskaniu zabytków jest sposób ich prezentacji. W przypadku dużych gabarytowo eksponatów nie jest proste pokazanie całej kolekcji, liczącej czasem kilkadziesiąt sztuk. Nawet w największych muzeach duża część zbiorów pozostaje na stałe w magazynach, ze względu na brak powierzchni wystawienniczych. Te ostatnie odwiedzają rzesze niekoniecznie znających się na szkutnictwie turystów, jak zatem w atrakcyjny sposób zaprezentować zbiory? Jaka ma być docelowa grupa odbiorców? Przed kilkoma dekadami wystarczyło posiadać i po prostu pokazać interesujące łodzie. Sukcesem było, gdy muzeum mogło wyeksponować 20 lub 30 z nich. Kontekst i narracja nie były tak ważne. Wspomnieć tu można wystawy tradycyjnych łodzi śródlądowych w Muzeum Wisły w Tczewie (oddziale Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku), które były organizowane pod koniec XX wieku. Obecnie podejście do prezentacji zabytków radykalnie się zmieniło. Odbiorca chce wiedzieć więcej o miejscu pochodzenia łodzi, poznać tajniki jej budowy, porównać ją z podobnymi, znanymi mu obiektami. Wystawy nie mogą być skierowane tylko do wąskiego grona specjalistów. Powinny też zainteresować młodszych odbiorców, stworzyć możliwości organizacji zajęć edukacyjnych, zaangażować odbiorców. Ma to oczywiście związek z demograficznymi zmianami wśród widowni odwiedzającej muzea. Oczekuje się, że wystawy nie będą statyczne, formy przekazu będą urozmaicone. Oprócz samych eksponatów zawierać też będą kontekst

historyczny, a wzbogacone informacje będziemy mogli otrzymać w tzw. kioskach multimedialnych. Przykładem takich działań jest wystawa stała pt. „Łodzie ludów świata”, prezentowana w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku (oddziale NMM). Oprócz obejrzenia eksponowanych na niej oryginalnych łodzi, można poszerzyć wiedzę na ich temat, czytając informację w kioskach multimedialnych. Prezentuje się w nich łodzie zeskanowane w trójwymiarze, można je zbliżyć, by poznać detale i technikę budowy. W specjalnym programie edukacyjnym przygotowano też zajęcia pokazujące techniki i sposoby budowy tradycyjnych jednostek pływających. Rozwiązaniem problemu przechowywania i ekspozycji kilku lub kilkunastometrowych łodzi są tzw. magazyny studyjne. Buduje się je od lat w wielu europejskich muzeach historycznych, etnograficznych, muzeach sztuki. Są to duże powierzchniowo dostępne dla zwiedzających, gdzie można zobaczyć zbiory nieprezentowane na głównych wystawach stałych, czasem mniej ważne. Nie zamyka się ich jednak pod kluczem w magazynach, ale stara się udostępnić w wydzielonych częściach

budynków muzealnych. Co więcej, w magazynach takich jest możliwość pracy i badań nad zabytkami dla studentów, naukowców i muzealników. Wydaje się, że szczególnie dla dużych obiektów jest to optymalne rozwiązanie, pozwalające chronić je i jednocześnie udostępnić na życzenie. Budowę takiego magazynu studyjnego planuje się w oddziale NMM – Muzeum Wisły w Tczewie. Ma się w nim znaleźć nowoczesna pracownia konserwacji zabytków oraz miejsce na prezentację dużych łodzi i jachtów. Budowa obiektu rozpocznie się w 2014 r. i potrwa ok. 2 lat.

Podsumowując te rozważania, można stwierdzić, że w XXI w. tylko zróżnicowana, interaktywna i dobrze wypromowana oferta muzealna może odnieść sukces. Dotyczy to także zbiorów zabytkowych łodzi i zabytków tradycyjnego szkutnictwa. Podstawowym problemem wydaje się miejsce na przechowywanie i eksponowanie zabytków. Z przeprowadzonej analizy wynika także, że w niedalekiej przyszłości mogą się pogłębić kłopoty z konserwacją i renowacją obiektów szkutniczych z powodu braku wyspecjalizowanych warsztatów i kadry.

Streszczenie: W artykule omawia się problematykę gromadzenia tradycyjnych łodzi ludowych w muzeach morskich. Na tle wybranych przykładów z Polski i z zagranicy autor pokazuje specyfikę takich zbiorów i rolę jaką pełnią na tle pozostałej kolekcji muzealioń. Szczególnie podkreśla się problemy związane z przechowywaniem łodzi, ich konserwacją i eksponowaniem. Ważnym zagadnieniem jest wykorzystanie tego typu muzealioń na wystawach stałych i czasowych oraz polityka pozyskiwania nowych obiektów do zbiorów. Ponadto autor artykułu pokazuje złożoność kolekcji zabytkowych łodzi w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku i szansę na rozwój infrastruktury służącej do jej konserwacji i ekspozycji, a także specyfikę zbiorów tego rodzaju w innych polskich muzeach.

W oparciu o wybrane przykłady zagraniczne poruszono także kwestię baz danych zabytków nautologicznych oraz

możliwości ich prezentacji w formie elektronicznej dla szerszego grona odbiorców. Z przeprowadzonej analizy wynika także, że w niedalekiej przyszłości mogą się pogłębić kłopoty z konserwacją i renowacją obiektów szkutniczych z powodu braku wyspecjalizowanych warsztatów i kadry. Jest to problem dotyczący nie tylko Polski, ale także krajów skandynawskich i Europy Zachodniej. Dzięki projektom infrastrukturalnym oraz „miękkim” projektom naukowym istnieje szansa na poprawienie zarządzania zbiorami tradycyjnych łodzi w Polsce. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku rozpoczyna w 2014 r. projekt renowacji warsztatów konserwatorskich w swoim oddziale Muzeum Wisły w Tczewie. Pozwoli on na utworzenie nowej przestrzeni ekspozycyjnej oraz poprawę warunków konserwacji drewnianych zabytków szkutniczych.

Słowa kluczowe: tradycyjne łodzie, zbiory nautologiczne, muzea morskie, konserwacja, szkutnictwo, muzealnictwo morskie.

Przypisy

- ¹ Na ten temat: R. Domżał, *Pływające zabytki – sposoby ekspozycji i ochrona historycznych statków w Polsce*, „Muzealnictwo” 2010, nr 51, s. 141-151.
- ² Ponad 200 tradycyjnych łodzi posiada francuskie muzeum portowe w Douarnenez, na wybrzeżu Bretanii. W skład kolekcji wchodzi zarówno małe łodzie, pokazywane na wystawach w budynku, jak i większe statki, stojące w porcie.
- ³ P. Smolarek, *Stan i perspektywy badań nad rozwojem szkutnictwa w Polsce (do końca XVIII wieku)*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1959, R. VII, nr 2, s. 229-268; J. Litwin, *Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku*, „Prace Narodowego Muzeum Morskiego” 1995, t. X; tenże, *W sprawie badań nad polskim szkutnictwem ludowym*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 1981 R. XXVIII, nr 1, s. 75-85; tenże, *Fischereifahrzeuge an der Pommerschen Ostseeküste, Meer und Museum*, „Schriften des Deutschen Meeresmuseum und OZEANEUMS” 2012, Bd 24, s. 138-156.
- ⁴ J. Litwin, *Polskie szkutnictwo ludowe...*, s. 255-256.
- ⁵ Tenże, *Polskie szkutnictwo ludowe...*, s. 187-189; więcej na ten temat na wystawie pt. „Przeszłość i przyszłość zalewów Południowego Bałtyku”, zorganizowanej w ramach projektu Unii Europejskiej pod nazwą „Lagomar” (www.lagomar.de).
- ⁶ S. Birli, R. Domżał, V. Lankeliene, *A Mobile Exhibition “Past and Present at the Baltic Lagoons” – A Competition and Cooperation of Municipalities around the Lagoons of the Southern Baltic Sea, w: The Lagomar Lagoons*, Friedland 2009, s. 82-87.
- ⁷ W grudniu 2013 r. Centralne Muzeum Morskie zmieniło nazwę na Narodowe Muzeum Morskie, analogicznie TPCMM rozpoczęło proces zmiany nazwy na Towarzystwo Przyjaciół Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.
- ⁸ R. Domżał, H. Olszak, M.-J. Springmann, *An International Pilot Project – Rearrangement of an Old Boatbuilding Place in the Vistula Lagoon Museum, Kąty Rybackie, Poland*, w: *Die Lagomar Haffe*, H. Meyer, M.-J. Springmann, H. Wernicke (red.), Friedland 2009, s. 237-240.

- ⁹ A. Trapszyc, *Realizacje skansenowskie w Kaszczorku pod Toruniem w świetle ochrony i upowszechnienia nawodnego dziedzictwa kulturowego*, w: *VII Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznoego, Tomaszów Mazowiecki 2004*, Gdańsk 2006, s. 57-68.
- ¹⁰ Szetlandy są odrębną jednostką administracyjną należącą do Wielkiej Brytanii.
- ¹¹ *Shetland Museum and Archives Guidebook*, Lerwick 2007, s. 2-8.
- ¹² Informacje uzyskane od pracownika Muzeum Morskiego w Sztokholmie, odpowiedzialnego za zabytki nautologiczne.
- ¹³ *Forum Marinum Vuosikirja 2011*, U. Kallberg (red.), Raisio 2011.
- ¹⁴ Budowa muzeum była decyzją strategiczną dla fińskiego Narodowego Zarządu Ochrony Zabytków (National Board of Antiquities). Istniejące na peryferiach Helsinek Muzeum Morskie było zbyt małe, by pomieścić nowoczesną kolekcję zabytków. Mieściło się w budynku latarni morskiej, nie mogło być więc rozbudowane i należycie zmodernizowane.
- ¹⁵ Więcej na ten temat: R. Domżał, *Morskie dziedzictwo kulturowe w Stanach Zjednoczonych na tle wybranych problemów amerykańskiego muzealnictwa*, „Muzealnictwo” 2012, nr 53, s. 171-178.
- ¹⁶ A.W. German, *Flagships of Mystic Seaport*, Kirkland 2000, s. 38 i n. Informacje ustne uzyskano od prezydenta Muzeum Mystic Seaport, Pana Steva Whita.
- ¹⁷ <http://www.worldofboats.org/boats/filter/10/0/type/21>.
- ¹⁸ C.-A. Kindlund, *The Karlskrona Dockyard: Conclusions and Ideas from the Ascend Project*, w: *The Future of Historic Dockyards. Round-Table Report Suomenlinna 2008*, Helsinki 2008, s. 71-74.
- ¹⁹ A.O. Martinussen, *Fishing Gears, open boats and preserving skills*, w: *Living Crafts. Preserving, passing on and developing our common intangible heritage. International and national ambitions*, E. Falk, H.-J. Wallin Weihe (red.), Stavanger 2009.
- ²⁰ H. Rosen, *The history of the Suomenlinna Dockyard*, w: *The Future of Historic Dockyards. Round-Table Report Suomenlinna 2008*, Helsinki 2008, s. 16-21.
-

dr Robert Domżał

Archeolog morski, historyk, praca doktorska – 2007 Uniwersytet Gdański; obecnie kierownik Działu Historii Budownictwa Okrętowego w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku, sprawuje też nadzór merytoryczny nad jego oddziałem – Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich; autor wielu publikacji krajowych i zagranicznych z zakresu ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego; 2009–2013 kierował Grupą Roboczą ds. Nadmorskiego Dziedzictwa Kulturowego Krajów Bałtyckich, współpracował z powołaną przez Ministrów Kultury Krajów Bałtyckich Grupą Monitorującą ds. Dziedzictwa Kulturowego tegoż regionu; od 2009 działa w Zarządzie Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (ICMM – International Congress of Maritime Museums); e-mail: r.domzal@nmm.pl