

RZECZNE CUDAKI

Unikatową kolekcję modeli statków rzecznych z okresu od XVIII do XIX wieku tworzy Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. Trwają badania - naukowe i prace rekonstrukcyjne, mające umożliwić wierne odtworzenie wyglądu statków, jakimi w dawnych wiekach transportowano towary Wisłą, Odrą i Niemnem oraz ich dopływami do portów nadbałtyckich. Modele zaprezentowano w spichlerzach CMM na wyspie Ołowianka. Wzbogacą one ekspozycję w Muzeum Wisły - Oddziale CMM w Tczewie, dotyczącą roli rzek, jaką odegrały one w rozwoju gospodarczym obszarów, przez które przepływały.



- Wszystkie modele statków rzecznych, jakie powstają w naszej Pracowni Konserwacji Modeli, są wykonywane w jednej skali 1 do 50, aby można było porównać wymiary, jakie miały one w rzeczywistości - zaznacza **Jerzy Litwin**, dyrektor CMM. - Wśród nich jest model wiciny, 30-metrowego statku litewskiego, wywodzący się z

okresu średniowiecza, a eksploatowany na Niemnie jeszcze na przełomie XIX i XX wieku. Wicina była statkiem charakterystycznym dla obszaru Litwy. Dziś bardzo mało wiemy o jego wyglądzie, bo zachowały się tylko jego nieliczne ilustracje i stare fotografie. Na Litwie, w Muzeum Morskim w Kłajpedzie, z którym blisko współpracujemy, opracowano projekt budowy pływającej repliki wiciny. Nasze badania i budowa modelu powinny pomóc w odtworzeniu konstrukcji takiego statku. Innym modelem jest kurena, litewski statek, który pływał po dolnym biegu Niemna i na Zalewie Kurońskim. Mamy model szkuty, największego rzeczno statku towarowego, przewożącego ładunki Wisłą do Gdańska. Szkuty zniknęły, gdy Niemen, Wisłę i Odrę połączono kanałami ze śluzami. Były one zbyt szerokie, aby pokonywać śluzy. Statkiem towarowym, odpowiednio wąskim, żeby pokonywać śluzy, była berlinka z rejonu dorzecza Odry. Jej model już wykonano w naszej pracowni.

Dyrektor Litwin podkreśla, że kolekcja istniejących i powstających modeli umożliwi pokazanie zwiedzającym różnych typów historycznych statków rzecznych. Ich konstrukcje ukształtowały się na dawnych terenach Rzeczypospolitej Obojga Narodów, a także na obszarze dzisiaj należącym do Polski.

Wykonawcą modelu wiciny jest Jarosław Kosmański, modelarz z pracowni CMM. Stwierdził on, że największy problem przy rekonstruowaniu wyglądu dawnych statków stanowi brak dokumentacji w postaci dokładnych rysunków czy ilustracji, jak w przypadku wiciny. Pozostaje intuicja i badania porównawcze z innymi,



znanymi typami statków z tego samego rejonu. Choć budowa samego modelu nie jest skomplikowana. Wymaga jednak czasami prób, czyli demontowania i ponownego montowania poszczególnych jego elementów, aby rozwiązać występujące problemy związane z konstrukcją statku.



Dzięki spławowi rzeczemu do portów morskich mogły docierać w średniowieczu i późniejszym okresie duże ilości różnych ładunków, a przede wszystkim - zbóż i produktów leśnych, które ekspediowano drogą morską do Niderlandów i innych krajów zachodnioeuropejskich. Z kolei z portów w głąb lądu transportowano śledzie w beczkach, wina, ko-

rzenie, tkaniny i różne wyroby rzemieślnicze. Do połowy XVIII stulecia największym ośrodkiem handlowym i żegludowym Rzeczypospolitej był Gdańsk. Do portu nad Motławą przyływały Wisłą co roku szkuty, galary, dubasy, komiegi wypełnione ziarnem i tratwy. Przy braku dróg i do czasów zbudowania w drugiej połowie XIX wieku linii kolejowych, transport rzeczny stanowił jedyną możliwość dostaw towarów masowych do portów morskich. Statki i tratwy spławiano rzekami w sezonie żegludowym, trwającym od wiosny do jesieni. Do Gdańska płynęły one Wisłą od 3 do 6 tygodni. Flisacy, zwani niegdyś orylami, przed wyruszeniem na rzeki zaopatrywali się w chleb flisacki, kaszę, mąkę, groch, słoninę i sól. W kociołkach gotowali kaszę z przysmażonymi skwarkami i flisacki żur. Do domów wracali pieszo albo płynąc statkami z wiatrem lub ciągnąc je z brzegów na linach.

Jacek SIENSKI (DB Polska – Trójmiasto)