

Muz., 2016(57): 47-58  
Rocznik, eISSN 2391-4815

data przyjęcia – 01.2016  
data recenzji – 03.2016  
data akceptacji – 03.2016  
DOI: 10.5604/04641086.1199845

# MUZEALNICTWO MORSKIE I OCHRONA ZABYTKÓW W CHINACH

## MARITIME MUSEUMS AND MONUMENTS' PROTECTION IN CHINA

**Robert Domżał**

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku

**Abstract:** The article presents the latest tendencies in museology in China, with emphasis placed on institutions dealing with maritime cultural heritage. The author discusses various forms of communication and narration in museums, and mentions the issue of the so-called virtual and interactive exhibition forms. He presents the so-called Cultural Revolution in China in the 1950s against its historical background, when priceless architectural monuments and works of art were destroyed. Later in the article the author focuses on the protection of maritime heritage and highlights the role of shipwrecks. The latter are devoted a lot of space and the author presents the potential which is hidden at the bottom of the South China Sea.

Brought wrecks undergo conservation treatment and are again exhibited in newly-built museums. Exhibitions are at a very high level and technical solutions used, in terms of methods of exploring and exhibiting, attract experts from all over the world. Not all of the institutions built in China in the 21st century may boast rich monument collections. The majority of museums resemble rather science parks and experimental centres where new technologies prevail and interactive exhibitions have nothing to do with traditional museums with exhibits. It is this lack of original monuments that is a distinctive feature of Chinese museums. The state is trying to fill those gaps with archaeological artefacts gained from land and underwater excavations.

**Keywords:** maritime museology, China, historic monument protection, archaeology.

### Wirtualne czy realne?

Formy przekazu w muzeach od kilku dekad podlegają ciągłej ewolucji. Zadając 20 lat temu pytanie, czy może istnieć muzeum bez zabytków, odpowiedź byłaby jednoznaczna. Nie ma muzeum bez oryginalnych eksponatów, zabytek to „esencja” i treść muzeum. Podobnie w kwestii tzw. wirtualnego muzeum. „Wirtualny” może być portal, baza danych z zabytkami, ale czy muzeum? To przecież nic innego niż rodzaj strony internetowej, portalu, który można odwiedzić i obejrzeć na monitorze wykreowane różne wirtualnie byty.

Obecnie nikogo już nie dziwi termin „wirtualne muzeum”. Pojęcia: wizualizacja, digitalizacja, modelowanie 3D, rzeczywistość rozszerzona, urządzenia typu Oculus przenoszące nas do takiej właśnie rozszerzonej rzeczywistości – wszystkie one wkrały się do naszego języka w ostatnich latach i na stałe w nim zadomowiły. Dla muzealników nie ulega wątpliwości, że wszystkie „wirtualne byty” (zdigitalizowane muzealia) powinny być komplementarne z rzeczywistymi, istniejącymi realnie zabytkami. Czy jednak wszyscy chcą zobaczyć oryginały i obcować z nimi? Czego oczekuje młodzież



1. Urządzenie Oculus przenoszące widza do tzw. rozszerzonej rzeczywistości – jedno z pierwszych urządzeń tego typu w Polsce zastosowano na wystawie czasowej pt. „Statki nasza pasja” przygotowanej przez Holding Remontowa z Gdańska

1. Oculus device which transfers the viewer into the so-called augmented reality – in Poland one of the first devices of this kind was used during a temporary exhibition entitled “Ships – our passion” organised by the Remontowa Holding in Gdańsk

surfująca w sieci, nieczytająca książek tylko zamieszczone w internecie pliki PDF lub słuchająca chętnie audiobooków? Może muzeum przyszłości będzie w większej mierze wirtualne niż realne, jak ogromna część naszych muzealnych kolekcji, których wersje cyfrowe rok po roku w tejże sieci zamieszczamy. Zapewne na ten temat powstają już poważne opracowania naukowe<sup>1</sup>.

Dwa lata temu do Zarządu Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums – ICMM) wpłynęło podanie o przyjęcie do Stowarzyszenia wirtualnego muzeum morskiego z Finlandii. W tym przypadku „wirtualne” oznaczało całkowicie osadzone w internecie, bez jakichkolwiek realnie posiadanych zabytków. Pikanterii temu wnioskowi dodał fakt, że grupa osób stojąca za tą inicjatywą toczyła z rządem fińskim i Biurem Ochrony Zabytków w Helsinkach spór sądowy o prawa do realnych zabytków pochodzących z XVIII-wiecznego wraku statku *Vrouw Maria*, który zatonął na Morzu Bałtyckim wypełniony dziełami sztuki i kosztownościami wiezionymi dla carycy Katarzyny I. Zabytków, które w większości leżą wciąż na dnie morza! Nie mogąc uzyskać zgody na przejęcie ładunku, odkrywcy wraku postanowili stworzyć wirtualne muzeum w internecie prezentujące „skarby” z tego unikatowego stanowiska archeologicznego.

Zarząd ICMM nie zgodził się złamać żelaznej zasady przyjmowania w grono członków tylko tych muzeów, które posiadają realne, rzeczywiste zbytki. Wniosek więc odrzucono.

Refleksje te są wstępem do omówienia ciekawego zjawiska tworzenia wystaw i budowy nowych muzeów w Chińskiej Republice Ludowej (potocznie Chinach) – kraju, w którym moglibyśmy się spodziewać ogromnej liczby muzealiów i artefaktów związanych z jego wielowiekową, przebogata kulturą. Rzeczpospolita Polska stała się po II wojnie światowej Polską Republiką Ludową, krajem rządzonym przez „lud” utożsamiany z klasą robotniczą. Nasza kultura jednak przetrwała ten trudny okres. Koszty, które zapłaciliśmy były ogromne, ale tożsamość narodowa, zabytki, muzea przetrwały. Ba, nawet zakładano w tym czasie nowe muzea, do których m.in. należy placówka, w której na co dzień pracuję. Losy kultury i muzealnictwa w Chinach potoczyły się jednak w latach 70. XX w. diametralnie inaczej niż w Polsce.

## Rewolucja kulturalna

W połowie lat 50. XX w. Mao Zedong rozpropagował własną koncepcję systemu komunistycznego, odmienną od sowieckiego, zwaną potem maoizmem. Ustrój miał być oparty,



nie jak w Związku Radzieckim na warstwie robotniczej, która w Chinach nie była wystarczająco wykształcona i liczna, a na dominujących w kraju chłopach. Chiny były wielkim krajem agrarnym. Mao postanowił zindustrializować państwo. Sądził, że mobilizując miliony słabo wykwalifikowanych rąk, uda się przeobrazić kraj. Niestety doprowadziło to do wielkiego kryzysu i klęski głodu. Przeciwnicy próbowali odsunąć Mao na boczny tor, ale przywódca postanowił rozprawić się z nimi za pomocą lojalnej mu armii. Ogłosił także tzw. Rewolucję Kulturalną, która miała stworzyć nowy model państwa, zupełnie nowej demokracji oraz nowej kultury. Zaczęło się w maju 1966 r. od czystek i rewolty na uczelniach. Młodzi studenci i robotnicy zaczęli organizować się w oddziały czerwonogwardystów ślepo oddanych wodzowi. Miliony młodych członków Czerwonej Gwardii rozpoczęło bunt i zwalczanie starych idei, kultury, zwyczajów, zabytków. Kraj pogrążył się w rewolucyjnym chaosie. Niszczono „burżuazyjną” architekturę, zabytki, świątynie, muzea. Nie oszczędzono nawet wielkiego chińskiego muru, z którego rozkradziono miliony cegieł. Prześladowano naukowców i artystów. Można powiedzieć, że w przeciągu około 10 lat zniszczono przebogata i wyjątkową chińską kulturę. Kraj stanął na skraju wojny domowej. Mao zmarł, ale skutki jego działań w sferze kultury odczuwalne były w Chinach jeszcze przez wiele lat. Mimo traumatycznych przeżyć Chińczyków za rządów przywódcy Mao, nie brakuje wciąż miejsc, gdzie czczony jest on na równi z Buddą. Istnieje wiele kaplic i świątyń, w których tęskniący za komunami ludowymi wieśniacy umieszczają zdjęcie „Wielkiego Sternika” obok innych bóstw. Ostatnio w prowincji Gansu wzniesiono nawet jego kilkumetrowy posąg.

Kiedy Partia Komunistyczna przejęła kontrolę nad krajem w 1949 r. w Chinach było tylko 25 muzeów. Wiele z nich zniszczono podczas rewolucji. Trzeba jednak dodać, że udostępnianie zbiorów dla publiczności nigdy nie było chińską tradycją. Najcenniejsze zbiory sztuki i kosztowności trzymano z dala od oczu obywateli, w Pałacu Letnim niedaleko od tzw. Zakazanego Miasta w Pekinie. Od czasu reform rozpoczętych po 1978 r. liczba nowych muzeów rośnie lawinowo. Stolica każdej prowincji pragnie wznieść nowy gmach, nawet jeśli w środku nie będzie jeszcze zbyt wiele do pokazania. W przyjętej przez rząd w 2009 r. pięcioletniej strategii rozwoju kulturę podniesiono do rangi „przemysłu strategicznego”. Ma być ona „duszą narodu” i przynosić co najmniej 5% krajowego PKB<sup>2</sup>.

Boom na budowę nowych muzeów w Chinach zaczął się ok. roku 2000, w którym istniało w tym kraju 1198 muzeów. W ciągu kolejnych 12 lat liczba ta się prawie potroiła. Powodów jest kilka, między innymi chęć symbolicznego podkreślenia historii kraju i podniesienia dumy narodowej. Wielomilionowe inwestycje będące często perełkami architektonicznymi na światową skalę, chętnie wspierane są przez rząd. Jak zauważa w ostatnim, 56. numerze „Muzealnictwa” Andrzej Rottermund, w ostatnich dekadach nie istniał w tym kraju zwyczaj odwiedzania muzeów. Placówki te mogą więc mieć wkrótce problemy z frekwencją<sup>3</sup>. Nie należy się jednak obawiać ich niedofinansowania, jeśli rząd będzie je wciąż hojnie wspierał i rozwinął różne formy działalności komercyjnej. Ta ostatnia wychodzi im często lepiej niż wielu muzeom europejskim. Czas pokaże na ile chińskie placówki, na wzór zachodnich, staną się

narzędziem „miękkiej polityki” państwa i ambasadorem kulturalnym kraju.

## Rozproszone zabytki

W tym kontekście zwrócić należy uwagę na materialne dziedzictwo Chin rozsiane po świecie. Część bezcennych kolekcji została nielegalnie przewieziona do Europy i Stanów Zjednoczonych i do dzisiaj jest przedmiotem handlu. W 2015 r. głośna była historia skradzionej w 1995 r. z małej świątyni we wsi Yangchun w prowincji Fujian (południowo-wschodnie Chiny) zmumifikowanej postaci buddyjskiego mnicha. Ten dekorowany złotem niecodzienny zabytek liczy sobie około 1000 lat. W marcu obiekt pojawił się na wystawie w węgierskim Muzeum Historii Naturalnej w Budapeszcie. W czasie przeprowadzonego śledztwa trudno było odtworzyć historię kradzieży. Obiekt należy do prywatnego kolekcjonera z Holandii, który nabył go w 1995 r. od innego kolekcjonera, który z kolei otrzymał go od marszałka w Hong Kongu.

Przy dobrej woli stron i wsparciu mediów udaje się czasem odzyskać zrabowane dzieła sztuki. W znanym domu aukcyjnym Christie's wystawiono na sprzedaż dwie chińskie zabytkowe głowy z brązu o wartości około 38 mln dolarów<sup>4</sup>. By nie stracić twarzy i klientów w Chinach, gdzie Christie's otworzył właśnie pierwszy w tym kraju zachodni licencjonowany dom aukcyjny, właściciele firmy odkupili w 2013 r. eksponaty i przekazali je Chińskiemu Muzeum Narodowemu<sup>5</sup>.

## Morskie dziedzictwo kulturowe

17. Kongres Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich (dalej Kongres), który odbył się w listopadzie 2015 r. w chińskich miastach Hong Kong oraz Makau, był okazją do przyjrzenia się azjatyckiej recepcie na odzyskanie utraconej tożsamości narodowej, odbudowę muzeów i politykę ochrony zabytków. Organizatorami Kongresu były dwa muzea morskie mieszczące się we wspomnianych miastach, które są obecnie centrami niezależnych okręgów administracyjnych będących pod faktycznym zwierzchnictwem Chin od 1997 roku.

W Kongresie wzięło udział około 110 osób z 22 krajów i 6 kontynentów, między innymi z Kanady, Stanów Zjednoczonych, Australii, Nowej Zelandii, Ameryki Południowej i oczywiście Europy. Generalnym tematem forum było spotkanie „Wschodu z Zachodem”, ale część referatów poświęcona była ochronie morskiego dziedzictwa kulturowego w Chinach.

Starając się przybliżyć publiczności na całym świecie starożytną żeglugę chińską, założono w ostatnim roku organizację – wzorowaną na ICMM – zrzeszającą ok. 20 chińskich muzeów morskich. Oficjalnymi jej członkami zostały już dwa muzea morskie: wspomniane prywatne muzeum w Ningbo oraz największe Chińskie Muzeum Morskie w Szanghaju. Ukazujący się w formie internetowej biuletyn chińskiej sieci muzeów morskich będzie miał specjalną kolumnę poświęconą sprawom międzynarodowym i Międzynarodowemu Stowarzyszeniu Muzeów Morskich. Dzięki temu placówki z odległych miejsc świata będą mogły lepiej się poznać, sprawniej wymieniać informacje, wystawy i prowadzić wspólne badania.



2. Model dżonki, *Lu Meimao (Zielona Brew)*, przedstawia najbardziej charakterystyczne cechy dawnych dżonek miasta Ningbo, leżącego w prowincji Zhejiang w Chinach

2. Junk model, *Lu Meimao (Green Eyebrow)*, depicts the most distinctive features of old junks of the Ningbo City, Zhejiang Province in China

Działania skierowane na zachowanie morskiego, w tym podwodnego, dziedzictwa kulturowego napotykają w Azji na wiele trudności. Jako przykład przywołać można losy wystawy bardzo cennych zabytków pozyskanych z wraka *Belitung* (IX w. n.e.) odkrytego u wybrzeży Indonezji<sup>6</sup>. Zabytki te, głównie ceramika, ale także bogata biżuteria ze srebra i złota, zostały wydobyte przez prywatną firmę eksploracyjną praktycznie bez nadzoru archeologicznego. Kolekcja w formie wędrującej ekspozycji czasowej została zaoferowana na komercyjnych warunkach wielu znanym muzeom, między innymi w 2011 r. Smithsonian Institution w Waszyngtonie oraz w 2013 r. Muzeum Morskiemu w Hong Kongu. Przeciwno właścicielowi wydobytej kolekcji toczyły się sprawy karne w sądzie indonezyjskim. Zarząd ICMM upoważnił Prezydenta Stowarzyszenia do pisemnej opinii na temat tychże zbiorów. Po konsultacjach ze środowiskiem archeologów morskich ICMM wydało negatywną rekomendację zalecając muzeom niewypożyczanie kolekcji, która została pozyskana z naruszeniem przepisów UNESCO dotyczących eksploracji archeologicznych stanowisk podwodnych. Zanim opinia ta została wydana w 2013 r. Muzeum Morskie w Hong Kongu rozpoczęło starania o pozyskanie tejże wystawy. Przekonanie zarządu muzeum i dyrekcji do zmiany decyzji zajęło wiele miesięcy i nie było

łatwe. ICMM zagroziło nawet, że w razie odmowy Kongres ICMM w 2015 r. nie odbędzie się w Chinach. Na szczęście w porę wypracowano kompromis i muzeum w Hong Kongu nie przyjęło tej kontrowersyjnej wystawy. Ten i inny przypadek działań komercyjnej firmy eksploracyjnej wydobywającej zabytki ze słynnego *Titanica* spowodowały, że w 2014 r. Zarząd ICMM reaktywował zawieszoną niegdyś Komisję ds. Archeologii Morskiej opiniującą przypadki powyższego typu. W jej skład wchodzi 5 specjalistów z Europy i Stanów Zjednoczonych<sup>7</sup>.

Opisany wyżej przypadek unikatowej kolekcji zabytków z wraka *Belitung* miał jeszcze jedną ważną dla chińskiego muzealnictwa reperkusję. Leżący na dnie Morza Jawajskiego statek zidentyfikowano jako arabski *dhau*. Jest to najstarszy tego typu statek arabski odkryty w azjatyckich wodach, co potwierdziło teorię naukowców o intensywnych morskich kontaktach handlowych w Azji. Ten fakt z kolei to jeszcze jeden dowód na istnienie tzw. Morskiego Jedwabnego Szlaku funkcjonującego równoległe z lepiej rozpoznany szlakiem lądowym. Muzealnicy z Chin postanowili zapoznać z tym tematem europejską publiczność organizując wystawę, która miała być pokazywana w największych muzeach morskich w Europie, w tym także w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku. Wystawa miała być niestety pozbawiona



oryginalnych zabytków. Składać się na nią miały głównie modele chińskich statków handlowych (największy miał 5,5 m długości i ponad 3 m wysokości), kopie map, narzędzia szkutnicze i wizualizacje. Sam fakt przewiezienia dużej liczby, o sporych rozmiarach modeli sprawiał już pewne problemy logistyczne. Muzeum Morskie w Ningbo, które stało za tym projektem, to jedno z nowo utworzonych w Chinach muzeów o profilu morskim. Jest instytucją prywatną, założoną przez lokalnego biznesmana Pana Feijun You około 10 lat temu. Kolekcja tej placówki to budowane współcześnie modele statków z różnych epok. Są one wykonywane przez współpracujących z muzeum zespół modelarzy, którzy oferują też modele na sprzedaż innym muzeom w kraju i za granicą. Do tej pory stworzyli oni ponad 150 takich obiektów. Modele budowane są na wysokim poziomie, w oparciu o wiedzę historyczną i badania grupy naukowców zrzeszonych w Instytucie Dawnych Statków Chińskich, który związany jest z Muzeum Morskim w Ningbo i został powołany do życia przez tą samą osobę, która założyła muzeum. Bardzo pragmatyczne rozwiązanie, które w sumie pod jednym szyldem skupia różne rodzaje komercyjnej działalności: muzeum, pracownię modelarską i instytut badawczy. To duże przedsiębiorstwo, jak samo o sobie pisze w informacyjnych drukach, skupia najlepszych w Chinach specjalistów w dziedzinie historii dawnej żeglugi i ten fakt trudno podważyć<sup>8</sup>. Firma za cel stawia sobie promocję idei „Morskiego Jedwabnego Szlaku”, badania nad morskim dziedzictwem kulturowym i prezentację tegoż dziedzictwa światu<sup>9</sup>. W Muzeum Morskim w Ningbo nie znajdziemy jednak żadnych autentycznych – w europejskim, tradycyjnym rozumieniu tego słowa – modeli historycznych i jakichkolwiek zabytków.

W szerokim ekonomicznym zakresie realizowana jest na naszych oczach idea rozwoju „Morskiego Jedwabnego Szlaku” oraz jego części lądowej. Przekłada się to na konkretne działania ekonomiczne i polityczne między Chinami a Europą, w tym Polską. W 2014 r. powstał „Funduszu Jedwabnego Szlaku” – z zarezerwowaną kwotą 40 mld USD – dla stworzenia nowej sieci połączeń gospodarczych krajów leżących bliżej lub dalej na trasie starożytnego szlaku. Co ciekawe, Polska ma być kluczowym krajem zapewniającym powodzenie tego przedsięwzięcia. To właśnie u nas mają powstać wielkie centra logistyczne, z których towary i dobra produkowane w Państwie Środka będą dystrybuowane do wszystkich pozostałych państw Europy. W ślad za kluczową rolę w regionie, pojawią się także gigantyczne pieniądze z tytułu obsługi tranzytu oraz strategiczny sojusz gospodarczy między Warszawą a Pekinem. W okolicach Łodzi zaplanowano główne centrum logistyczne. Polska ma więc pełnić rolę głównego „hubu” na zachodnim krańcu szlaku<sup>10</sup>.

## Muzealnictwo morskie

Chińskie Muzeum Morskie w Szanghaju to flagowa, narodowa placówka zajmująca się historią żeglugi, handlu morskiego, budową statków i innymi działaniami pokrewnymi. Jest to instytucja państwowa. Imponujący niezwyklej architekturą przypominającą dwa abstrakcyjne żagle budynek otwarto hucznie w 2010 roku. Budowa kosztowała ok. 74 mln USD. Wystawy o profilu historycznym mieszczą się na 3 piętrach o łącznej powierzchni ponad 46 000 m<sup>2</sup>. Oprócz obowiązkowych dziesiątek modeli z różnych epok, replik instrumentów nawigacyjnych, opowieści o bohaterze



3. Budynek Muzeum Morskiego w Hong Kongu – pierwotnie był to jeden z 8 terminali promowych zbudowany w 2006 r., które zastąpiły wcześniejsze generacje przystani promu istniejące w tym miejscu od 1890 r.; większość z tych terminali wciąż służy celom żeglugowym

3. Maritime Museum building in Hong Kong – initially one of 8 ferry terminals built in 2006 which replaced earlier generations of ferry harbours which had existed there from 1890; the majority of those terminals serve shipping objectives

narodowym, odkrywcy, dyplomacie i admirale Zheng He (1371–1435) ekspozycja ma także za zadanie krzewić patriotyzm pokazując przeszłość, teraźniejszość i przyszłość chińskiego przemysłu morskiego. Centralna część wystawy to ogromny model dżonki w skali 1:1, na który można wejść. Wystawę dopełnia kino 3D i różne symulatory żeglugi. Szczególnie sporo miejsca poświęcono dzieciom i interaktywnym ekspozycjom niepozwalającym młodej widowni na nudę.

Zupełnie innego typu jest Muzeum Morskie w Hong Kongu. Otwarto je między innymi z inicjatywy bogatych przedsiębiorstw żeglugowych, które budowały swoją potęgę w przeciągu ostatniego stulecia, kiedy regionem tym zarządzała Wielka Brytania. Placówka mieści się w kameralnym budynku przystani promowej, w obrębie najprawdopodobniej najpiękniejszego na świecie nabrzeża nazwanego „Portem Wiktorii”. Budynek ma dwa piętra a wystawy

zamyśl pomysłodawców starających się położyć nacisk na XX-wieczną żeglugę, handel morski, rozwój terminali promowych oraz typy budowanych w Hong Kongu statków. Na pierwszym piętrze muzeum mieści się duża sala konferencyjna, w której odbywała się główna część Kongresu Międzynarodowego Stowarzyszenia Muzeów Morskich. Jedynym zgrytem w tymże muzeum były odwiedziny w sklepie muzealnym, gdzie można zakupić oryginalne zabytki pochodzące z ... wraków statków. Jak się okazuje handel zabytkami wydobytymi z wraków statków, które zatoniły w wodach południowo-wschodniej Azji nie jest w żaden sposób kontrolowany. Wykopaliska podwodne podejmowane w Chinach, Indonezji czy na Filipinach prowadzone są przez prywatne firmy poszukiwawcze, które dostają 75% substancji zabytkowej, a tylko 25% trafia do państwa. Prywatne firmy mogą legalnie odsprzedawać zabytki na wolnym rynku. Proceder jest więc legalny, jednak



4. Muzeum Morskiego Jedwabnego Szlaku zbudowane zostało dla pokazania unikalnej ekspozycji wraka *Nanhai 1*; ogromne okna budynku wychodzą wprost na plażę Morza Południowochińskiego

4. Maritime Silk Route Museum was built to present a unique exhibition of the *Nanhai 1* wreck; huge windows overlook the beach of the South China Sea

mieszczą się na trzech kondygnacjach. Na drugim piętrze usytuowana jest malownicza restauracja z ogromnym tarasem i widokiem na port. Głównym tematem ekspozycji jest historia żeglugi chińskiej podzielona na: mieszczący się na parterze okres starożytny i średniowieczny, oraz na pierwszym i drugim piętrze – żeglugę współczesną. Wśród wielu tematów pokazanych na powierzchni ponad 4000 m<sup>2</sup> uwagę turystów przyciąga odwieczna problematyka piractwa na Morzu Południowo Chińskim. Wystawy są profesjonalnie wykonane, estetyczne i – biorąc pod uwagę ilość informacji oraz pokazywanych muzealiów – dobrze wyważone. Wśród prezentowanych obiektów trudno doszukać się eksponatów starszych niż 50 lat. Trzeba jednak dodać, iż koncepcja wystaw i narracja bardzo dobrze oddają

nieetyczny w rozumieniu Konwencji UNESCO o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego z 2001 r. oraz kodeksu etycznego ICOM<sup>11</sup>. W związku z zaistniałą sytuacją Zarząd ICMM przygotowuje specjalną notę na temat konieczności stosowania przez muzea morskie międzynarodowych standardów w zakresie obrotu zabytkami pozyskanymi z archeologicznych badań podwodnych. Specjalny Komitet ds. Archeologii Morskiej przy ICMM ma opracować dokument, w którym wskazana zostanie szczególna rola muzeów morskich, jako depozytariuszy tego typu dziedzictwa kulturowego. Niestety we wspomnianej konwencji UNESCO z 2001 r. rola muzeów morskich jest praktycznie niezauważona i poza jednym przypadkiem, wręcz pominięta.



Właśnie kwestia archeologii morskiej jest obecnie w Chinach bardzo gorącym tematem. Próbuąc nadrobić wieloletnie zapóźnienia w dziedzinie kultury, oraz pozyskać oryginalne zabytki, prowadzi się bardzo dużo różnego rodzaju wykopalisk archeologicznych. Wśród nich wymienić można światowego formatu badania wraka *Nanhai nr 1* znalezionej w zachodniej części ujścia Rzeki Perłowej (Zhu Jiang), będącego początkiem „Morskiego Jedwabnego Szlaku”<sup>12</sup>. Statek – eksponowany w specjalnie zbudowanym muzeum – zatonął w czasie rządów dynastii Song 1127–1279 n.e. Odkryto go przez przypadek w 1987 r. podczas angielsko-chińskiej ekspedycji szukającej innego wraka holenderskiego statku Kompanii Wschodnio-Indyjskiej. Obiekt jest wyjątkowo dobrze zachowany. Uważa się, że na jego pokładzie znajdowało się od 60 000 do 80 000 cennych zabytków, zwłaszcza ceramiki. Po wstępnych badaniach archeologicznych zdecydowano się na niebywałą metodę

niego zaprojektowanym muzeum w Portsmouth. Drugi przypadek wydobywania w całości kadłuba wyjątkowego okrętu miał miejsce w Szwecji. W 1628 r. zwodowany właśnie okręt *Vasa*, chluba szwedzkiej floty, miał być podziwiany przez króla i rzeszę widzów w Sztokholmie podczas swojego dziewiczego rejsu. Błędy konstrukcyjne i nieszczęśliwy zbieg okoliczności spowodowały, że mocno obciążona jednostka, otrzymawszy silny podmuch boczny, przechyliła się na tyle, że woda wdarła się przez otwarte furty armatnie. Zamiast tryumfu król doznał upokorzenia widząc, jak przyszła duma jego floty idzie na dno na oczach tłumu widzów. Okręt wydobyto po przeprowadzonych wykopaliskach w 1961 r. i obecnie jest jedną z głównych atrakcji Sztokholmu. W 2014 r. liczba odwiedzających muzeum okrętu *Vasa* znacznie przekroczyła 1 mln powodując konieczność przebudowy części infrastruktury niedostosowanej do przyjęcia aż tylu widzów.



5. Tysiące naczyń zalegających między grodziami wraka było głównym towarem – w 2010 r. dokonano wstępnych wykopalisk jeszcze przed napełnieniem zbiornika wodą

5. Thousands of dishes lingering between the bulkheads of the wreck used to be one of the main commodity – in 2010 preliminary excavation works were carried out before filling the tank with water

wydobywania zabytku w całości. Podniesiono go we wkopanym w dno stalowym kontenerze, który został umieszczony pod wrakiem. Pojemnik został zamknięty od dołu i całość podniesiono w 2007 roku. Dla eksponowania tego wyjątkowego obiektu zbudowano ogromne Muzeum Morskiego Jedwabnego Szlaku, którego przeszklone ściany wychodzą wprost na plażę Morza Południowocchińskiego.

Tylko dwa kompletne wraki statków wyjątkowych dla historii Europy wydobyto w całości i eksponuje się je do dnia dzisiejszego. Starszy z nich to słynny flagowy okręt angielski *Mary Rose*, duma króla Henryka VIII – zatonął on podczas bitwy w cieśninie Solent w lipcu 1545 roku. Zlokalizowany okręt wydobyto w całości w 1982 roku. Obecnie znajduje się w nowo otwartym, specjalnie dla

Oba wymienione wyżej przypadki wydobywania słynnych okrętów były do siebie nieco podobne. Przed podniesieniem jednostek dokładnie je zbadano na dnie. Sporządzono też szczegółową dokumentację, podniesiono zabytki, wydobyto opróżnione z większych zabytków kadłuby. Metoda chińska była zupełnie inna. Zaniechano eksploracji wraka *in situ*, nie chciano naruszyć jego konstrukcji i przeprowadzać prac przy ograniczonej widoczności pod wodą. Podniesiono więc obiekt w całości z otaczającym go fragmentem dna. Po wprowadzeniu do muzeum, wrak znów znalazł się pod wodą i oglądać go można z górnych galerii obserwując jednocześnie pracujących na nim... archeologów podwodnych. Te niecodzienne rozwiązanie jest bardzo chwalone na całym świecie, a specjalności, między innymi z muzeów w Portsmouth i ze Sztokholmu



6. Chińskie Muzeum Portowe w Ningbo połączone z jednym z trzech Narodowych Centrów Ochrony Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego

6. China Port Museum in Ningbo is connected with one of three National Centres of Underwater Cultural Heritage Protection

podkreślają zalety tej koncepcji. Jednostka jest eksplorowana bez pośpiechu w naturalnym środowisku, ale jednak pod dachem w komfortowych warunkach. Zadbano natomiast o to, żeby woda wokół zabytku miała tę samą temperaturę i skład chemiczny jak ta, która otaczała wrak przez ostatnie stulecia. Wydobywane zabytki po konserwacji trafiają na wystawy w tymże muzeum. Sam budynek nazywany „Kryształowym Pałacem” zbudowano z epickim wręcz rozmachem. Ma zmieścić docelowo około 300 000 zabytków. Nie jest oblegany przez tłumy turystów jak okręt *Vasa* w Sztokholmie. Znajduje się w dość odległym od dużych miast miejscu, na wyspie Hailing Yangjiang w prowincji Guangdong.

Znalezienie wraku *Nanhai 1* (numer 1 dlatego, żeby odróżnić go od innych wraków rozpoznanych na dnie w tym samym miejscu) jest porównane do odkrycia znanych chińskich wojowników z terakoty wykopanych w grobowcu pierwszego chińskiego cesarza Qin Shi z 210 roku p.n.e.<sup>13</sup>. Muzeum

Morskiego Szlaku Jedwabnego mieszczące ten wrak stało się tym samym jednym z najważniejszych muzeów podwodnego dziedzictwa kulturowego na świecie.

Widząc, że żadne współczesne modele starożytnych statków nie zastąpią autentycznych zabytków, chińscy archeolodzy – by pozyskać autentyczne muzealia – zaczęli prowadzić na dużą skalę kolejne podwodne wykopiska archeologiczne. W 2008 r. otworzono Muzeum Historyczne Ningbo pokazujące historię miasta i portu Ningbo cofając się około 7000 lat wstecz. Obecnie Ningbo to ogromny, dynamicznie rozwijający się port. Część turystów twierdzi, że sama unikatowa architektura muzeum jest bardziej imponująca, niż wystawy wewnątrz. Może to nic dziwnego, bo projektant niezwyklego, przypominającego kształtem statek budynku Wang Shu, otrzymał w 2012 r. nagrodę architektoniczną Pritzкера<sup>14</sup>. Z drugiej strony ten wyjątkowy budynek został zbudowany z rozbiórkowego materiału starych dzielnic miasta, ponieważ







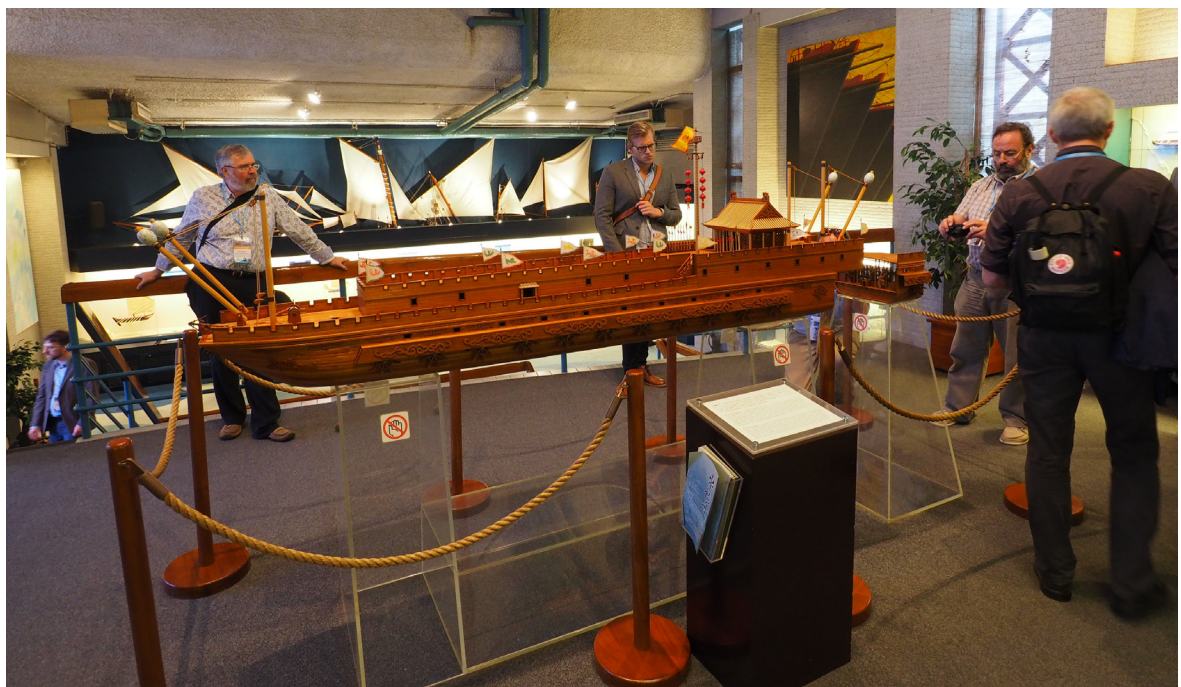
sam ma więc wartość historyczną. Zupełnie wyjątkowe jest także nowe, otwarte w październiku 2014 r. Chińskie Muzeum Portowe w Ningbo. Jest ono połączone z jednym z trzech narodowych Centrów Ochrony Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego (National Underwater Cultural Heritage Protection Base). Oprócz wystaw o historii żeglugi i portu w Ningbo, zobaczyć tam można zakonserwowane relikty wraków statków i niewielką wystawę poświęconą archeologii morskiej. Oprócz tego w tym naszpikowanym elektroniką i multimediami nowoczesnym budynku brak jest oryginalnych muzealiów. Muzeum temu znów bliżej profilem do centrum nauki, niż do palcówki gromadzącej zabytki. Archeolodzy morscy w Chinach mają w najbliższym czasie dostać nowe narzędzie pracy. Ma nim być nowoczesny statek badawczy o wyporności 580 ton. Oprócz tego planuje się powołać dwa nowe narodowe centra ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego w Szanghaju i Xiamen.

Najbardziej europejskie ekspozycje można spotkać w Muzeum Morskim w Makau. Wzniesiono je w miejscu gdzie portugalscy odkrywcy wylądowali w 1553 roku. Przypominający statek żaglowy budynek ma 3 piętra i mieści wystawy na temat historii morskiej Makau, Chin i Portugalii. Wystawy podzielone są na 5 sekcji i omawiają historię lokalnego rybołówstwa, odkryć geograficznych i portugalskich podbojów, poruszają także zagadnienia transportu morskiego i nawigacji. W podpiwniczeniu budynku znajdują się duże akwaria z różnymi gatunkami azjatyckich ryb oraz bogata kolekcja egzotycznych muszli. W muzeum tym można spotkać dużo więcej muzealiów niż w omawianych wyżej placówkach. W centralnej części ekspozycji umieszczono kilkumetrowy model bocznołowca rzeczno- napędzanego siłą mięśni. Takie zaawansowane technicznie okręty budowane od czasów dynastii Tang (618–907 n.e.) oraz w następnych stuleciach stanowiły podstawę chińskiej dominacji morskiej w tej części świata.



7. Wrak *Nanhai 1* spoczywa obecnie w basenie wypełnionym wodą morską

7. *Nanhai 1* wreck currently rests in a pool filled with sea water



8. Muzeum Morskim w Makau – kilkumetrowy model bocznołowca rzecznego napędzanego siłą mięśni; takie zaawansowane technicznie okręty budowane od czasów dynastii Tang (618-907 n.e.) zapewniły ówczesnym Chinom dominację geopolityczną w tej części świata

8. Maritime Museum in Macau – a several metres long model of a paddle-wheel riverboat propelled by muscle; such technically advanced ships built from the times of the Tang Dynasty (618-907 A.D.) provided the then China with geopolitical dominance in this part of the world

(Fot. 1, 3, 8 – R. Domżał; 2 – B. Gallus, ze zbiorów NMM w Gdańsku; 4, 5, 6 – C. Dobbs; 7 – L. Guocong, dzięki uprzejmości Narodowego Centrum Ochrony Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego w Ningbo)



## Podsumowanie

Wszystkie wystawy oglądane przeze mnie w chińskich muzeach prezentowały wysoki poziom merytoryczny i estetyczny. Podkreślić trzeba, że mówimy o placówkach założonych w przeciągu ostatniej dekady. Ekspozowane w nich muzealia umieszcza się w specjalnie przygotowanych i oświetlonych gablotach. Czytelne, niezbyt długie teksty są w języku chińskim i angielskim, w Makau także po portugalsku. Angielskie tłumaczenia tekstów chińskich są na dobrym poziomie. Generalnie wystawy są nowoczesne, dość proste, ale nie odbiegające od światowego poziomu. Ciekawe rozwiązanie zastosowano w Muzeum Morskim w Makau, gdzie krótkie teksty w gablotach uzupełniały dodatkowe, większe objaśnienia w formie dużych, drukowanych i rozkładanych broszur znajdujących się w pobliżu gablot. Umieszczone w nich teksty były pisane po chińsku i angielsku.

Współczesne chińskie muzea to zazwyczaj duże, nowoczesne centra budowane dla celów edukacyjnych, zorientowane na dostarczenie widzom zróżnicowanej wiedzy zarówno w formie tradycyjnych ekspozycji, jak i nowoczesnych multimediów. Zabytki i oryginalne artefakty nie zawsze są w nich obecne. Mimo tego cieszą się zainteresowaniem wśród lokalnej społeczności oraz są pozytywnie odbierane przez zagranicznych turystów podróżujących z całymi rodzinami. Zwiedzający dają temu wyraz w licznych wpisach na portalach społecznościowych i w ocenach np. w największym na świecie serwisie turystycznym Tripadvisor<sup>15</sup>. Za wejście do muzeów pobiera się opłaty, których ceny nie odbiegają od średnich cen w Europie. Prezentowane na wystawach eksponaty pokazywane są z reguły w odpowiednim kontekście i oprawie, nie występują jako oderwane od głównej narracji byty. Budowane w ostatnich latach

prestżowe budynki muzealne są same w sobie atrakcją turystyczną, a ich projektowanie powierza się światowej klasie architektom. Nie bez znaczenia jest tu duma narodowa i chęć dorównania placówkom zachodnim.

Tak samo ma się sytuacja z muzeami morskimi. Oprócz realizowania szeroko pojętych zadań edukacyjnych prezentują one wystawy historyczne dotyczące żeglugi, nawigacji i budowy statków w przeciągu ostatnich 2 tysięcy lat. Tradycyjnym wystawom towarzyszą symulatory 3D i 4D, w których można poczuć się jak na mostku kontenerowca podczas sztormu lub zamieci śnieżnej. Powszechne w zastosowaniu są małe ekrany dotykowe zawierające rozszerzone teksty wystaw. Informacje na ekspozycjach są czytelnie przygotowane, związane, a dzięki badaniom historycznym bogate w treści, które trudno podczas jednej wizyty sobie przyswoić. W muzeach znajdują się sklepy z pamiątkami i kawiarnie działające także komercyjnie po zamknięciu wystaw.

Niezależnie od liczby zgromadzonych na wystawach oryginalnych zabytków na pewno w chińskich muzeach nie można się nudzić, szczególnie z dziećmi, którym proponuje się sporą dawkę wiedzy i rozrywki. W większych placówkach o dużej kubaturze powszechne są sale zabaw dla najmłodszych. O dynamicznie rozwijającym się muzealnictwie w Chinach z pewnością będziemy słyszeli jeszcze dużo w nadchodzących latach. Tempo w jakim wznosi się nowe placówki w tym kraju jest zdumiewające i nieporównywalne nawet z boorem na budowę nowych muzeów w Europie i Stanach Zjednoczonych, jaki mogliśmy obserwować w latach 70. i 80. XX wieku<sup>16</sup>. Ważne żeby projektując nowe, olśniewające gmachy zapewnić je adekwatną treścią. To wydaje się obecnie największym wyzwaniem muzealnictwa chińskiego.

**Streszczenie:** W artykule zaprezentowano najnowsze tendencje w muzealnictwie w Chinach, z naciskiem na placówki zajmujące się morskim dziedzictwem kulturowym. Autor omawia różne formy przekazu i narracji w muzeach, dotyka kwestii tzw. muzeów wirtualnych i interaktywnych form ekspozycyjnych. Na tle historycznym przedstawia przeprowadzoną w Chinach w latach 50. XX w. tzw. Rewolucję Kulturową, w czasie której zniszczeniu uległy bezcenne zabytki architektury i sztuki tego kraju. W dalszej części artykułu autor skupia się na ochronie dziedzictwa morskiego podkreślając rolę wraków statków. Tym ostatnim poświęca sporo miejsca pokazując potencjał, jaki kryje się na dnie Morza Południowochińskiego. Wydobytne wraki są poddawane konserwacji i ekspozowane w nowo

budowanych muzeach. Poziom wystaw jest bardzo wysoki, a stosowane rozwiązania techniczne w zakresie metod eksploracji i ekspozycji powodują, że odwiedzają je specjaliści z całego świata. Nie wszystkie budowane w XXI w. w Chinach placówki muzealne mogą pochwalić się bogatymi kolekcjami zabytków. Większość muzeów przypomina charakterem raczej parki naukowe lub centra eksperymen-tu, gdzie przeważają nowe technologie, a interaktywne wystawy nie mają wiele wspólnego z tradycyjnymi muzeami posiadającymi eksponaty. Właśnie brak oryginalnych zabytków jest zauważalną cechą wielu chińskich muzeów. Te braki państwo stara się uzupełnić o artefakty archeologiczne pozyskiwane z lądowych i podwodnych badań wykopaliskowych.

**Słowa kluczowe:** muzealnictwo morskie, Chiny, ochrona zabytków, archeologia.

### Przypisy

- <sup>1</sup> Ostatnio na temat digitalizacji w muzeach wypowiediano się na łamach 56. numeru Muzealnictwa, M. Mondzelewski, *Po co nam digitalizacja? Katalogi internetowe i wirtualne muzea. Nowe metodologie*, „Muzealnictwo” 2015, nr 56, s. 150-159. Autor niniejszego artykułu także zabrał na ten temat głos: R. Domżał, *Nowoczesne techniki dokumentacji zabytkowych łodzi i statków*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 3/ 2015, s. 535-540.
- <sup>2</sup> <http://www.economist.com/news/special-report/21591710-china-building-thousands-new-museums-how-will-it-fill-them-mad-about-museums> [dostęp: 14.12.2015].
- <sup>3</sup> A. Rottermund, *Muzea – Perspektywy*, „Muzealnictwo” 2015, nr 56, s. 15-27.
- <sup>4</sup> <http://www.economist.com/news/china/21647655-china-seeks-gather-up-its-scattered-treasures-relics-plunder> [dostęp: 15.12.2015].

- <sup>5</sup> Tenże dom aukcyjny od 20 lat ma swoją filię także w Rosji.
- <sup>6</sup> Nazwa stanowiska archeologicznego pochodzi od nazwy wyspy, przy której znaleziono wrak.
- <sup>7</sup> W skład komisji wchodzi także autor niniejszego artykułu.
- <sup>8</sup> [http://www.ioacs.org/Our\\_Uniqueness.html](http://www.ioacs.org/Our_Uniqueness.html) [dostęp: 21.11.2015].
- <sup>9</sup> Na temat Morskiego Jedwabnego Szlaku por. L. Qingxin, *Maritime Silk Road*, Pekin 2006. Na temat historii tegoż szlaku i aspektów morskich por. H. Uhlig, *Jedwabny Szlak. Kultury Antyku między Chinami a Rzymem*, Katowice 2007, s. 11-120 i in. oraz A. Kajdańska, E. Kajdański, *Jedwab. Szlakami dżonek i karawan*, Warszawa 2007, s. 61-73, 195-205 i in.
- <sup>10</sup> <http://eurofundsnews.eu/wazne/chinska-wizja-nowego-jedwabnego-szlaku-z-polska-za-40-mln-dolarow> [dostęp: 22.12.2015]; por. też L. Cigui, *Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road*, [http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content\\_7231376.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm) [dostęp: 08.03.2016].
- <sup>11</sup> <http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text/> [dostęp: 07.12.2015].
- <sup>12</sup> Nanhaj – to chińska nazwa Morza Południowocchińskiego.
- <sup>13</sup> To słynne stanowisko archeologiczne wpisano na listę światowego dziedzictwa UNESCO w 1987 roku.
- <sup>14</sup> Najważniejsza nagroda dla żyjących architektów mających wkład w rozwój środowiska człowieka, nazywana też „noblem architektów”, <http://www.pritzker-prize.com/2012/works> [dostęp: 21.11.2015].
- <sup>15</sup> [https://pl.tripadvisor.com/pages/about\\_us.html](https://pl.tripadvisor.com/pages/about_us.html) [dostęp: 07.12.2015].
- <sup>16</sup> Por. R. Domżał, *Morskie dziedzictwo kulturowe w Stanach Zjednoczonych na tle wybranych problemów amerykańskiego muzealnictwa*, „Muzealnictwo” 2012, nr 53, s. 171-172.

---

#### 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); mail: r.domzal@nmm.pl

---

**Word count:** 4545; **Tables:** –; **Figures:** 8; **References:** 16

**Received:** 01.2016; **Reviewed:** 03.2016; **Accepted:** 03.2016; **Published:** 04.2016

**DOI:** 10.5604/04641086.1199845

**Copyright ©:** 2016 National Institute for Museums and Public Collections. Published by Index Copernicus Sp. z o.o. All rights reserved.

**Competing interests:** Authors have declared that no competing interest exists.

**Cite this article as:** Domżał R.; *MUZEALNICTWO MORSKIE I OCHRONA ZABYTEKÓW W CHINACH*. Muz., 2016(57): 47-58

**Table of contents 2016:** [http://muzealnictworocznik.com/abstracted.php?level=4&id\\_issue=883113&dz=s6](http://muzealnictworocznik.com/abstracted.php?level=4&id_issue=883113&dz=s6)

