

# Skansen łodzi rybackich w Helu

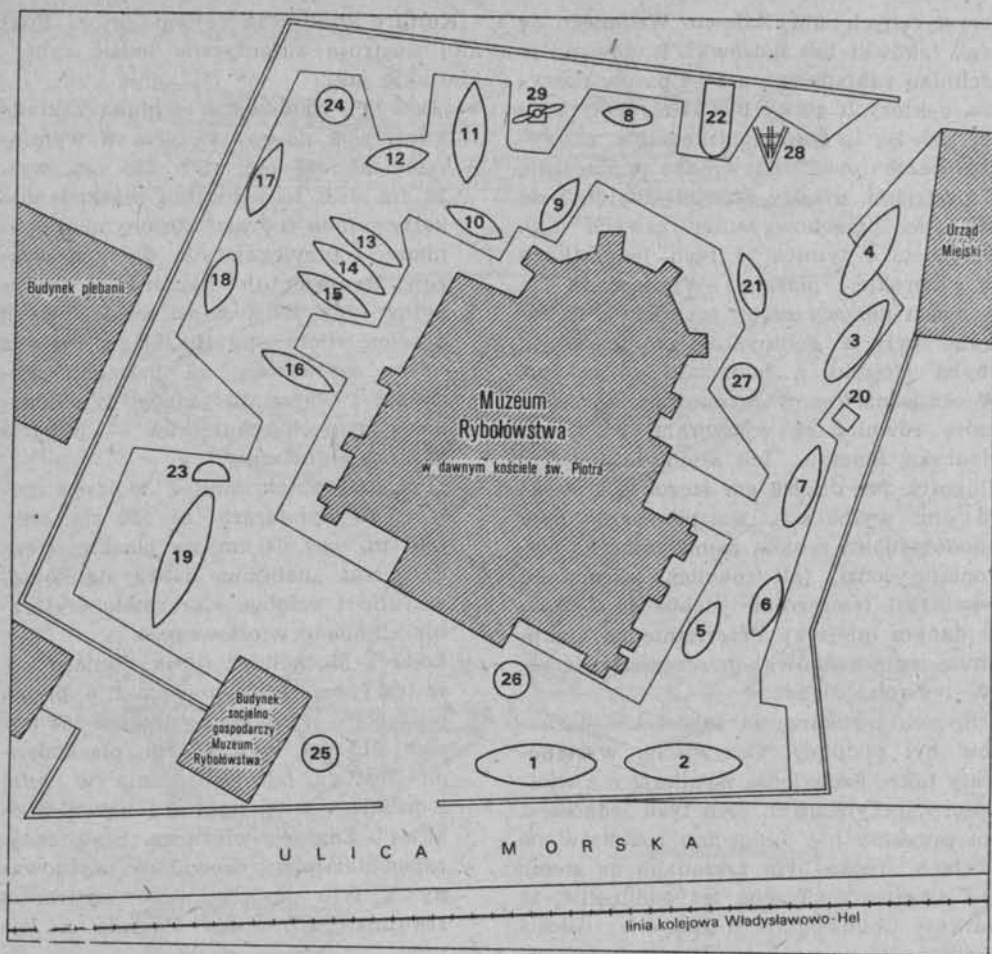
Muzeum Rybołówstwa w Helu, jako Oddział Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, oprócz licznych wystaw stałych i czasowych składających się na dzieje rybołówstwa morskiego w Polsce, eksponowanych we wnętrzu zabytkowego obiektu kościelnego z 1 poł. XV w., dysponuje również kolekcją polskich ludowych typów łodzi rybackich ulokowaną na wolnym powietrzu. Jest to jedyny tego typu skansen w kraju. W skansenie Muzeum stara się zgromadzić i zabezpieczyć zachowane jeszcze na polskim wybrzeżu od Zalewu Wiślanego po Zalew Szczeciński typy łodzi ilustrujące dawną kulturę szkutniczą.

Przegląd skansenu zaczynamy od rejonu Zalewu Wiślanego. Ten akwen jest szczególnie bogato reprezentowany przez autentyczne jednostki rybackie. Do najcenniejszych należy tutaj zaliczyć całą rodzinną barkasów. Jest to charakterystyczny typ dużej łodzi rybackiej, znanej źródłowo od XIV w., eksploatowanej do końca lat sześćdziesiątych XX w. W najstarszych dokumentach barkasy zwano „węgorzówkami”, później „łodziemi włokowymi”. Łowiły wówczas parami ciągnąc włok denny. Ponieważ ten rodzaj połowu niszczył rybostan, wielokrotnie zakazywano eksploatacji barkasów. Ostatnio używano barkasów do połowu sandaczy, węgorzy, leszczy i innych gatunków ryb przy pomocy niewodów o długości ok. 280 metrów.

Typologicznie wyróżniano trzy rodzaje tych łodzi w zależności od długości. Były to: kajtle, barkasy i półbarkasy. Wśród nich kajtle należały do największych, osiągały długość 12 m. Łodzie tego typu budowane tradycyjnym systemem „na zakładkę”, przeważnie z dębiny, na-

leżą do cennych zabytków ludowego szkutnictwa w Polsce. Do ciekawszych cech tych łodzi zaliczamy występowanie stępki (choć łodzie używano na Zalewie), półpokładów w rufie i dziobie, sardza do przechowywania żywych ryb oraz żagla rejowego. Są to ostatnie w Europie jednostki z żaglem rejowym o powierzchni ok. 50 m kw., stawianym na maszcie o wysokości ok. 11 m. W skansenie rodzina barkasów jest reprezentowana przez kilka autentycznych jednostek, zbudowanych w warsztacie szkutniczym Henryka Szmida w miejscowości Łaszka. Warsztat ten w całości jest eksponowany w Muzeum Rybołówstwa wewnątrz budynku głównego. Jak relacjonuje Ryszard Szmidt, syn Henryka, w okresie międzywojennym w samych tylko Kątach Rybackich było 36 barkasów, nie licząc mniejszych półbarkasów. Barkasy te stacjonowały na wodzie tuż za linią szuwarów. Było regułą, że rybacy kotwiczili swoje jednostki na wysokości domu, oczywiście, na tyle, na ile to było możliwe. Jak się spojrzało na Zalew, to widziało się „prawdziwy las masztów” — powiada Ryszard Szmidt, wyjaśniając, że do zakotwiczonych na wodzie jednostek dopływało się tzw. podjazdówkami. Były to łodzie o długości około 6 m, także budowane w warsztacie Szmida. Służyły one także do transportu złowionej ryby, były niezbędne do wykonywania czynności związanych z rozwieszaniem niewodów na wodzie na specjalnych tyczkach w rejonie zakotwiczonych barkasów. Po wypłynięciu barkasów na połów podjazdówki zajmowały ich miejsce. Niestety, nie posiadamy ani jednej podjazdówki w skansenie.

Drugą rodziną łodzi rybackich charak-



- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1 barkas „Kąt 27”            | 12 łódź rybacka „Kar 4”                        |
| 2 barkas „Kąt 23”            | 13,14,15,16 czółna łebskie                     |
| 3 półbarkas „Kat 36”         | 17 hojer                                       |
| 4 półbarkas „Tol 2”          | 18 warpanka                                    |
| 5 żakówka „Kąt 99”           | 19 bat wiślany                                 |
| 6 żakówka z Osłonki          | 20,21,22 sadze                                 |
| 7 żakówka „Pas 34”           | 23,24 skłádziki rybackie                       |
| 8 łódź rybacka „Bór 14”      | 25 kasa wykonana w formie skłádziku rybackiego |
| 9 łódź rybacka „Puc 16”      | 26,27 tyczki do stawiania sieci                |
| 10 łódź rybacka z Mechelinek | 28 „bojer” rybacki                             |
| 11 pomeranka „Dąb 5”         | 29 kołowrót do wyciągania łodzi na brzeg       |

Skansen łodzi rybackich wokół Muzeum Rybołówstwa w Helu

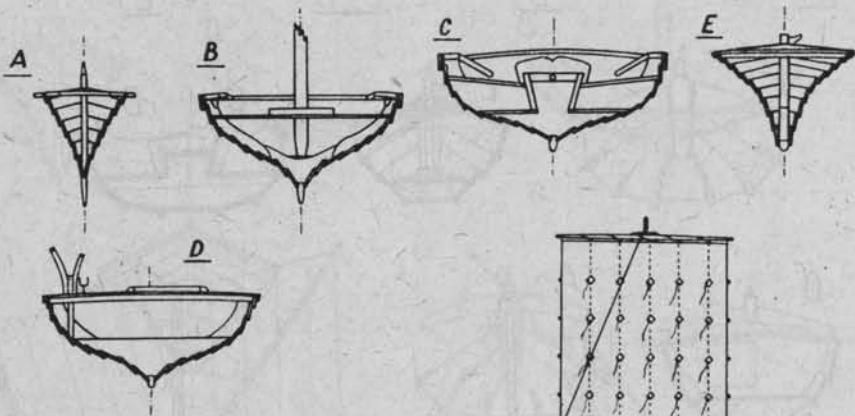
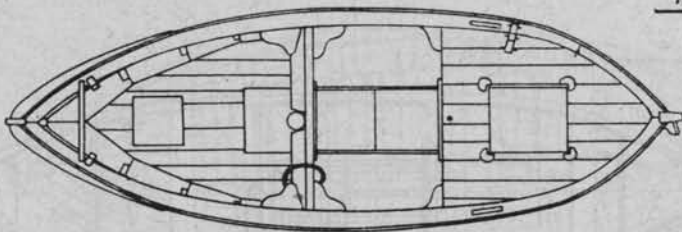
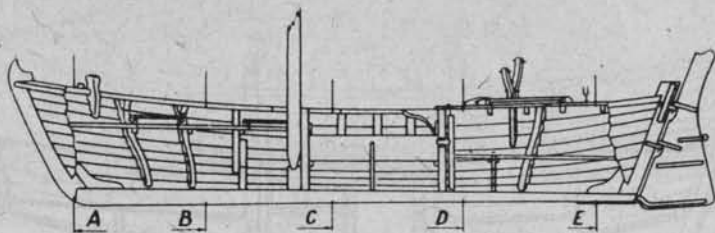
terystycznych dla Zalewu Wiślanego są tzw. żakówki lub sadzówki. Budowano je techniką zakładkową z 2—4 pasów poszycia, z których górny bywał z reguły najszerszy. Są to łodzie płaskodenne, zazwyczaj bezżebrowe, usztywniane poprzecznie 2 grodziami, między którymi znajduje się sadz do przechowywania żywych ryb. Dziobnica i tylnica w tych jednostkach są szerokie, płaskie. Wyposażano je w maszt noszący żagiel rozprzowy. Budowane były z dębiny, ale w większym chyba stopniu z materiału sosnowego. W skansenie mamy zgrupowane żakówki, które również są wytworami warsztatu Henryka Szmida. Ich wielkość (5—7 m długości, 140 do 200 cm szerokości, 50 do 95 cm wysokości) warunkowana była upodobaniami rybaka zamawiającego wykonanie łodzi, jak również warunkami lokalnymi (szczególnie głębokość Zalewu w danym miejscu). Przeciętnie na wykonanie jednej żakówki przeznaczano się ok. 90—100 roboczogodzin.

Sposób wytwarzania żakówek i barkasów był podobny. Oczywiście, występowały także odchylenia wynikające z wielkości i specyficznych cech tych jednostek. Na przykład nie budowano barkasów na kozłach, stępka była zakładana na ziemi, bez wyginania. Trzeba też podkreślić, że barkasy budowano prawie w całości z dębiny (z wyjątkiem półpokładu przedniego i podłogi).

Z warsztatu skutniczego Henryka Szmida, który w sposób wybitny przyczynił się do utrzymania ciągłości tradycyjnego skutnictwa, oprócz żakówek, barkasów i podjazdówek wychodziły również łodzie myśliwskie czy sanki lodowe (coś w rodzaju bojerów); remontowano w nim także lomy (żaglowe statki towarowe). Zasięg jednostek wytworzonych i wyremontowanych w warsztacie Szmida obejmował zachodnią część Zalewu Wiślanego, Nogat, Wisłę Królewiecką i Szkarpawę. Rejon ten był również obsługiwany przez takich skutników jak: Willy Klinger z Kobylej Kępy (do 1947 r.) oraz Emil Szmidt z Tujska (do lutego 1945 r.).

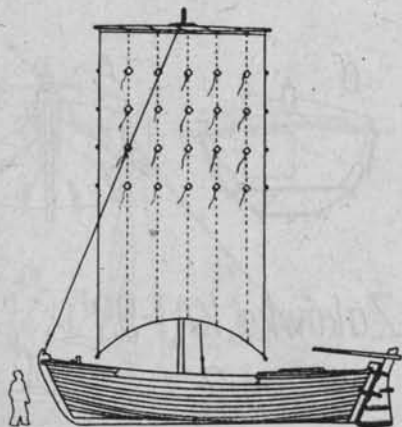
Kulturę skutniczą rejonu Zatoki Puckiej ilustrują autentyczne łodzie rybackie takie jak:

- „Bór 14”, zbudowana techniką zakładkową z 9 pasów poszycia o wymiarach: dł. 589 cm, szer. 228 cm, wys. 76 cm. Jest to jednostka płaskodenna, usztywniona żebrowymi złożonymi z denników i przylegających do nich wręgów. Reprezentuje najbardziej tradycyjne typy łodzi wiosłowo-żaglowych z rejonu Półwyspu Helskiego. Posiada miecz usytuowany za masztem. Pochodzi z warsztatu jednego z najbardziej znanych skutników — Roberta Strucka z Jastarni.
  - „Puc 16”, zbudowana z 7 pasów poszycia o wymiarach: dł. 530 cm, szer. 186 cm, wys. 64 cm, na płaskiej stępce z tzw. „nabijaną listwą stępkową” w rufie i dziobie. Korzystała wyłącznie z napędu wiosłowego.
  - Łódź z Mechelinek (brak numeru rejestracyjnego), zbudowana z 6 pasów poszycia o wymiarach: długość 554 cm, szer. 219 cm, wys. 66 cm, płaskodenna również jak poprzednia w rufie i dziobie z tzw. „nabijaną listwą stępkową”. Żaglowo-wiosłowa. Stateczność zapewniał miecz drewniany usytuowany z tyłu masztu. Jest wytworem skutnika Antoniego Paczula z Rewy.
  - Zbiór łodzi zatokowych uzupełnia autentyczna dębanka wydobyta przez rybaków w rejonie Jastarni. Jest to typ płaskodenny, z płasko ściętą rufą i niską grodzią tzw. żeberkową. Posiada wymiary: dł. 260 cm, szer. 60 cm, wys. 36 cm.
- Jednym z najciekawszych typów łodzi rybackich na Wybrzeżu Gdańskim była tzw. pomeranka (pomerenka, pomarynka, pomaranek, pomarynk). Były to imponujące pod względem wymiarów jednostki, bardzo szybkie, wielokrotnie wspomniane w literaturze, m.in. pisarz kaszubski Augustyn Necel często do nich wracał w swoich opowieściach. Łodzie te niejako przeszły do rybackiej legendy. Wywodzą się one właściwie z Pomorza Zachodnie-



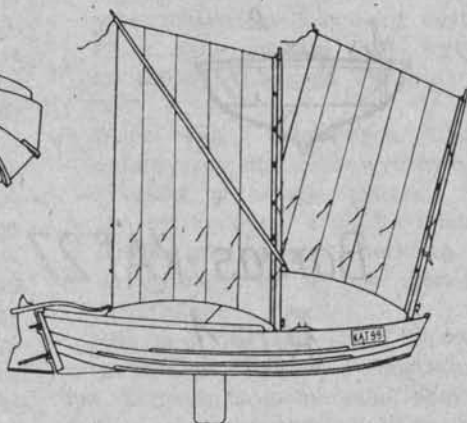
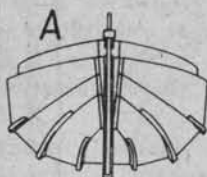
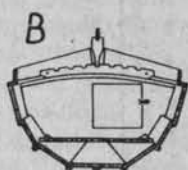
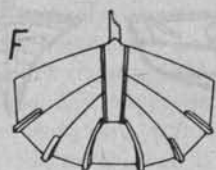
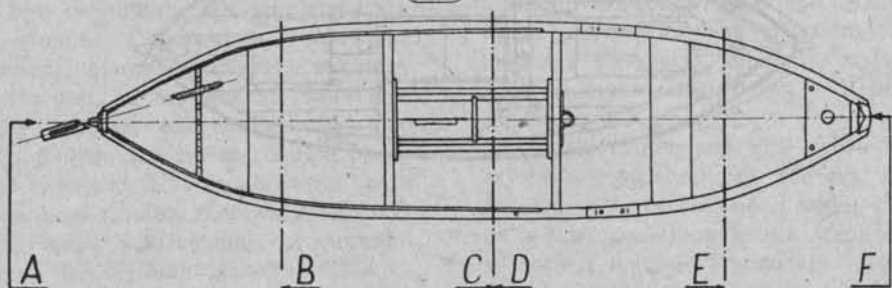
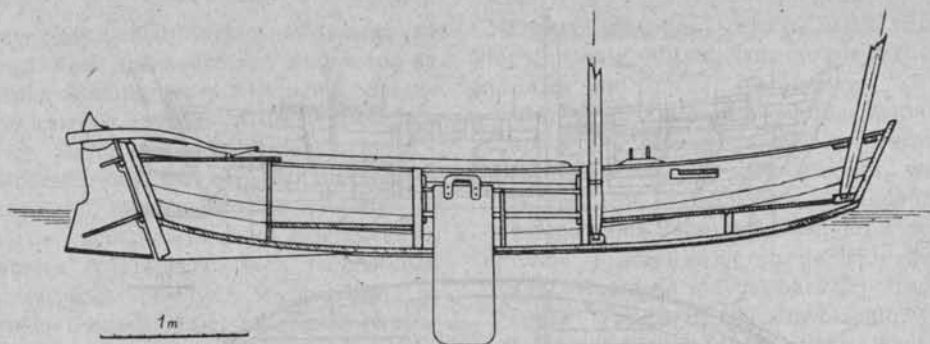
## Barkas „KAT 27”

Rys. 1



go skąd przywędrowały w latach osiemdziesiątych XIX stulecia na Wybrzeże Gdańskie. W owym czasie były wyposażone w dwa drewniane miecze i żagiel gaflowy o powierzchni do 50 m kw. Budowano je techniką zakładkową, usztyw-

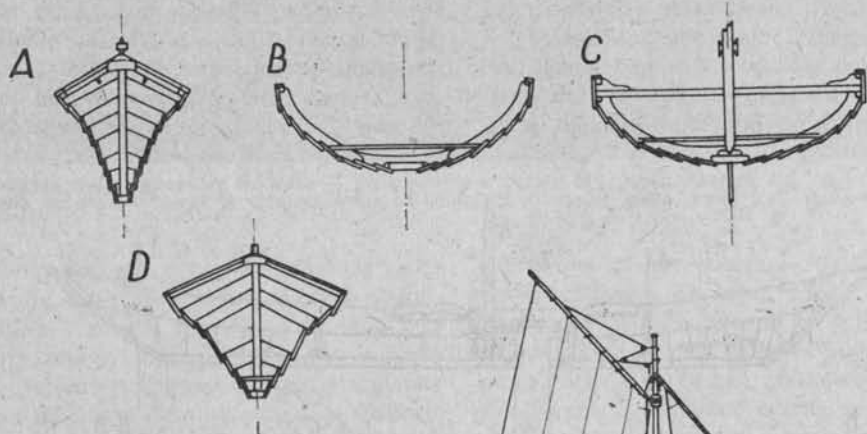
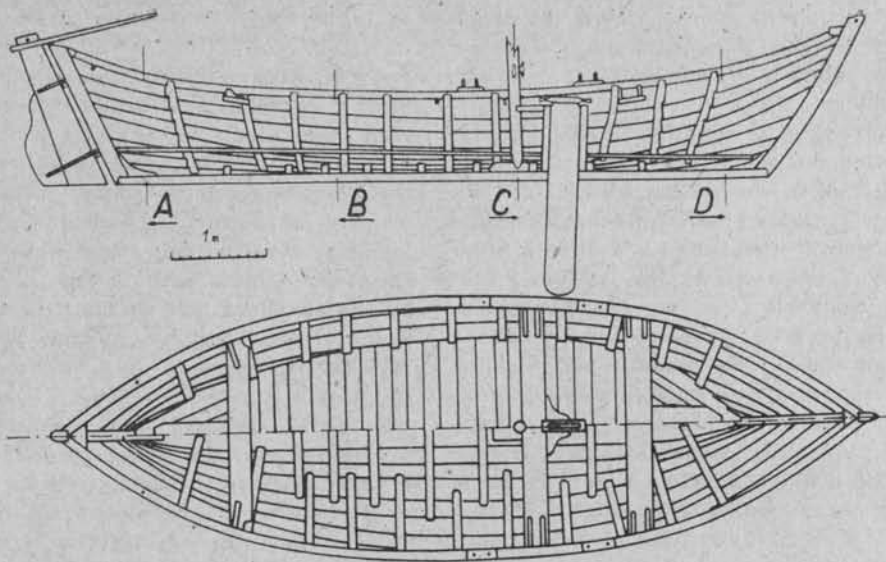
niane były dennikami i wręgami nie stykającymi się z sobą, co jest reliktem starej słowiańskiej sztuki szkutniczej. Posiadały płaską stępkę ułatwiającą wciąganie tej stosunkowo dużej i ciężkiej łodzi na strąd. Stosowano je przeważnie



Żakówka „KAT-99”  
Rys. 2

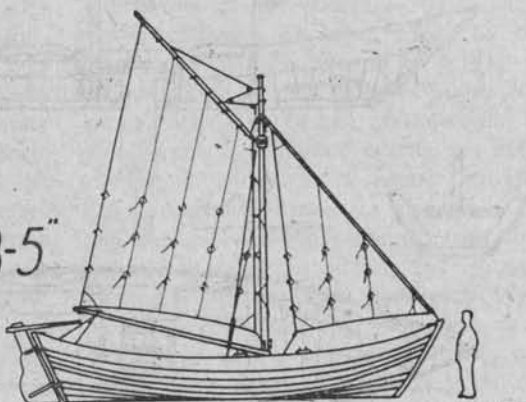
do połowu fląder, szprota i łososia. W pogoni za tymi gatunkami rybacy na pomerankach wypuszczali się 20 mil w otwarty Bałtyk. Na wybrzeżu między Władysławowem i Białą Górą ongiś stacjonowało 50 pomeranek. Załogę każdej

pomeranki stanowiło 7–8 ludzi. Eksponowana w skansenie pomeranka „Dęb 5” jest jedynym egzemplarzem tego typu łodzi w kraju. Zbudowana z 7 pasów poszycia posiada wymiary: dł. 853 cm, szer. 283 cm, wys. 95 cm. Jej budowniczym,



Pomeranka „DĘB-5”

Rys. 3



rys. A. Celirek

jak również właścicielem, był rybak Jan Augustyn Czapp z Wierzchucina.

Z rejonu o największym skupieniu pomoranek, bo z Karwi, wywodzi się inna łódź eksponowana na terenie skansenu, mianowicie „Kar 4”. Jest to łódź rybac-

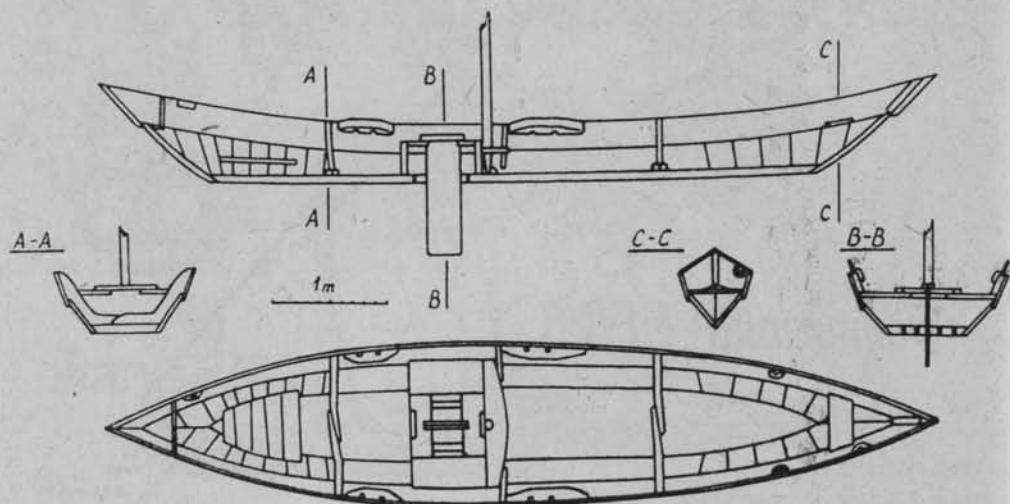
ka, tylko wiosłowa, o charakterze pomocniczym. Zbudowana z 7 pasów poszycia posiada wymiary: dł. 536 cm, szer. 206 cm, wys. 70 cm. Posiada cechy, które występowały wśród innych łodzi Zatoki Puckiej, to jest: konstrukcja zakładkowa,

szeroka, płaska stępka, żebra składające się z wręgów przylegających do stosunkowo długich denników oraz wygiętej dziobnicy.

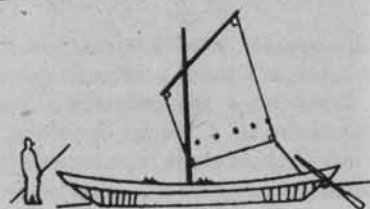
Niezwykle oryginalnymi łodziami rybackimi, będącymi prawdziwymi perłami skansenu, są tzw. czołna łebskie. Ten typ długiej, wąskiej i niskiej łodzi rybackiej występował wyłącznie na Wybrzeżu Środkowym, zwłaszcza na jez. Gardno i Łebsko. Stanowiły one wytwór Słowińców, a więc tej grupy ludnościowej, która jako odłam etniczny Kaszubów osiedliła się na bagnach między wzmiankowanymi jeziorami po ucieczce przed naporem germanizacyjnym. Typologicznie „czołno” wywodzi się z dłubanki. Gdy zaczęto łodzie te budować z jednolitych długich klepek, starano się zachować dawny kształt dłubanki. Wobec trudności gięcia masywnych grubych desek, część dziobową i rufową wykonywano z wąskich deszczulek stawianych pionowo. Jest to jedna z najbardziej charakterystycznych cech konstrukcyjnych czołna, niespotykana w in-

nych rejonach. W późniejszym okresie do pierwotnie jednego (dolnego) pasa poszycia dodano drugi, znacznie cieńszy. Stary typ czołna miał krótkie wręgi wiążące tylko górny pas poszycia z dolnym. Wyposażone były w żagiel lugrowy i wiosła. Wszystkie cztery czołna — eksponowane w skansenie — pochodzą z Kluk i w tej wiosce zostały zbudowane przez szkutnika Alberta Kirka i jego pomocnika Irwina Kirka. Ich wymiary są zbliżone do siebie i oscylują w granicach: dł. 707—738 cm, szer. 134—141 cm, wys. 49—59 cm.

Zachodnie rubieże pasa nadmorskiego są reprezentowane w ekspozycji przez 2 łodzie: hojara i warpienkę. Hojar zwany też hojerem był eksploatowany na jez. Dąbie i Zalewie Szczecińskim. Łódź ta, budowana techniką zakładkową, na szerokiej stępce, posiada najczęściej dwa pasy poszycia. Była z reguły usztywniana grodziami ograniczającymi również sadz, oraz sporadycznie wręgami. Wśród łodzi rybackich wyróżnia się wyjątkową smu-



Rys. 4  
Czołno łebskie z Kluk





Skansen łodzi rybackich w Helu — na pierwszym planie łódź wiślana, tzw. bat do przewozu ludzi, w głębi z lewej — pomieszczenie na sprzęt zrobione ze starej łodzi (fot. Roman Klim)

kłością. Autentyczny hojar „Dąb 24” ulokowany w ekspozycji został także zbudowany z 2 pasów poszycia i posiada wymiary: dł. 687 cm, szer. 130 cm, wys. 52 cm. Natomiast druga łódź tzw. warpienka „Wol 118” była eksploatowana na Zalewie Szczecińskim. Stanowi ona modyfikację hojara. Z reguły jest krótsza i szersza od hojarów, co potwierdza się na tym oryginalnym egzemplarzu. Usztywniona jest za pomocą grodzi i bocznych wręgów. Łódź ta została przekazana w darze od rybaków ze Spółdzielni „Certa” w Szczecinie.

W kolekcji w skansenie znajduje się również łódź rzeczna, tzw. bat, używana do przewozu ludzi przez Wisłę. Była ona zarejestrowana pod numerem „Wa-III-780”. Jest to jednostka imponująca, jeśli chodzi o wymiary: dł. 1215 cm, szer. 210 cm, wys. 63 cm. Łódź tą zbudowano z następujących materiałów — deski sosnowe

o grubości 36 mm, burty — deski sosnowe o grubości 50 mm, wręgi — tzw. krzywulce dębowe łączone w dnie o wymiarach 10×12 cm. Nośność łodzi 20+2 osoby. Jednostka ta jest płaskodenna, dno zbudowane z 5 pasów desek, bez stępki natomiast burty z 2 pasów poszycia. Część dziobowa uniesiona wysoko w sposób bardzo charakterystyczny, rufa ścięta skośnie. Bat ten napędzany był za pomocą żagla, jak również pychówką. Wyposażony jest dodatkowo w poręczę zabezpieczające przed wpadnięciem do wody oraz ławy biegnące wzdłuż burt. Jego zanurzenie bez ładunku wynosiło 10 cm, natomiast największe dopuszczalne zanurzenie 33 cm. Budowę tej łodzi zakończono w 1967 r., natomiast jej właścicielką była Julianna Paziak z Kazimierza Dolnego. Jest sprawą oczywistą, że po skonkretyzowaniu się koncepcji utworzenia Muzeum Wisły w Tczewie, jako Oddziału



Skansen w Helu — na pierwszym planie „bojer” rybacki Antoniego i Ottona Lisakowskich z Jastarni (fot. Roman Klim)

Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, eksponat ten znajdzie tam należne sobie miejsce.

Do bardzo ciekawych eksponatów w skansenie należy zaliczyć „bojer” ry-

backi. Jest on właściwie ostatnim przedstawicielem bardzo zróżnicowanej rodziny sani lodowych, czy też — jeśli użyjemy współczesnego nazewnictwa — bojerów. Tego rodzaju pojazdy, zaopatrzone w ożaglowanie, korzystały wyłącznie z siły napędowej wiatru. Dawniej używane były do transportu ryb i sprzętu w czasie połowów pod lodem. Pełniły również funkcję środka komunikacji. Prezentowany pojazd stanowił własność rybaków Antoniego i Ottona Lisakowskich z Jastarni.

Kolekcję łodzi uzupełnia zbiór muzealiów rybackich w helskim skansenie (sadze, składziki zmaistrowane z przepołowionych łodzi, kołowrót do wyciągania kutra na brzeg). Daje to świadectwo istnienia bogatej i zróżnicowanej kultury rybacko-szkutniczej na polskim wybrzeżu. Możemy powiedzieć, że jednostki tutaj zebrane są ostatnimi tego typu łodziami na świecie, bo w krajobrazie, w terenie już ich nie znajdziemy.

Trzeba koniecznie podkreślić, że skansen helski powstał wysiłkiem społecznym. Największy wkład pracy w jego powstanie i rozwój mają marynarze i żołnierze Garnizonu Hel, harcerze, załoga PPIUR „Koga” i członkowie Klubu Ochrony Środowiska „Międzymorze”. Wartość pracy społecznej przeliczona na złotówki/wynosi 600 tysięcy złotych. Tak więc skansen ten można nazwać pomnikiem czynu mieszkańców Helu.

## LITERATURA

Przemysław Smolarek, *Studia nad sztuknictwem Pomorza Gdańskiego X—XIII wieku*, Gdańsk 1969

Andrzej Ropelewski, *1000 lat naszego rybołówstwa*, Gdynia 1963