

Kolekcje zabytkowych łodzi w polskich i zagranicznych muzeach morskich

W piśmiennictwie dotyczącym problematyki historii, zachowania i prezentacji zabytków nautologicznych w Polsce i zagranicą, w ostatnich latach uwagę koncentrowano najczęściej na temacie dużych statków-muzeów¹. Mało miejsca poświęcano zaś zbiorom etnograficznym, takim jak tradycyjne łodzie, które posiada większość morskich oraz rzecznych muzeów w Polsce i na świecie. Czasem kolekcje te składają się z kilku łodzi, większe placówki mają ich kilkanaście, zaś największe nawet setki takich obiektów². Warto odpowiedzieć na pytanie: jaką rolę pełnią zabytkowe łodzie i zbiory tego typu we współczesnym muzealnictwie morskim?

¹ Na ten temat: R. Domżał, *Pływające zabytki — sposoby ekspozycji i ochrona historycznych statków w Polsce*, „Muzealnictwo”, nr 51, 2010, 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.



Ryc. 1. Łódź rybacka z Jastarni „Bór 14” zbudowana około 1930 roku prezentowana na wystawie stałej w Muzeum Rybołówstwa na Helu, oddziale Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.
Fot. R. Domżał

Jaką wartość historyczną przedstawiają? Czy cieszą się zainteresowaniem? W jakim kierunku należy rozwijać zbiory i czy ich powiększanie ma uzasadnienie w trudnych ekonomicznie czasach? W końcu, jak wygląda sprawa renowacji i konserwacji takich zabytków?

Trudno wyobrazić sobie istnienie Centralnego Muzeum Morskiego bez jego kolekcji tradycyjnych łodzi z terenu Polski oraz zbiorów łodzi ludowych z różnych stron świata: Muzeum posiada 43 łodzie spoza terenu Polski — z Afryki, Azji, Kanady, Europy Północnej. W dziale Historii Budownictwa Okrętowego znajduje się 36 obiektów. Pozostałe zinwentaryzowane są w Dziale Etnologii Morskiej, utworzonym w 1998 roku przez ówczesnego dyrektora CMM, Andrzeja Zbierskiego. Jednostki z terenu Polski są rozproszone w różnych działach, najwięcej — 31 łodzi — znajduje się w Dziale Historii Żeglugi Śródlądowej.

Dzięki pilotażowemu programowi inwentaryzacji polskiego szkutnictwa ludowego, zainicjowanemu przez założyciela CMM Przemysława Smolarka, a następnie kontynuowanemu przez obecnego dyrektora Jerzego Litwina, udało się zadokumentować i pozyskać dziesiątki unikatowych jednostek pływających, zarówno morskich, jak i śródlądowych³. Można je dzisiaj oglądać w trzech oddziałach Muzeum CMM. Tradycyjne łodzie kaszubskie prezentowane są w Oddziale Rybołówstwa na Helu. Oddział założono 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 „pomeranka” z Dębek. Jest to jedyny w Polsce oryginalnie zachowany egzemplarz jednostki typu „pomeranka”, do połowów dorsza i łosia, zbudowany przez rybaka — Jana Czappa z Wierchucina ok. 1950 r. Jednostek takich używano na zachodnim wybrzeżu Bałtyku, nazywano je łodziami „strądowymi” i ok. 1870 roku adaptowano do potrzeb rybołówstwa w rejonie Helu. „Pomeranki” były łodziami otwartymi, o długości 8,5 do 9 metrów, szerokości 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 wieku także silnik. Spośród innych łodzi prezentowanych w Muzeum Rybołówstwa na Helu wymienić można jednostkę z Jastarni — „Bór 14”, zbudowaną około 1930 roku (ryc. 1). Wyjątkowym zabytkiem, stanowiącym przykład sztuki szkutniczej Słowińców, jest tzw. „czoło łebski” znad Jeziora Łebsko.

³ P. Smolarek, *Stan i perspektywy badań nad rozwojem szkutnictwa w Polsce (do końca XVIII wieku)*, „Kw.HKM”, R. VII, 1959, nr 2, s. 229–268; J. Litwin, *Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku*, „Prace Centralnego Muzeum Morskiego”, t. X, Gdańsk 1995; tenże, *Fischereifahrzeuge an der Pommerschen Ostseeküste, Meer und Museum*, Schriften des Deutschen Meeresmuseum und OZEANEUMs, Bd 24, 2012, s. 138–156.

Zabytek ma szereg elementów konstrukcyjnych nie spotykanych 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 CMM, ponadto widoczne są w trzech łodziach zabezpieczonych w skansenie w Klukach⁴. Część wyżej wymienionych zabytków prezentowanych na Helu znajduje się w skansenie na otwartym powietrzu. Chodzi tu o łódź z Zatoki Puckiej z ok. 1940 roku, łódź rybacką z Karwi oraz wspomnianą „Pomerankę”. Są one narażone na działanie zmiennych warunków atmosferycznych, co przyspiesza ich degradację. Między innymi z tego powodu kilka większych jednostek przed kilku laty przeniesiono do nowego oddziału — Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich.

Od początków 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 wyposażonej w sadz i w dwa żagle rozprzowe. W XIX i pierwszej połowie XX w. oprócz połowów żakami na Zalewie Wiślanym przeżywało rozkwit rybołówstwo włokami ciągniętymi przez parę większych łodzi, zwanych *Angelkahn*, zaś po II wojnie światowej barkasami. 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 znanych z dnałnej Wisły, podczas gdy druga zdaje się być wytworem lokalnym⁵.

Muzeum Zalewu Wiślanego otwarto w 2002 roku z inicjatywy Gminy Sztutowo i CMM. Zorganizowane wystawy dotyczą lokalnej historii rybołówstwa i szkutnictwa. Pierwszymi łodziami, jakie trafiły do zbiorów CMM, były właśnie dwa tzw. półbarkasy „Tol 1” i „Tol 2” zakupione w 1961 roku od rybaka z Tolkmicka. Pierwotnie trafiły do Rozewia, gdzie planowano budowę skansenu dawnych łodzi, potem „Tol 2” prezentowany był w skansenie w Muzeum Rybołówstwa na Helu i w końcu 6 lat temu trafił nad akwen, po którym kiedyś pływał — Zalew Wiślany. W Muzeum tym prezentowane są także barkas (zbliżony budową, ale nieco większy od półbarkasów) „Kąt 27” i inny półbarkas „Kąt 36”. Barkasy były największymi jednostkami rybackimi na Zalewie Wiślanym, sięgającymi ponad 10 metrów długości. Miały jeden duży żagiel rejowy. Połowy prowadziły płynąc parami i ciągnąc za sobą dużą sieć typu włok. Do 1945 roku jednostki takie napędzane były tylko żagle, w latach powojennych montowano w nich silniki stacjonarne. Kolekcję łodzi z Zalewu Wiślanego dopełniają mniejsze jednostki rybackie, tzw. „żakówki” (ryc. 2). Są to małe łodzie wiosłowo-żaglowe o długości od



Ryc. 2. Łódź rybacka z dnał Zalewu Wiślanego „Kąt 99” typu „żakówka” prezentowana na wystawie stałej w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich, oddziale Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Fot. R. Domżał

⁴ J. Litwin, *Polskie szkutnictwo ludowe...*, s. 255–256.

⁵ Tamże, 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).



Ryc. 3. Tradycyjne łódzie rzeczne na wystawie stałej w Muzeum Wisły w Tczewie, oddziale Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.
Fot. R. Domżał

5 do 7 metrów, z dwoma charakterystycznymi żaglami rozprzowymi. Budowane są na bazie klepki stępkowej — szerokiej klepki, do której dołącza się kolejne pasy poszycia i która zastępuje klasyczną stępkę⁶. W 2011 r. rozbudowano wystawę stałą w Oddziale, 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”. Nad podobnymi z pozoru akwenami stosowano odmienne typy jednostek i różne sposoby połowiania ryb.

Wiele śródlądowych jednostek z dorzecza Wisły i innych regionów Polski znajduje się w Muzeum Wisły w Tczewie. Otwarto je w 1984 roku, zaś w latach 2005–2007 poddano kompleksowej modernizacji. Zbiory pokazywane w Tczewie pochodzą głównie z zasobów Działu Historii Żeglugi Śródlądowej. Na otwartej w 2012 roku nowej wystawie stałej znalazły się: czółno dłubankowe z Ulanowa nad Sanem, ludowe łódzie z Nidy, Sanu, Wieprza, Narwi, Bugu i oczywiście znad Wisły. W centralnej części ekspozycji znajduje się tzw. „bat” wiślany. Łódź ta służyła do 1967 roku do przeprawy przez rzekę między Janowcem a Kazimierzem Dolnym (ryc. 3).

Pokaźną kolekcję w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego stanowią zabytki „egzotyczne”, które znalazły się na wystawie stałej w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku (OKM). Nowy budynek, otwarty w maju 2012 roku, zastąpił tzw. „Skład Kolonialny” mieszczący wcześniej kolekcję tychże łodzi. W wyniku wielu lat starań dyrekcji CMM i pomocy Towarzystwa Przyjaciół CMM powstała największa w kraju kolekcja tradycyjnych łodzi spoza obszaru Polski. Liczy ona ponad 40 łodzi i ponad 70 modeli statków. Wiele eksponatów to dary kapitanów i załóg polskich statków pływających w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku po morzach i oceanach niemal całego świata. Kolekcja łodzi egzotycznych to zarówno drewniane czółna, jak i trzciniowe tratwy, korowe canoe z Kanady, dłubanki z kilku

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.

Ryc. 4. Łódź ludowa ze Sri Lanki zbudowana około 1970 roku. Posiada stabilizator boczny, prezentowana jest w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku, oddziale Centralnego Muzeum Morskiego.
Fot. ze zbiorów CMM



krajów afrykańskich, łodzie klepkowe z Azji itd. Tak różnorodny zbiór unikatowych zabytków nautologicznych umożliwia prezentację technik budowy i rozwoju jednostek pływających, ukazanie preferencji i możliwości lokalnych szkutników. Część z prezentowanych w OKM łodzi została podwieszona na specjalnych zaczepach pod sufitem budynku i sprawia wrażenie jakby fruwały nad głowami widzów. Ekspozyty wiszą na różnej wysokości, więc można je obserwować z wielu perspektyw (ryc. 4).

Dzięki oddziałom zmodernizowanym, jak Muzeum Wisły w Tczewie, lub zbudowanym na nowo, jak Ośrodek Kultury Morskiej w Gdańsku, sytuacja ekspozycyjna wielu zabytków w Centralnym Muzeum Morskim uległa poprawie. Poprzez przeniesienie pod zadaszone wiaty kilku dużych łodzi z Oddziału Rybołówstwa na Helu do Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich zahamowano proces ich niszczenia. CMM wciąż jednak ma niewystarczającą powierzchnię wystawową, by zaprezentować wszystkie interesujące zbiory. W wiatach poza wyremontowanym budynkiem w Muzeum Wisły w Tczewie przechowywane są polskie i zagraniczne łodzie ludowe. W otwartym skansenie, Oddziale Rybołówstwa na Helu, wciąż znajdują się narażone na destrukcję łodzie. Małe są możliwości naprawy zabytków, z powodu braku wyspecjalizowanego warsztatu szkutniczego. Prace nad utworzeniem takiego warsztatu trwają w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich. W 2009 roku zbudowano tam pierwszą replikę zabytkowej łodzi rybackiej typu „żakówka”. Przedsięwzięcie rozpoczęto w ramach międzynarodowego projektu Lagomar, finansowanego z programu UE Interreg III B⁷. Zorganizowano wówczas trzy spotkania szkutników z Litwy, Niemiec i Polski, w czasie których wymieniono doświadczenia w zakresie renowacji drewnianych jednostek pływających. Projekt rozbudowy Muzeum Zalewu Wiślanego zakłada stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla całorocznego działania muzeum (obecnie funkcjonuje ono w bardzo prowizorycznych warunkach lokalowych). Jednocześnie obok muzeum ma powstać centrum reno-

⁷ 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*, red. H. Meyer, M.-J. Springmann, H. Wernicke, Friedland 2009, s. 237–240.



Ryc. 5. Zrekonstruowana w Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich łódź typu „żakówka”. Rekonstrukcję wzorowano na oryginalnej łodzi „Kąt 99”. Fot. T. Simlat

wacji zabytkowych statków na wzór norweskich stoczni specjalizujących się w ich odbudowie i remontach (ryc. 5).

W Polsce większe zbiory ludowych łodzi posiada jeszcze kilka muzeów. Muzeum Etnograficzne w Toruniu i jego oddział, Park Etnograficzny w Kaszczorku, ma liczącą ponad 30 sztuk kolekcję szkodnictwa ludowego. Obok łodzi klepkowych i czółen rybackich w muzeum znajdują się też tratwy, prom oraz drewniane domy mieszkalne na metalowych pontonach. Część mniejszych łodzi prezentowana jest na wystawie stałej w głównym gmachu Muzeum Etnograficznego w Toruniu⁸.

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 „stołczynka” a także pełnomorska „sianówka”. Problemem, przed którym stoi ta placówka, jest ekspozycja łodzi w formie zewnętrznego skansenu na otwartym powietrzu. Ekspozycja nie są chronione przed warunkami atmosferycznymi i ich zniszczenie postępuje bardzo szybko. Na remont największych jednostek potrzeba kilkuset 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 opracowaniu tradycyjnych łodzi, będących ważną częścią narodowej tożsamości. Muzeum Morskie Szetlandów w Lerwick⁹ posiada dużą kolekcję lokalnych łodzi rybackich i sportowych. Są one prezentowane w obszernym i 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 około 1900 roku. Po remoncie służy on jako centrum szkodnicze, gdzie buduje

⁸ A. Trapszyc, *Realizacje skansenowskie w Kaszczorku pod Toruniem w świetle ochrony i upowszechnienia nawodnego dziedzictwa kulturowego*, [w:] VII Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzeczno, Tomaszów Mazowiecki 2004, Gdańsk 2006, s. 57–68.

⁹ Szetlandy są odrębną jednostką administracyjną należącą do Wielkiej Brytanii.



Ryc. 6. Zabytkowe łodzie eksponowane na wystawie stałej w *Forum Marinum* w fińskim mieście Turku. Fot. R. Domżał

się, remontuje i rekonstruuje zabytkowe jednostki. Budynek ten jest udostępniony dla zwiedzających, którzy mogą oglądać proces budowy łodzi i renowacji jednostek pływających¹⁰.

Na kontrowersyjny krok zdecydowało się ostatnio Muzeum Morskie w Sztokholmie. Posiada ono kilkadziesiąt łodzi, które nie były prezentowane na wystawach, część z nich w złym stanie. W 2012 roku podjęto decyzję o przemieszczeniu około 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 ciągle w magazynie w Sztokholmie, bez możliwości udostępnienia ich zwiedzającym¹¹.

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

Jedną 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

¹⁰ *Shetland Museum and Archives Guidebook*, Lerwick 2007, s. 2–8.

¹¹ Informacje uzyskane od pracownika Muzeum Morskiego w Sztokholmie, odpowiedzialnego za zabytki nautologiczne.

1999 unikatową placówkę o nazwie *Forum Marinum*. Jest to fundacja, która w 50% finansowana jest przez miasto, w 25% przez dotacje z firm i prywatnych sponsorów, zaś 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 połowy XIX wieku, fregata pełnorejowa „Suumen Jormen”. Część kolekcji umieszczono w rodzaju świetnie zaprojektowanego hangaru, który kosztował ok. 3 mln euro. Część małych łodzi znajduje się na ekspozycji pokazującej rozwój szkutnictwa i budownictwa okrętowego. Są tam łodzie rekreacyjne, jachty, motorówki. Hala ekspozycyjna jest połączona z warsztatem szkutnika. Wykonuje on drobne naprawy łodzi, malowanie itd., prowadzi też zajęcia edukacyjne eksperymentalne z dziećmi i młodzieżą. Realizowane są także projekty z osobami bezrobotnymi. Finlandia posiada pięć szkół szkutniczych (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 łodzi¹². *Forum Marinum* znajduje się w portowej części miasta, oddalonej od centrum o ok. 4 km (ryc. 6).

Ogromną przestrzenią ekspozycyjną może pochwalić się inna fińska placówka, Muzeum Morskie w mieście Kotka. Otwarto tam w 2008 roku zbudowane od podstaw muzeum morskie (budowa kosztowała 37 mln euro)¹³. 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 metrów. 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 roku, 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 praktycznie 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 sąsiednich obszarów. Zaledwie kilka łodzi pochodzi spoza tego regionu. Większość można oglądać w magazynach, tylko niewielka ich liczba — ze względów konserwatorskich — prezentowana jest na wodzie. Konserwuje się tylko obiekty przeznaczone na ekspozycję. Na wystawach stałych prezentowanych jest około 40 zabytków szkutniczych¹⁴. 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 dolarów¹⁵.

Jak trudne jest utrzymanie dużej kolekcji łodzi, świadczy przykład angielskiego Muzeum Morskiego w Exeter. Zrazu dobrze prosperujące i mające ogromną kolekcję łodzi z całego świata, muzeum zostało zamknięte w roku 1996. Posiadało zbiory łodzi etnicznych, z których naj-

¹² *Forum Marinum Vuosikirja 2011*, red. U. Kallberg, Raisio 2011.

¹³ 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 należało zmodernizowane.

¹⁴ Więcej na ten temat: R. Domżał, *Morskie dziedzictwo kulturowe w Stanach Zjednoczonych na tle wybranych problemów amerykańskiego muzealnictwa*, „Muzealnictwo”, nr 53, 2012, s. 171–178.

¹⁵ A.W. German, *Flagships of Mystic Seaport*, Kirkland 2000, s. 38 i n. Informacje ustne uzyskano od Prezydenta Muzeum Mystic Seaport, Pana Steva Whita.

starsza ma 4000 lat. Oprócz tego w placówce zgromadzono wiele przykładów łodzi rybackich z Anglii i ze 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 ekspozowana 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 około 400 łodziach, organizuje wystawy i stara się w miarę skromnych możliwości dbać o zachowanie łodzi¹⁶.

Rodzi się pytanie o sens rozwoju kolekcji zabytkowych łodzi i statków. Im większe zbiory, tym trudniej je utrzymać, wyeksponować i konserwować. Jak i gdzie je gromadzić? Kto ma je poddawać konserwacji w przypadku zniszczeń? W chwili obecnej z powodu ograniczonego miejsca CMM 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 szkutniczą, która znikła z terenów Polski a przetrwała w konstrukcjach łodzi ludowych? W takich rzadkich już dzisiaj wypadkach muzeum stara się obiekt pozyskać ryzykując, że przez długi czas nie będzie dla niego miejsca na wystawie. O pozytywnej decyzji decyduje też najczęściej dobry stan zachowania.

Przykładem, jak można ratować i jednocześnie eksponować cenne zbiory szkutnicze, jest prezentowanie na terenie wspomnianego już *Forum Marinum* w Finlandii jacht *Daphne*, umieszczony wewnątrz działającej przy muzeum restauracji o tej samej nazwie. Jacht zbudowano w Finlandii w 1935 roku. Pisarz szwedzko-fiński, Göran Schildt, zakupił ją i żeglował na *Daphne* po Morzu Śródziemnym i Północnym. W latach 1949–1984 opublikował osiem książek ze swoich podróży tym jachtem, dzięki czemu jednostka stała się bardzo znana. Schildt sprzedał łódź w 1984 roku, a 10 lat później wróciła ona do Finlandii. Była wówczas bardzo zniszczona. By ją ratować, powołano stowarzyszenie *Pro Daphne Association*. Remont zakończono w 2001 roku.

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

Jednym ze sposobów ochrony pływającego dziedzictwa kulturowego jest tworzenie specjalnych centrów renowacji zabytkowych jednostek, które mieszczą się z reguły w opuszczonych stoczniach i dokach¹⁷. 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 komer-

¹⁶ <http://www.worldofboats.org/boats/filter/10/0/type/21>.

¹⁷ 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.

cyjną, 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 silników¹⁸.

Nie tylko rewitalizacja zabytkowych jednostek, ale także budowa ich replik ma dużą wagę dla rozwoju turystyki i zachowania morskiego dziedzictwa kulturowego. Wspomnieć można choćby znane repliki słynnej średniowiecznej kogi bremeńskiej, 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, natomiast zimą umieszczano w doku drewniane jednostki¹⁹. Twierdza w roku 1991 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 zabezpieczone 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 zwiedzając stocznie. Innym ważnym zadaniem centrum Suomenlinna jest przekazywanie wiedzy szkutniczej młodszemu pokoleniu, 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 historycznych jednostek. Stowarzyszenie zrzesza także grupę amatorów, która aktywnie wykorzystuje 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. Powiększenie kolekcji odbywać się musi, gdyż bez tego instytucja nie może się rozwijać. Ofertę nowego zabytku trzeba przeanalizować pod kątem ewentualnych kosztów konserwacji obiektu, jego możliwości ekspozycyjnych, unikatowości, wartości historycznej. Nawet w przypadku darów wskazana jest ostrożność. Centralnemu Muzeum Morskiego zaoferowano w 2012 roku w darze fragmenty rzadkiego bojeru, który 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.

Istnieją dwa sposoby pozyskiwania zabytków. Metoda pasywna polega na tym, że oferenci sami znajdują placówkę o określonym profilu zbiorów i proponują nabycie bądź przekazanie nieodpłatne 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 do

¹⁸ 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*, red. E. Falk, H.-J. Wallin Weihe, Stavanger 2009.

¹⁹ H. Rosen, *The history of the Suomenlinna Dockyard*, [w:] *The Future of Historic Dockyards...*, s. 16–21.

swojej kolekcji interesujące eksponaty. Te same zasady funkcjonują w przypadku kolekcji etnograficznych, takich jak zbiory tradycyjnych łodzi.

Kolejnym wyzwaniem po pozyskaniu zabytków jest sposób ich pokazania. 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 w muzeach. Te ostatnie odwiedzają rzesze niekoniecznie znających się na szkodnictwie turystów, jak zatem w atrakcyjny sposób zaprezentować zbiory? Jaka ma być docelowa grupa odbiorców? Przed kilkoma dekadami wystarczyło posiadać i po prostu pokazać interesujące łódzie. Sukcesem było, gdy muzeum miało miejsce, aby 20 lub 30 z nich wyeksponować. Kontekst i narracja nie były tak ważne. Wspomnieć tu można wystawy tradycyjnych łodzi śródlądowych w Muzeum Wisły w Tczewie (oddziale Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku), które były prezentowane 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 typami. Wystawy nie mogą być skierowane tylko do wąskiego grona specjalistów. Powinny 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 zaś będą urozmaicone. Oprócz samych eksponatów znajdzie się kontekst historyczny, wzbogacone informacje będą dostępne w tzw. kioskach multimedialnych. Przykładem takich działań jest wystawa stała pt. „Łodzie ludów świata”, prezentowana w Ośrodku Kultury Morskiej w Gdańsku (oddziale CMM). Oprócz prezentowanych na ekspozycji oryginalnych łodzi, wiedzę na ich temat można poszerzyć czytając informacje w kioskach multimedialnych. Prezentuje się w nich łodzie zeskanowane w trójwymiarze, można je zbliżać, by poznać detale i technikę budowy. Do tego komplementarnie przygotowane będą zajęcia edukacyjne dotyczące technik i sposobu budowy egzotycznych jednostek. Rozwiązaniem problemu przechowania 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 powierzchnie opcjonalnie dostępne dla zwiedzających, gdzie można zobaczyć zbiory nie prezentowane 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 istnieje 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 udostępniać na życzenie. Budowę takiego magazynu studyjnego planuje się w oddziale CMM — Muzeum Wisły w Tczewie. Ma się w nim znaleźć nowoczesna pracownia konserwacji zabytków oraz miejsce na prezentację dużych łodzi i jachtów.

Podsumowując te rozważania można stwierdzić, że w XXI wieku tylko zróżnicowana, interaktywna i dobrze wypromowana oferta muzealna może odnieść sukces. Dotyczy to także zbiorów zabytkowych łodzi i zabytków tradycyjnego szkodnictwa.

Robert Domżał
(Gdańsk)