

Historia badań prowadzonych przez CMM na Bałtyku

(Opracowanie na podstawie dokumentacji Działu Badan Podwodnych oraz archiwum CMM)

Chcąc wzbogacić zasoby muzealne z zakresu historii szkutnictwa, portów, handlu i innych aspektów związanych z morzem i żeglugą CMM postanowiło podjąć podwodne badania archeologiczne. Pierwszym krokiem były studia historyczne dotyczące katastrof w rejonie Zatoki Gdańskiej, które zdarzały się tu dość często, zwłaszcza na podejściu do portu w Gdańsku. Utworzono Dział Poszukiwań i Badań Podwodnych, rozpoczęto tworzenie grupy profesjonalistów specjalizujących się w archeologii podwodnej oraz współpracę z trójmiejskimi klubami płetwonurków sportowych. Prace rozpoczęto w 1969 r. Pierwszym znalezionym obiektem był wrak XIX - wiecznego żaglowca „Helena”. Obiekty zlokalizowane w trakcie naszych poszukiwań, a także dzięki rybakom, płetwonurkom amatorom i Urzędowi Morskiemu, zostały ujęte w specjalnej ewidencji i oznaczone jako W-1, W-2, W-3, itd. Każdy wrak ma osobną dokumentację.

W ostatnich latach opracowano nowe metody rejestrowania morskich stanowisk archeologicznych. Wzorując się na zasadach stosowanych przy rejestrowaniu znalezisk lądowych podzielono polskie obszary morskie na 7 kwadratów oznaczonych literami, a każdy z nich podzielono na 100 arkuszy ponumerowanych od 0 do 99. Skrajne poszczególne arkuszy są zdefiniowane rzędnymi geograficznymi. Dzięki temu każdy nowy obiekt po wpisaniu do Ewidencji Podwodnych Stanowisk Archeologicznych (EPSA) jego współrzędnych, otrzymuje automatycznie kolejny numer w arkuszu, w którym został zlokalizowany np. F34.2.

W 1973 roku CMM pozyskało swój pierwszy statek badawczy, stary kuter rybacki „Modra Woda”. Zastąpiona w roku 1975 przez podobną jednostkę o nazwie „Wodnik”. W 1984 r. Muzeum otrzymało dawny statek ratowniczy Polskiej Marynarki Wojennej, który otrzymał nazwę „Kaszubski Brzeg”.

Dotychczas archeolodzy CMM pracowali na ponad 30 wrakach najczęściej leżących na dnie Zatoki Gdańskiej. Wiele z zabytków znajduje się już na salach wystawowych CMM – zapraszamy do odwiedzenia ekspozycji.

W-3 „Helena”

Badania wraka W-3 „Helena” w roku 1969 początkują historia archeologii morskiej w Polsce. Pionierskie prace, koordynowane przez Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku

przewodzący miłośnicy archeologii podwodnej z sekcji pływaczy jacht klubu morskiego „Kotwica” z Gdyni.

„Helena” była używanym do żeglugi przybrzeżnej (kabotażowej) tzw. jachtem rewskim. Zbudował ją w 1872 r. szkutnik niemiecki Kosh dla Józefa Budy z Rewy. W 1895 roku jednostkę odkupił Józef Długi i w 1927 przebudował z jednomasztowca na dwumasztowy kecz. Wymiary jednostki: dł. 15 metrów, szer. 4,8 metra, wys. kadłuba 2,1 metra, wyporność 53 BRT. Wrak zlokalizowano na Zatoce Puckiej w odległości kilkudziesięciu metrów od brzegu, na wysokości Osłonina, na głębokości 4 metry. Żaglowiec zatonął w marcu 1945 roku podczas bombardowań prowadzonych przez armię rosyjską.

W-6 „Solen”

Wrak znaleziony został w 1969 r. przez Polskie Ratownictwo Okrętowe podczas trałowania redy portu gdańskiego. W wyniku badań archeologicznych został zidentyfikowany jako wrak szwedzkiego okrętu „Solen”, który zatonął w bitwie pod Oliwą 28 listopada 1627 r. Był to 150-lasztowy galeon, zbudowany metodą karawelową (klepki poszycia łączone na styk) z drewna dębowego, wyposażony w 38 dział, z 53 osobowa załoga.

Spoczywał na głębokości 16 metrów na. Z wraka wydobyto około 6 tysięcy zabytków. Najwartościowsza jest kolekcja 20 dział spiszowych, z których 16 wykonano w Szwecji; dwa polskie ; dwa ostatnie działa z widocznym napisami cyrylicą pochodzą z Rosji lub wschodniej polski.

Wózki działowe, różne rodzaje kul armatnich, łyżki prochowe, prochownice, muszkiety z pełnym wyposażeniem, fragmenty broni białej - to przykłady zabytków związanych z wojennym charakterem jednostki. Osobną grupę znalezisk stanowią przedmioty osobiste marynarzy, jak fragmenty ubrań, buty, rękawice, kapelusze, pasy, skórzane mieszki z monetami, gliniane fajeczki, kałamarze itd. Z „Solena” pochodzi wspaniała kolekcja szwedzkich monet srebrnych oraz miedzianych czworobocznych tzw. klipów, a także instrumenty nawigacyjne, naczynia kuchenne, narzędzia bosmańskie i żaglomistrzowskie, drewniane rzeźbione elementy okrętu itp.

W-5 „Miedziowiec”

Podczas budowy Portu Północnego uczestniczące w pracach nad torem wodnym Polskie Ratownictwo Okrętowe odkryło dwa wraki. Jeden z nich, oznaczony W-5, leżał na głębokości 15 m. Był to statek towarowy, na którego ładunek składało się m.in. kilkadziesiąt owalnych płyt miedzi, stąd wrak nazwany został „miedziowcem”. Centralne Muzeum

Morskie prowadziło na nim badania w latach 1970-1975. Wrak miał 16 m długości i 6 m szerokości. Leżał na piaszczystym dnie i tworzył zwartą bryłę pokrytą twardą substancją, będącą mieszaniną smoły, rudy żelaza oraz piasku. Pokrywa ochroniła zabytki znajdujące się wewnątrz wraka, ale jednocześnie bardzo utrudniła prace archeologom. Ładunek statku leżał na fragmencie prawej burty - część była jeszcze oryginalnie zaszałowana. Statek wiozł typowe dla średniowiecza towary eksportowane przez port gdański. W skład ładunku wchodziły płyty miedzi węgierskiej, ruda żelaza i żelazo w sztabach, ciosy dębowe różnej wielkości, dębowe klepki do produkcji beczek, beczki ze smołą drzewną oraz bryły wosku.

Ogółem znaleziono ponad 3 tysiące zabytków. W 1975 r. główna część drewnianej konstrukcji wraka została podniesiona z wody i przetransportowana do Gdańska. Wrak jest pozostałością średniowiecznego statku towarowego typu - holk. Statek został zbudowany pod koniec XIV wieku i zatonął po wyjściu z portu gdańskiego w wyniku pożaru w I połowie wieku XV.

Wraki: W-21, W-23" Lorelay", W-25 – znajdują się w odległości 200-300 metrów od plaży w Brzeźnie na niewielkiej głębokości 3-4 metry.

W-21

Wrak XVII wiecznego statku żaglowego, badany przez archeologów z CMM w latach 80-tych a odkryty w roku 1974. Pozyskano łącznie ponad 1400 zabytków, wśród nich: kule armatnie, muszkiet, fragmenty ubrań, fajeczki gliniane oraz klipy miedziane. Długość wraka wynosi 18 metrów, szerokość 6 metrów. Przed podjęciem prac archeologicznych konstrukcje pokrywały kamienie balastowe, które zostały usunięte w trakcie badań.

W-23

„Lorelay” Wrak trzymasztowego barku zbudowanego w 1863 roku dla armatora z Rostoku. Statek posiadał drewniany kadłub obity w części podwodnej blachą cynkową, obsługiwała go 10 osobowa załoga. Dokładną identyfikację wraka udało się przeprowadzić dzięki odnalezieniu dzwonu okrętowego z nazwą jednostki.

W-25

Jest to wrak trzymasztowego żaglowca, którego zachowana długość wynosi 29 metrów. W środkowym gnieździe masztu archeolodzy CMM odnaleźli szwedzką monetę z 1731 roku o wartości 1 ore. Dzięki temu wiadomo, iż statek powstał w Szwecji właśnie koło tej daty. Prace archeologiczne na tym obiekcie prowadzono na początku lat 80-tych. Podczas

badania odkryto 782 zabytki, z czego najliczniejszą grupę stanowiły fragmenty naczyń ceramicznych. Prawdopodobnie część z nich stanowiła ładunek statku.

Port średniowieczny w Pucku

Stanowisko archeologiczne w Pucku określane jako relikty portu średniowiecznego, zostało odkryte przez pletwonurków amatorów w 1977 r. Od tej pory do chwili obecnej prowadzone były z pewnymi przerwami badania zmierzające do określenia rodzaju obiektu, jego chronologii oraz roli jaką pełnił w poszczególnych fazach funkcjonowania.

Jest to jedyny jak do tej pory tak dobrze zachowany przykład zespołu portowego odkryty w polskich wodach morskich.

Pozostałości portu średniowiecznego w Pucku położone są u ujścia rzeki Płutnicy, około 150 m od obecnej linii brzegowej w zachodniej części Zalewu Puckiego, w wewnętrznej części Zatoki Puckiej. Stanowisko rozciąga się na ponad 12 hektarach dna. W chwili obecnej głębokość wody waha się pomiędzy 1,5 a 2,5 m.

W trakcie dotychczasowych badań odkryto w jego obrębie między innymi wraki pięciu łodzi klepkowo-wręgowych, datowanych od X do XIV wieku, dłubaną łódź jednopienną oraz setki pali drewnianych tworzących wraz z poziomymi konstrukcjami drewnianymi i nasypami kamienno-ziemnymi, wzmocnionymi faszyną, właściwą część stanowiska.

W-27

Wrak odkryto w 1985 roku i od tego czasu badania prowadzono z przerwami do roku 2001, ostatnio prace kontynuowano latach 2004 i 2005. Znaczna część zabytków i elementów konstrukcji części rufowej znajduje się w odległości 30 – 40 metrów na pd. - zach. od głównej konstrukcji wraka. Obiekt spoczywa na terenie Zatoki Gdańskiej, na głębokości 25 metrów.

Podczas 13 sezonów badawczych uzyskano ponad 10000 zabytków, są wśród nich: elementy ożaglowania, uzbrojenia, naczynia ceramiczne i szklane, rzeczy osobiste załogi, elementy wyposażenia kuchni itp. Do najciekawszych z nich należą: prawie kompletny oktant, luneta, monety z różnych krajów europejskich, dwa działka oraz armata.

Badany wrak był płaskodennym statkiem handlowym, prawdopodobnie typu kuff. Długość jego wynosiła nieco ponad 30 metrów. Na podstawie analiz monet, ołowianych plomb i beczek stwierdzono, iż statek zatonął pod koniec XVIII wieku, po roku 1791.

W-32 „General Carleton of Whitby”

Wrak zalega 300 m od brzegu, na głębokości 4-6 m, niedaleko miejscowości Dębki. Znaleziony został przypadkowo przez Michała Woźniewskiego, który poinformował o odkryciu CMM na początku lat 90-tych. Systematyczne badania archeologiczne prowadzono w latach 1995 - 1998 r. Pod warstwą piasku archeolodzy odkryli wiele unikatowych zabytków. Jednym z pierwszych był dzwon statku, dzięki któremu udało się odtworzyć historię jednostki. Przeprowadzone badania archiwalne pozwoliły ustalić, że trzymasztowy bark „General Carleton” zbudowany w Whitby w 1777 roku, zatonął 27 września 1785 roku wraz z ładunkiem i całą 18-sto osobową załogą. Przewożony na statku dziegieć rozlał się w trakcie katastrofy tworząc warstwę ochronną dla wielu unikatowych znalezisk. Wydobyto ponad 700 zabytków, na które składają się elementy wyposażenia statku i jego takielunku, instrumenty nawigacyjne, narzędzia bosmańskie oraz skutnicze, sprzęt kuchenno-stołowy i rzeczy osobiste marynarzy. W trakcie badań pozyskano m.in. wyjątkową kolekcję ubrań marynarskich z końca XVIII w.