

## STRESZCZENIE

Michał Grabowski

### Szcutnictwo lokalne w rejonie Zatoki Gdańskiej w XIV-XIX wieku w świetle badań archeologicznych.

Zagadnienie budownictwa i użytkowania mniejszych form szcutniczych w rejonie Zatoki Gdańskiej pozostaje w historiografii wciąż tematem tylko w niewielkim stopniu rozpoznanym. W dużej mierze jest to wynikiem stanu i rozpoznania dostępnych źródeł, w których kwestię żeglugi lokalnej oraz działalności prowincjonalnych warsztatów szcutniczych traktowano niekiedy jako „rzecz oczywistą”, poświęcając jej na kartach historii znacznie mniej uwagi niż działalności dużych ośrodków portowo-stoczniowych i produkcji jednostek pełnomorskich. Również sam proces wytwarzania jednostek przeznaczonych do lokalnego użytku, oparty o tradycyjne metody i rozwiązania, przekazywano z pokolenia na pokolenie niekiedy wyłącznie drogą ustną, przez co wiedza o dawnych sposobach wytwarzania lokalnych typów łodzi i statków nie została utrwalona w źródłach historycznych.

Wobec ograniczonego zasobu przekazów pisanych, nieocenionym źródłem informacji o miejscowej wytwórczości szcutniczej stają się zabytki archeologiczne. Badając materialne pozostałości dawnego szcutnictwa, uzyskujemy różnorodne dane, które pozwalają nie tylko określić techniczne parametry jednostek pływających, takie jak ogólne wymiary i kształt kadłuba, formę napędu, sposób budowy czy rodzaj zastosowanego budulca, ale również wskazać ich przeznaczenie i funkcje (np. gospodarczą, militarną), sposób użytkowania czy przystosowania do żeglugi w danych warunkach nawigacyjnych i hydrologicznych. Dzięki rozwojowi nowoczesnych metod analizy drewnianych zabytków archeologicznych, w tym badań dendrochronologicznych, możliwe stało się w ostatnim czasie także dokładniejsze określenie wieku niektórych odsłoniętych wraków oraz ustalenie pochodzenia użytego do ich konstrukcji drewnianego budulca. Ma to swoje praktyczne zastosowanie w przypadku badań nad mniejszymi, tradycyjnie budowanymi jednostkami, które sporządzano głównie z miejscowych zasobów leśnych, pozyskiwanych w niedalekim sąsiedztwie warsztatów szcutniczych.

Głównym zamierzeniem pracy stało się prześledzenie zmian jakie zachodziły w wytwórczości mniejszych, lokalnie użytkowanych jednostek żeglugi przybrzeżnej w rejonie Zatoki Gdańskiej. Na podstawie analizy 12 stanowisk wrakowych z terenu Gdańska, Zatoki Puckiej oraz Zalewu Wiślanego, datowanych na okres XIV-XIX wieku, starano się określić, jak na przestrzeni wskazanego okresu podchodzono do sposobu wytwarzania jednostek towarowych lokalnego użytku; jakie metody i rozwiązania były w tym celu wykorzystywane; z jakich materiałów i przy pomocy jakich narzędzi korzystano, a w reszcie w jakim stopniu omawiane jednostki odpowiadały warunkom oraz potrzebom transportowym w obrębie płytkich akwenów Zatoki Puckiej i Zalewu Wiślanego.

W pracy poruszono również kwestię organizacji warsztatów skutniczych, w których podejmowano się budowy i remontów jednostek żeglugi przybrzeżnej dla lokalnych, nadmorskich społeczności. Wykorzystując zgromadzone informacje starano się przedstawić stan techniczny i poziom zaawansowania miejscowych warsztatów, wielkość produkcji, dostęp do podstawowych surowców i materiałów wykorzystywanych w skutnictwie. Szczególną uwagę poświęcono przy tym działalności skutniczej ośrodków prowincjonalnych, położonych nad Zatoką Pucką oraz Zalewem Wiślanym, które przez wiele stuleci funkcjonowały w sąsiedztwie i niejako w cieniu dużych miast portowych i działających na ich terenie stoczni.

Podjęte w ramach pracy badania pozwoliły wykazać główne kierunki oraz momenty zmian do których dochodziło w sposobie wytwarzania jednostek żeglugi lokalnej na przestrzeni XIV-XIX wieku. Jako punkt wyjścia przyjęto okres XIV wieku, kiedy to w strefie bałtyckiej zaznaczył się wyraźny wzrost produkcji rolnej i eksportu płodów rolnych na rynki zachodnioeuropejskie. Stwarzało to konieczność budowy coraz większych, bardziej pojemnych jednostek, dostosowanych do przewozu ładunków masowych. Rosnącemu zapotrzebowaniu na produkcję dużych, frachtowców mogły sprostać jedynie największe warsztaty, zlokalizowane w obrębie dużych miast portowych. Produkcję mniejszych jednostek przejmowały natomiast prowincjonalne warsztaty oraz indywidualni rzemieślnicy stoczniowi, którzy realizowali na własny rachunek część zleceń dla miejscowej ludności. Dawne tradycje skutnicze wypracowane jeszcze w okresie wczesnego średniowiecza, ulegały kolejnym zmianom, najpierw pod wpływem żeglugi hanzeatyckiej, a następnie, w okresie XVI-XVII wieku, holenderskiej. Jako górną cezurę czasową przyjęto natomiast okres XIX wieku, kiedy to skutkiem rewolucji przemysłowej, nastąpiły znaczące przeobrażenia w całym budownictwie okrętowym. Dotychczasowo wykorzystywany drewniany budulec w

coraz większym stopniu zastępowano trwalszymi i łatwiejszymi w pozyskaniu materiałami: żelazem i stalą. Pojawił się również nowy rodzaj napędu mechanicznego w postaci silnika parowego, a następnie spalinowego. Nowe materiały i technologie wymagały innych kwalifikacji zawodowych, wyposażenia warsztatowego, organizacji pracy i technologii produkcji. Utworzenie w połowie XIX wieku stałych i regularnych połączeń (parowych i kolejowych) pomiędzy mniejszymi ośrodkami regionu doprowadziła do upadku części miejscowej floty towarowej, a przy tym rodzimej wytwórczości skutniczej.

słowa kluczowe: skutnictwo, wraki, archeologia podwodna, Zatoka Gdańska