Piasecki, Aleksander

Statyczne, aktywne i mobilne sposoby ekspozycji zabytkowych jednostek pływających oraz ich rekonstrukcji

Rocznik Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu 4, 129-136

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MUZEUM HISTORII POLSKI

Aleksander Piasecki
(Instytut Archeologii
Uniwersytetu Rzeszowskiego)

Statyczne, aktywne i mobilne sposoby ekspozycji zabytkowych jednostek pływających oraz ich rekonstrukcji

Spośród wszelkich przejawów działalności człowieka, związanych z szeroko rozumianą etnografią, budownictwo ludowe pozostaje jednym z ciekawszych. Jest poza tym warunkiem koniecznym istnienia specyficznej formy wystawienniczej, jakim jest skansen.

Za równie ciekawą odmianą budownictwa ludowego należy uznać budownictwo jednostek pływających (lodzi jednopiennych, klepkowych), czyli tradycyjne szkutnictwo. Te dwie formy budownictwa, a więc budowanie obiektów naziemnych, jak i jednostek pływających, charakteryzowało się przywiązaniem do tradycyjnych form, konstrukcji, sposobów wykonywania, użytych materiałów itd. Różni je jedynie to, że budynki naziemne pozostawały mieszkaniem lub miejscem pracy ludzi, którzy je tworzyli, a jednostki pływające środkiem transportu lub narzędziem pracy. Dlatego też zarówno oryginalne zabytki tradycyjnego szkutnictwa, jak ich rekonstrukcje stanowią dużą część eksponatów wyspecjalizowanych w tym kierunku muzeów i skansenów. Większa część tychże muzeów kolekcjonuje eksponaty niewielkie (male lodzie, dłubanki), które mogą być wystawiane pod dachem, tylko niektóre muzea dysponują na tyle dużą zadaszoną powierzchnią wystawienniczą, aby zaprezentować tam większe zabytki tradycyjnego szkutnictwa. Niestety zdarza się również, że i te (etnograficzne) eksponowane są na wolnym powietrzu, jak choćby prom z Basoni prezentowany w Muzeum Nadwiślańskim w Janowcu.

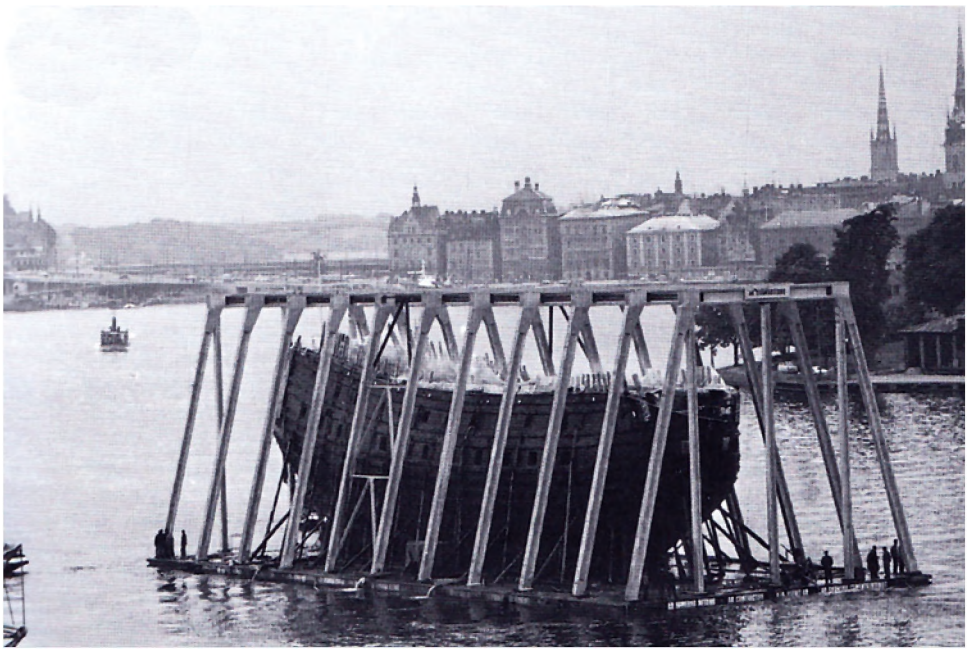
Ze względu na czułość tego typu zabytków (elementy, z których się składają, są niekiedy bardzo niewielkie gabarytowo i delikatne) lepszym rozwiązaniem jest tworzenie skansenów ukierunkowanych w stronę eksponowania rekonstrukcji czy też zmienionych gabarytowo kopii jednostek pływających. Zwłaszcza, jeśli chodzi o rekonstrukcje zabytków archeologicznych, te bezwzględnie nie mogą być prezentowane na wolnym powietrzu. Zalet takiego rozwiązania jest kilka: możliwość obserwacji rekonstrukcji czy też kopii zabytku w środowisku zbliżonym do naturalnego (o co przecież chodzi w ekspozycjach skansenowskich); możliwość odbycia krótkiego rejsu na takiej jednostce (wszak nie mówimy o atrapie zabytku, lecz o wiernej rekonstrukcji), co wiele skansenów posiada w ofercie; możliwość obserwacji powstawania takiej jednostki od podstaw, co również jest praktykowane, oczywiście w miarę możliwości finansowej placówki muzealnej.

W związku z powyższym sposoby ekspozycji zabytkowych jednostek pływających oraz ich rekonstrukcji podzieliłem na trzy formy: statyczne (tradycyjne), prezentowanie „pod dachem" zabytków archeologicznych, ich modeli lub oryginalnych zabytków

etnograficznych na wolnym powietrzu; aktywne, a więc umożliwienie zwiedzającym obserwacji budowy rekonstrukcji zabytkowych jednostek pływających z możliwością uczestniczenia zainteresowanych w tych działaniach; mobilne, czyli obserwacja zrekonstruowanych jednostek w ruchu lub udział w pokazowych rejsach.

Statyczna forma ekspozycji

Ta tradycyjna forma ekspozycji zabytkowych jednostek pływających jest szeroko stosowana w muzeach na całym świecie. Pozwala ona na prezentację najcenniejszych eksponatów w stabilnych i bezpiecznych warunkach. Do najbardziej znanych w Europie muzeów prezentujących zabytki szkutnictwa należą: *National Martime Museum* w Londynie, *Norsk Martimt Museum* w Oslo, eksponujące głównie zabytki związane z okresem wikińskim, czy też *Vikingeskibsmuseet* i *Roskilde* w Roskilde, przedstawiające pięć zabytkowych lodzi, część zrekonstruowanych oraz warsztat szkutniczy, w którym buduje się kolejne.



Fot. 1. Transport wraka „Vasy" po jego wydobyciu na powierzchnię w kwietniu 1960 r. (T. Gibbons, s. 43).

Muzeum to posiada również w swej ofercie minirejsy dla zwiedzających. Do najbardziej znanych oraz najcenniejszych zabytków prezentowanych na świecie „pod dachem" jest wrak galeonu „Vasa"[1], który zatonął w porcie sztokholmskim w 1628 roku. Wydobyty w roku 1960, po kilkudziesięcioletniej konserwacji został udostępniony zwiedzającym w sztokholmskim muzeum. W Polsce zaś należy wymienić Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku ze swymi oddziałami w Helu (Muzeum Rybołówstwa), prezentujące głównie zabytki związane z rybołówstwem Pomorza Gdańskiego i Tczewie (Muzeum Wisły) oddziale specjalizującym się w prezentowaniu znalezisk związanych z żeglugą wiślaną, Odział Morski Muzeum Narodowego w Szczecinie[2], eksponujące m.in. wczesnośrednio-

1 T. Gibbons, *The Encyclopedia of Ships*, London 2004.

2 I. Karwowska, *Struktura zbiorów rybackich w Dziale Etnografii Pomorza Muzeum Narodowym w Szczecinie,*

wieczne zabytki szkutnicze, Muzeum Etnograficzne im. Marii Znamierowskiej-Prüfferowej w Toruniu z ciekawą kolekcją zabytków związanych z rybołówstwem śródlądowym oraz Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, w którym można obejrzeć jeden z ciekawszych zabytków wczesnośredniowiecznego szkutnictwa – wrak lodzi Orunia I[3].

Oprócz autentycznych zabytków w muzeach prezentowane są często modele oryginalnych jednostek. Ma to tę zaletę, że można na jednej planszy przedstawić całą rodzinę lodzi, np. rybackich, i zaobserwować łączące je cechy czy prześledzić ewolucyjne zmiany w ich konstrukcjach[4].

Aktywna forma ekspozycji

Przebieg tworzenia rekonstrukcji zabytkowych jednostek pływających jest procesem, który można z powodzeniem wykorzystać w charakterze swoistej ekspozycji. Przygotowywanie materiałów konstrukcyjnych, narzędzi, przebieg prac stoczniowych, są interesującym zespołem czynności niejednokrotnie bardzo atrakcyjnych dla zwiedzających. Takim przykładem mogą być festyny plenerowe odbywające się w Estonii czy Finlandii[5], w trakcie których prezentowana jest sztuka budowy tradycyjnych lodzi jednopiennych.

Fot. 2. Rekonstrukcja łodzi Orunia I „Sanctus Adalbertus" po żaglem (fot. M. Celarek).

[w:] *III Konferencja muzealnictwa morskiego i rzecznego – Szczecin 1996*, (red.) W. Filipowiak, Szczecin 1997.

3 O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit,* Danzig 1934.

4 J. Litwin, *Muzeum rybołówstwa w Helu. Przewodnik po wystawie,* Gdańsk 2001.

5 W. Ossowski, *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski,* Gdańsk 1999.

Fot. 3. Rekonstrukcja łodzi z Gokstad „Jomsborg" w trakcie wodowania (fot. M. Celarek).

Fot. 4. Rekonstrukcja łodzi z Gokstad „Jomsborg" pod żaglem (fot. M. Celarek).

Niektóre muzea mają w swej ofercie taką atrakcję dla zwiedzających i jeśli tylko są w nich w danym czasie wykonywane repliki lodzi czy statków, można się tym czynnościom przyjrzeć. Co jakiś czas organizowane bywają akcje mające na celu odtworzenie jakiegoś ważnego zabytku szkutnictwa. Nie są to zawsze działania firmowane przez jednostki muzealne, lecz niekiedy przez grupki pasjonatów, które również są warte obejrzenia. Miejsca, w których można obejrzeć budowę replik tradycyjnych lodzi, to m. in. *Vikingeskibsmuseet* i *Roskilde* w duńskim Roskilde, gdzie zrekonstruowano wraki lodzi Skuldelev I i II, norweskie Tønsberg[6], w którym zbudowano replikę statku z Oseberg, szwedzkie Malmo – powstała tam pełnowymiarowa replika kogi ze Skanör, czy też niemiecki skansen w Torgelow ze swą stocznią w Veckermünde, gdzie odtworzono słowiańskie wczesnośredniowieczne lodzie klepkowe na podstawie znalezisk z Charbrowa, Ralswiek, a także kogę z Elbląga i Malmo.

W Polsce rekonstrukcjami zabytkowych jednostek pływających zajmują się głównie pasjonaci. Rekonstrukcje takie powstały m. in. w skansenie w Wolinie Pomorskim oraz w Chałupach na Półwyspie Helskim. W Chałupach w warsztacie Aleksandra Celarka powstały lodzie klepkowe: „Sanctus Adalbertus" – rekonstrukcja wspomnianego wyżej wraka z Oruni (właśnie ta łódź „udawała" kozacką czajkę w filmie „Ogniem i mieczem"); „Jomsborg" – pomniejszona kopia statku z Gokstad oraz replika pierwszego polskiego parowca z lat 30. XIX wieku „Xiążę Xawery". Większość czynności związanych z ich budową i wodowaniem była udostępniona zainteresowanym.

Niedawne doniesienia prasowe[7] pozwalają mieć nadzieję, że spektakularną próbę tego typu ekspozycji podejmie zespól Muzeum Archeologicznego w Gdańsku, który nosi się z zamiarem zrekonstruowania XV-wiecznej karaki „Peter von Danzig", z możliwo-

6 A. Mularczyk, *Statek z Oseberg wypływa w morze*, „Archeologia Żywa", (2012), nr 4, s. 46.

7 M. Adamkowicz, *Gdańsk. Zbudują replikę XV-wiecznej karaki. Kaperski okręt wróci na Motławę*, „Dziennik Bałtycki", 23.01.2012.

ścią oglądania całego procesu budowy. Ma być ona przeprowadzona przy użyciu ówczesnych technik, narzędzi i materiałów, przez szkutników ubranych w stroje z epoki. Pozostaje życzyć im, aby plan doszedł do skutku. Podobny plan miały kilka lat temu władze Torunia, które chciały wybudować kogę, niestety, plan ten zarzucono.

Mobilna forma ekspozycji

W drugiej połowie XIX w. najpierw w krajach skandynawskich, a potem w innych krajach europejskich zaczęto odkrywać kolejne wraki wczesnośredniowiecznych jednostek pływających, co pobudziło zainteresowanie nimi oraz swoją narodową przeszłością. Doprowadziło to do budowy przez Magnusa Andersena w 1893 roku pierwszej pływającej repliki łodzi z Gokstad[8], na której przemierzył Atlantyk z Oslo do Chicago. Wydarzenie to można uznać za jeden z pierwszych przykładów mobilnej formy ekspozy-

Fot. 5. Replika statku J. Cabota „Matthew" podczas regat Cowes Week w sierpniu 1996 r. (P. Firstbrook, *op. cit.*, s. 16).

cji rekonstrukcji zabytkowych jednostek pływających. Po nich pojawiły się kolejne, na tyle liczne, że przypomnę jedynie niektóre (po za tym o wielu wzmiankowałem wyżej): podróż repliki łodzi z Bulverket o nazwie „Krampmacken" z Gdańska do Konstantynopola (lata 1983-86)[9]; wybudowane w Chałupach pływające repliki: „Sanctus Adalbertus" i „Jomsborg"; łodzie używane do minirejsów w skansenach archeologicznych w Polsce i za granicą, czy też wykonana w 2008 roku replika promu z Basoni[10].

8 P. Oborski, *Po morzach i oceanach,* Warszawa 1974, s. 17.

9 J. J. Szymona, *Jak zostałem Wikingiem,* [w:] *Hereditas praeteriti Additamenta archaeologica et historica dedicata Joanni Gurba Octogesimo Anno Nascendi,* (red.) H. Taras, A. Zakościelna, Lublin 2009, s. 539-542.

10 W. Ossowski, *Przemiany w szkutnictwie rzecznym w Polsce,* „Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańskiego", Seria B, t. I, Gdańsk 2010, s. 41.

Rekonstrukcje i repliki większych jednostek, zdolnych do odbywania rejsów pełnomorskich były i są równie liczne (pomimo wielokrotnie większych kosztów takich przedsięwzięć). Można tu choćby wymienić liczne rekonstrukcje statku Krzysztofa Kolumba „Santa Maria", „Golden Hind" Francisa Drake'a, replikę statku Johna Cabota[11] czy też „Endeavour" Jamesa Cooka[12]. Warto również wspomnieć liczne repliki wybudowane na potrzeby produkcji filmowych, których późniejszy los bywał niejednokrotnie marny (np. galeon z filmu „Piraci" został zdewastowany w porcie w Barcelonie).

Pomimo niebagatelnych kosztów związanych z podejmowaniem tak dużych projektów, jakim są budowy w pełni żeglownych replik statków pełnomorskich, co jakiś czas słyszymy o nowych. Świadczy to o niesłabnącej popularności takiej formy eksponowania jednostek pływających.

Literatura

Adamkowicz Marek, *Gdańsk. Zbudują replikę XV-wiecznej karaki. Kaperski okręt wróci na Motławę,* „Dziennik Bałtycki", 23.01.2012.

Firstbrook Peter, *The Voyage of the Matthew – John Cabot and the Discovery of North America*, BBC Books, London 1997.

Gibbons Tony, *The Encyclopedia of Ships,* Silverdale Books, London 2004.

Horwitz Tony, *Błękitne przestrzenie,* (tłum.) B. Gadomska, Wydawnictwo W. A. B., Warszawa 2005.

Karwowska Iwona, *Struktura zbiorów rybackich w Dziale Etnografii Pomorza Muzeum Narodowym w Szczecinie,* [w:] *III Konferencja muzealnictwa morskiego i rzecznego – Szczecin 1996,* (red.) W. Filipowiak, Muzeum Narodowe, Szczecin 1997, s. 87-92.

Lienau Otto, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit,* Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreussens 17, Danzig 1934.

Litwin Jerzy, *Muzeum rybołówstwa w Helu. Przewodnik po wystawie,* Centralne Muzeum Morskie, Gdańsk, 2001.

Mularczyk Agnieszka, *Statek z Oseberg wypływa w morze,* „Archeologia Żywa", (2012), nr 4, s. 46.

Oborski Piotr, *Po morzach i oceanach,* RSW „Prasa-Książka-Ruch", Warszawa 1974.

Ossowski Waldemar, *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski,* Wydawnictwo „Marpress", Gdańsk 1999.

11 P. Firstbrook, *The Voyage of the Matthew – John Cabot and the Discovery of North America,* London 1997.
12 T. Horwitz, *Błękitne przestrzenie,* Warszawa 2005, s. 19.

Ossowski Waldemar, *Przemiany w szkutnictwie rzecznym w Polsce,* „Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku", Seria B, t. I, Gdańsk 2010.

Szymona Jan Jacek, *Jak zostałem Wikingiem,* [w:] *Hereditas praeteriti Additamenta archaeologica et historica dedicata Joanni Gurba Octogesimo Anno Nascendi,* (red.) H. Taras, A. Zakościelna , Lublin 2009, s. 539-542.

Aleksander Piasecki
(Institute of Archaeology of the University of Rzeszów)

The static, active and mobile manners of exhibiting monumental vessels and the reconstruction of them

This paper is devoted to the manners of exhibiting monumental vessels, and also to that of the reconstruction of them. As instances, the traditional vessels exemplifying folk boat building and high-seas vessels, being ethnographic and archeological monuments, and also the reconstruction of them, are taken under consideration.

The specific character of these monuments, and also the reconstructions of them, provides the possibility of exhibiting them in three manners:

- the static one: ˝under the roof˝ or outdoor as archeological monuments, ethnographic monuments or the models of them;
- the active one: making it possible to observe the re-construction works on monumental vessels with the possibility of participation in these activities provided for those who are interested in it;
- the mobile one: the observation of reconstructed vessels on water or participation in organized water voyages.