

Archeologia morska w Polsce stan obecny i perspektywy

Wprowadzenie

Archeologia morska kojarzy się wciąż przeciętnemu czytelnikowi ze skarbami mórz południowych, a nie badaniami prowadzonymi na Bałtyku. Historia badań bałtyckich obfituje jednak w niezwykle ciekawe znaleziska. Ze względu na niskie zasolenie i niewielką temperaturę wody tego morza zapewniają doskonałe warunki sprzyjające zachowaniu materiałów organicznych, a zwłaszcza drewna, które w większości mórz narażone jest na atak żarłocznego ślimaka toredo navalis. Dzięki tym warunkom na Bałtyku wciąż można napotkać wraki, których kadłub nie uległ większym zniszczeniom. Jednym z bardziej znanych odkryć było odnalezienie królewskiego okrętu Vasa zalegającego w porcie w Sztokholmie. Okręt ten zatonął w 1628 roku tuż po wodowaniu. Odnaleziony w 1956 przez szwedzkiego inżyniera A. Franzena został wydobyty w całości w 1961 roku. Po wieloletniej konserwacji i pracach restauratorskich wystawiany obecnie w muzeum w Sztokholmie stanowi niewątpliwie jedną z największych atrakcji tego miasta.

Kilka słów o archeologii morskiej w Polsce

Polskie wybrzeża Bałtyku również obfitują we wraki. Są one co prawda bardziej narażone na zniszczenie ponieważ płaskie, piaszczyste dno umożliwia połów ryb poprzez trałowanie niszczące drewniane konstrukcje. Pomimo to odkrywane obiekty dostarczają bardzo cennych informacji. Zapoczątkowały je odkrycia dokonane w latach 50-tych pod kierownictwem W. Filipowiaka związane z poszukiwaniem starożytnego Wolina. Ich wspaniałe rezultaty zainspirowały P. Smolarka, założyciela Muzeum Morskiego w Gdańsku do podjęcia samodzielnych prac badawczych na wrakach odkrytych przypadkowo na Zatoce Gdańskiej. Rok 1969 był wyjątkowo życzliwy dla miłośników podwodnych poszukiwań. Właśnie wtedy odkryto dwa najciekawsze z przebadanych przez gdańskie Muzeum wraków. Był to „Solen” i „Miedziowiec”. Natrafiły na nie jednostki Gdańskiego Urzędu Morskiego prowadzące trałowania w okolicy portu gdańskiego.

Nurkowie prowadzący oględziny opisali pierwszy z wraków jako pozostałości drewnianej jednostki przykrytej kamieniami balastowymi, na których spoczywa kilkanaście luf armatnich. Ze względu na wartość znaleziska i jego bliskie położenie przy torze podejściowym do Portu Gdańskiego postanowiono natychmiast przystąpić do prac wydobywczych. Pomimo sprzyjającej głębokości nie przekraczającej 16 metrów badania trwały aż do 1982 roku. W ich trakcie wydobyto ponad trzy tysiące obiektów, a także sporządzono dokładną dokumentację konstrukcji wraka. Do najcenniejszych obiektów wydobytych z „Solena” należy kolekcja 20 luf armatnich prezentowana obecnie na salach wystawowych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku¹. Jest to w zbiorach polskich unikatowy zespół zarówno ze względu na wiek jak i funkcję dział jako dział okrętowych². Wśród wydobytych przeważają działa szwedzkie. Poza nimi wydobyto też dwa działa polskie i dwa tzw. „rosyjskie” najprawdopodobniej zdobyczne. Na niektórych z dział zachowały się dobrze widoczne herby i napisy. Wśród nich można rozpoznać snopek (herb szwedzkiej dynastii Wazów) oraz inicjały CDS(*Carolus Dux Soeder – malandiae*) lub GRS (*Gustavus Rex Sueciae*). Na dziale polskim widnieje kartusz w kształcie wstęgi z herbami Pogoni litewskiej i Kolumnami Jagiellonów pod wspólną koroną. Na wstędze kartusza widnieje napis *Sigismu[ndus] August9 Rex Polo[niae] Mag[us] Dux Lith[uaniae] Me Fa[ci]t 1560*. Poniżej widnieje tabliczka z napisem: *Hans Seber Gus Mich*. Lufa jest prawie identyczna z działem odlanym przez Hansa Eberta w 1561 roku dla królewskiej artylerii litewskiej i Stanowi najcenniejszy okaz kolekcji.³

Poza działami wydobyto z wraka inne elementy uzbrojenia takie jak: kule armatnie różnych wagomiarów i typów (łańcuchowe, hakowe, nożycowe, zapalające i inne), lawety szufle prochowe, wyciory, ołowiane kule do ręcznej broni palnej, muszkiety, forkiety, drewniane dozowniki prochowe, bandolierki.

Ponad to odnaleziono między innymi szkielety marynarzy, części garderoby, buty, mieszki skórzane, ostrogę, młotek, siekiere, klucze, noże, widelce, łyżki, misterne etui z wykałaczkami, dzwonki, dziesiątki klip oraz kilkadziesiąt okrągłych, srebrnych monet, sygnet, miedziany kociołek z ornamentami, kolekcję zdobionych uchwytów do toreb i wiele innych cennych zabytków.

¹ Smolarek P., *Odkrycie zabytkowego wraka w Zatoce Gdańskiej*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej (dalej cyt. jako KHKM) R. XVIII, 1970, nr 2, s. 339—346

² Izewski M., *Spiszone lufy armatnie z „Solena” w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, KHKM, R. XXX, Nr 2, Warszawa 1982, s. 215.

³ Tamże, s 217.

W wyniku przeprowadzonych badań archeologicznych i studiów archiwalnych stwierdzono, że odnaleziony obiekt to wrak szwedzkiego orloga „Solen”, który zatonął w bitwie pod Oliwą 28 listopada 1627 roku.

Drugi z odkrytych wraków – tzw. „**Miedziowiec**” – był wrakiem statku handlowego, przewożącego ładunek składający się przede wszystkim z górniczych i leśnych produktów. Miedź w plastrach różnej wielkości, ruda żelaza, wiązki żelaza, tarcica dębowa, wańczos, beczki ze smołą, dziegciem, popiołem drzewnym, żywicą oraz woskiem stanowiły niezwykle interesujący materiał do studiów nad piętnastowiecznym handlem. Odnalezione towary zdają się wskazywać, że statek załadowano w Gdańsku. Po opuszczeniu portu, prawdopodobnie na skutek pożaru, zatonął on na redzie. Podczas owej katastrofy część ładunku roztopiła się i zalała pozostałą tworząc z upływem czasu ochronną skorupę skutecznie łagodzącą niszczący wpływ środowiska wodnego⁴.

Po wstępnych pracach stwierdzono, że wrak należy jak najszybciej podnieść gdyż grozi mu zniszczenie kotwicami stojących nieopodal statków. We współpracy ze specjalistami ze służby ratownictwa Marynarki Wojennej opracowano plan i przystąpiono do wydobywania resztek żaglowca. W czasie podnoszenia luźno zalegających brył ładunku i odsłaniania kadłuba okazało się, że konstrukcja jednostki jest mocno popękana. Dlatego zdecydowano się na osobne wyciąganie poszczególnych części wraka. W październiku 1975 roku przystąpiono do podnoszenia głównej części obiektu. W akcji brały udział jednostki specjalne Marynarki Wojennej i dźwig pływający. Po podniesieniu prowadzono dalsze prace eksploracyjno dokumentacyjne już na pokładzie barki, na której złożono wydobyte szczątki.

Do chwili obecnej gdańscy archeolodzy przebadali ponad 30 wraków, a ostatnie trzy lata dostarczyły ponad 10 nowych stanowisk. Niejednokrotnie pozostałości wraków lokalizowane są na lądzie lub w strefie brzegowej. Przykładem tego typu obiektu jest wrak jednostki drewnianej odkryty przypadkowo w grudniu 2002 na plaży w rejonie Krynicy Morskiej. Obiekt zalega w strefie przyboju i jest widoczny jedynie przy bardzo niskich stanach wody. Wymiary wraka wynosiły 27 na 6 metrów. W trakcie oględzin stwierdzono, że wrak zalega do góry dnem. Stępka i pasy poszycia zostały zniszczone w rejonie śródkręcia. Przy obu stewach zaobserwowano poszycie zewnętrzne i wewnętrzne łączone na styk i mocowane drewnianymi kołkami. Jego usytuowanie uniemożliwia w chwili obecnej przeprowadzenie systematycznych prac badawczych.

⁴ Litwin.J, 1980, *The Copper Wreck. The Wreck of a Medieval ship raised by the Central Maritime Museum in Gdańsk, Poland.* [w:] *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, Vol. 9, No 3.

Kolejnym stanowiskiem zlokalizowanym w strefie brzegowej był wrak statku z 13 wieku przypadkowo odkryty w Rowach pow. Słupsk.

Wrak został przypadkowo odkryty w trakcie prac pogłębiarskich prowadzonych przez Urząd Morski w Słupsku, w kanale portu rybackiego w Rowach.

Ekipa Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku przeprowadziła w latach 2003 i 2004 prace archeologiczne polegające na wydobywaniu pozostałości zniszczonej konstrukcji. W chwili obecnej znajdują się one w pracowni konserwatorskiej w Tczewie.

W trakcie prac wydobyto między innymi dwa fragmenty burty z partii przystewowej połączone wzdłużnikiem. Pierwszy fragment składa się z trzech pasów poszycia łączonych na styk i zakład, długości 300 cm i szerokości 28 –30 cm każda z klepek poszycia.. Wzmacniają je cztery wręgi mocowane drewnianymi kołkami. Pierwsze trzy wręgi rozmieszczone są w odległości 20 cm każdy a ostatni wyrwany i przesunięty jest o 50 cm w stosunku do pozostałych. Druga jej część składa się również z trzech klepek poszycia wzmocnionych wręgami.

Wydobyte elementy posiadają cechy pozwalające przypuszczać, że odkryty wrak stanowił pozostałości statku zbudowanego w typie kogi. Ponad to wstępne wyniki badań dendrochronologicznych podające jako najmłodszą próbę nr 3 datowaną po 1258 świadczą o tym, że może to być jednostka w typie kogi. Przyjmuje się, że kogi przywędrowały na Bałtyk z Wysp Fryzyjskich, gdzie nazwy „koga” można doszukiwać się już w źródłach z 10 wieku (*cogscult*) Około połowy 13 wieku koga posiadała taką budowę, która przetrwała niemal bez zmian do wieku 15. W 13 i 14 wieku była ona najpopularniejszym typem statku hanzeatyckiego. Płaskie, szerokie dno przy stosunkowo niewielkim zanurzeniu pozwalało na przewożenie dużo większych towarów i wpływanie daleko w koryta rzek.

Wyniki wstępnych prac archeologicznych pozwalają więc wysnuć wniosek, że mamy tu do czynienia z pierwszym w Polsce odkryciem pozostałości statku zbudowanego w typie kogi. Celowo unikam określenia znaleziska jako „koga”. Stopień zniszczenia konstrukcji nie pozwala na jednoznaczne określenie typu jednostki. Także dostępne materiały źródłowe zarówno pisane jak i ikonograficzne charakteryzujące skutnictwo okresu 12 – 13 wieku są wciąż stosunkowo skąpe, dlatego większość archeologów czy skandynawscy preferuje określenie „w typie kogi” jako jednostki posiadającej pewne określone cechy, ale nie koniecznie będącej kogą⁵.

⁵ van de Moortel A. 1991, *Flevoverich nr.331 a cog – like vessel from the Netherlands*, ISBN

Niezwykłe interesujące rezultaty przyniosły prace dokumentacyjne prowadzone na wraku P-2 w 2003 r zalegającym na stanowisku portu średniowiecznego w Pucku. Jest to pozostałość łodzi klepkowo-wręgowej o specyficznej, łączącej w sobie cechy skandynawskie i słowiańskie konstrukcji. Wrak spoczywał na dnie na głębokości ok. 190 cm. Analizując układ wraka, stan jego zachowania i zawartość można przypuszczać, że zalegał on w rejonie ówczesnej linii brzegowej, częściowo zagłębiony w wodzie i był wtórnie używany do moczenia łą przed jego dalszą obróbką. Również datowanie tego obiektu uległo zmianie. W trakcie prac badawczych prowadzonych na tym stanowisku w latach osiemdziesiątych pobrano próby drewna z klepek poszycia wraka P-2 oraz faszyny mocującej konstrukcję do dna i przekazano je do analizy radiowęglowej w Laboratorium Instytutu Fizyki i Politechniki Śląskiej w Gliwicach oraz Pracowni Radiochemicznej Muzeum Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi. Na jej podstawie M. Pazdur ocenił wrak na pierwszą połowę 9 wieku, a prowadzący w tym czasie badania archeologiczne W. Stępień sugerował przesunięcie tej daty na drugą połowę 8 wieku. Próbkę faszyny datowano tą samą metodą na drugą połowę 10 wieku⁶. Najnowsze wyniki analiz dendrochronologicznych drewna pobranego w 1999 roku z klepek poszycia przesuwają datę budowy łodzi na pierwszą połowę 10 wieku, a więc zgodnie z datowaniem najstarszych pomostów zlokalizowanych w północnej części stanowiska⁷. W roku bieżącym wrak P-2 został wydobyty i przetransportowany do Pracowni Konserwacji Mokrego Drewna w Tczewie.

Przykładem znaleziska zalegającego w rejonie użytkowym był 2003 wrak jednostki z końca XVIII wieku zalegającej, 5 mil morskich na północ od obecnego wejścia do portu Gdańskiego, na głębokości 17 metrów (wrak oznaczony jako F53.9). Omawiany wrak to pozostałość płaskodennej jednostki, mierzącej 26 metrów długości i 6,40 szerokości wykonanej z dębiny. W rzucie poziomym badana jednostka jest najszersza na śródokręciu i zwęża się ku obu końcom, aby przejść w ostro zakończoną rufę i dziób. Płaskie dno jest zbudowane z klepek łączonych na styk o grubości 10 cm i szerokości 20-27 cm, wzmocnione dennikami. Do krawędzi bocznych denników przymocowane były krótkie wręgi wzmacniające burty. Z burt zachował się tylko fragmentarycznie zachowany pas dolnego poszycia na części wschodniej, natomiast liczne ich pozostałości leżą porozrzucane obok.

⁶ Stępień W. 1987 *Wczesnośredniowieczny wrak łodzi klepkowej W-2 z Zatoki Puckiej*, Prace i Materiały Muzeum Archeologicznego w Łodzi, Seria Archeologiczna, nr 34.

⁷ Pomian I. 2003 *Development of the medieval harbour in Puck in the light of dendrochronological dating*, (w druku), Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 2003.

Kształt wręgów wskazuje, że rozchylone burty zbudowane z klepek poszycia montowanych na styk. Jest to pierwszy odkryty wrak pokazujący techniki skutnicze stosowane w trakcie budowy jednostek używanych w żegludze śródlądowej i pomocniczej u ujścia Wisły pod koniec XVIII wieku⁸. Niestety pomimo oficjalnego zgłoszenia wraka do Urzędu Morskiego w Gdyni nie udało się go przed zniszczeniem spowodowanym prawdopodobnie kotwicą jednego ze statków wpływających do portu gdańskiego.

W 2004 został odkryty wrak tzw. żaglowca z Łeby (B98.2). Stosunkowo duża głębokość zalegania i prawie 20 mil oddalenia od najbliższego portu nie udało się uchronić stanowiska przed splądrowaniem. Na wraku zachowała się tylko niewielka część wyposażenia. W trakcie prowadzonych badań znaleziono m.in. instrumenty nawigacyjne (kroczek, fragment kompasu, sondę ołowiankę), fragmenty angielskiej zastawy stołowej, szklane butelki, które wskazują że był to statek zachodnioeuropejski, prawdopodobnie angielski pochodzący z II połowy XVIII wieku. Wykonana dokumentacja wskazuje, że statek mierzył około 24 m długości i 7 metrów szerokości. Ładunek stanowiły beczki łoju wołowego i konopie⁹.

Ochrona morskich stanowisk archeologicznych – początek drogi

Jednym z największych wyzwań związanych z archeologią morską jest opracowanie skutecznego systemu monitoringu i ochrony stanowisk. Ukryte pod wodą i oddalone zazwyczaj od linii brzegowej nie umożliwiają bezpośredniej obserwacji. W obecnej sytuacji gdy nurkowania wrakowe stały się niezwykle popularną formą turystyki bałtyckiej pozostawianie wraków bez jakiegokolwiek kontroli wydaje się bardzo ryzykowne.

Drugim czynnikiem mającym wielki wpływ na zachowanie stanowisk archeologicznych w Bałtyku jest środowisko naturalne. Do tej pory nie prowadzono w Polsce żadnych systematycznych prac zmierzających do określenia jego wpływu na zmiany zachodzące na wrakach.

kolejne niezwykle istotne zagadnienie to uwzględnienie ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego przy planowaniu inwestycji hydrotechnicznych. By ułatwić podejmowanie tego typu decyzji konieczne jest opracowanie map modelowych występowania morskich stanowisk archeologicznych.

Rozwiązaniu powyższych problemów służyć temu ma między innymi projekt „Zarządzanie podwodnym dziedzictwem kulturowym” (Managing Cultural Heritage

⁸ Ossowski W. 2003, *Sprawozdanie z badań wraka F53.9*, mat. własne CMM

Underwater - MACHU) zgłoszony do programu KULTURA 2000, którego koordynatorem jest Netherlands National Service for Archaeological Heritage oraz Netherlands Institute for Ship and underwater Archaeology. Pozostali partnerzy reprezentują Danię, Szwecję, Niemcy, Portugalię, Belgię i Wielką Brytanię.

Celem projektu jest rozwój narzędzi i technik interdyscyplinarnych służących do lokalizowania, monitorowania i ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego.

Podstawowe zadania:

1. Zebranie istniejących już danych archeologicznych, historycznych, geologicznych, oraz dotyczących układu infrastruktury w poszczególnych krajach partnerskich oraz przekształcenie ich w format GIS celem zobrazowania graficznego pozwalającego na wytyczenie obszarów potencjalnego występowania stanowisk archeologicznych.
2. Wykonanie dokumentacji batymetrycznej dla wytypowanych obszarów w celu prowadzenia monitoringu zmian. Umieszczenie testowych prób materiałów w celu obserwacji i analizy wpływu środowiska naturalnego na stan ich zachowania.
3. Wykonanie odwiertów i wykopów sondażowych na wytypowanych na podstawie wcześniejszych prac domniemanych stanowiskach archeologicznych.
4. Opracowanie dzięki pomocy specjalistów holenderskich map potencjalnego występowania stanowisk archeologicznych na wyznaczonych w ramach projektu obszarach.

W realizacji projektu pomocą będą doświadczenia pozyskane w trakcie podobnego projektu MoSS- Monitoring, Safeguarding and Visualizing North-European Shipwreck Sites (www.mossproject.com) realizowanego w latach 2002 –2004 również w ramach KULTURY 2000.

Podsumowanie

Coraz większy wzrost zainteresowania bałtyckimi wrakami nakłada na instytucje zajmujące się ich zarządzaniem obowiązek wypracowania skutecznych metod ochrony przy jednoczesnym udostępnieniu tychże obiektów szerokim rzeszom miłośników historii morskiej.

Biorąc pod uwagę wysokie koszty związane z prowadzeniem tego typu działań wynikające między innymi z konieczności utrzymania statku badawczego, a także

⁹ Ossowski W. 2004, *Sprawozdanie z badań wraka B98.2*, mat. własne CMM

zapewnienia sprzętu specjalistycznego potrzebnego do prowadzenia prac podwodnych zgodnych z obowiązującymi przepisami, nie wydaje się możliwym w chwili obecnej tworzenie nowych zespołów badawczych przy innych ośrodkach muzealnych. Daleko bardziej praktycznym byłoby wykorzystanie istniejącego już od lat potencjału technicznego i wyspecjalizowanej kadry naukowej do prowadzenia inwentaryzacji archeologicznych stanowisk morskich. Utworzenie krajowego ośrodka archeologii morskiej stanowiącego zaplecze techniczno-merytoryczne służb konserwatorskich pozwoliłoby na dużo skuteczniejsze egzekwowanie wymogów ochrony zabytków nie tylko w rejonie Zatoki Gdańskiej, ale w obrębie całego polskiego wybrzeża.