



IWONA POMIAN

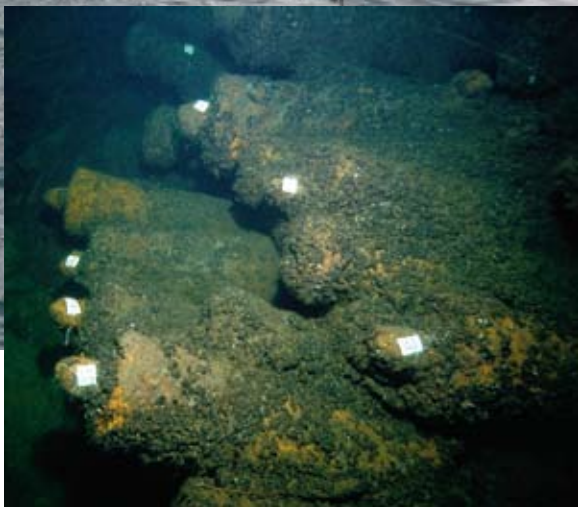
PODMORSKIE DZIEDZICTWO

INWESTYCJE MORSKIE A OCHRONA PODWODNEGO DZIEDZICTWA ARCHEOLOGICZNEGO

Statek Instytutu Morskiego w Gdańsku *r/v IMOR* podnoszący z dna morskiego działo żeliwne odlane w 1771 r. Fot. I. Pomian

Bałtyk pod wieloma względami jest morzem niezwykłym. Specyficzne warunki (m.in. niskie zasolenie, mała różnorodność gatunkowa, względnie niskie temperatury, niska zawartość tlenu) ograniczają rozwój wielu organizmów morskich oraz bakterii i grzybów powodujących niszczenie i rozkład drewna, co skutkuje bardzo dobrym stanem zachowania obiektów dziedzictwa podwodnego.

W naszym morzu nie występuje mały zwany świdrakiem okrętowym (łac. *teredo navalis*), który potrafi całkowicie zniszczyć wszelkie elementy drewniane, począwszy od konstrukcji wraków statków, a skończywszy na pozostałościach nabrzeży portowych. Zwłaszcza w głębszych jego partiach występuje życie zdecydowanie uboższe, dzięki czemu drewniane konstrukcje zatopionych statków zachowują się w prawie niezmiennym stanie. Przykładem mogą być wrak holenderskiego statku handlowego *Vrouw Maria* odkryty u wybrzeży Finlandii czy *Sea Horse*, nazwany od kształtu figury dziobowej, znaleziony kilka lat temu przez Szwedów. Zalegający na głębokości 80 m wrak holenderskiego



Ładunek 43 dział żelaznych odlanych w 1771 r. Fot. L. Legat

żaglowca z XVIII w. zachował się w prawie niezmiennym stanie, z masztami i takielunkiem wciąż na właściwym miejscu. Na jego pokładzie znaleziono szczątki marynarza, w pozycji, która wskazywała, że przerażony trzymał się do ostatniej chwili podstawy masztu. Nie wiele jest na świecie miejsc, gdzie można spodziewać się znalezisk w równie doskonałym stanie. Są to między innymi głębokie wody Morza Czarnego i Wielkie Jeziora

UNDERWATER HERITAGE MARITIME INVESTMENT AND PROTECTION OF UNDERWATER ARCHEOLOGICAL HERITAGE

The noticeable growth of investment that has been taking place over the last decade in the Polish zone of the Baltic Sea gave rise to very intensive work, whose objective is the examination of sea-bed obstacles in the areas which have been assigned for development. The results are discoveries of numerous archeological objects, which without verification and protection by experts in conservation are at risk of being totally destroyed. An attempt to put in place a system of managing and monitoring maritime archeological heritage has so far been made concerning the waters adjacent to the Pomeranian voivodship. Such steps are based both on the experience of the many years of cooperation between the Maritime Office in Gdynia and the Maritime National Museum in Gdańsk, and on the examples that had been set by other European countries. They are also in line with the guidelines of the European Commission entitled "An Integrated Maritime Policy for the European Union" [COM (2007) 575] and the Conclusion of the European Council adopted on 14 December 2007.

Kanadyjskie. Na wszystkich innych akwenach drewno zachowuje się jedynie pod osłoną ładunku lub pod powierchnią dna.

Wraki statków to nie jedyny, choć bez wątplenia najbardziej znany i popularny rodzaj zabytków, jakich można spodziewać się pod wodą. W środowisku morskim oprócz artefaktów znajdują się również zatopione pozostałości paleokrajobrazu kulturowego, związane z aktywnością człowieka od czasów najdawniejszych aż do współczesnych.

Kraje o bogatej tradycji morskiej, takie jak Dania, Holandia, Niemcy, Wielka Brytania czy państwa skandynawskie, od wielu lat prowadzą działania na rzecz zintegrowanej ochrony środowiska morskiego, w tym dziedzictwa kulturowego. W opracowaniu dotyczącym roli tego dziedzictwa w planowaniu przestrzennym na morzu Ian Oxley pisze między innymi: *Historyczne środowisko zawiera wszystkie aspekty środowiska naturalnego, będące wynikiem interakcji między ludźmi a środowiskiem na przestrzeni dziejów, włączając w to wszystkie zachowane fizyczne pozostałości przeszłej aktywności ludzkiej, znajdujące się zarówno na lądzie, jak i pod wodą. (...) Założenia polityki morskiej Wielkiej Brytanii uznają, że środowisko historyczne obszarów nadbrzeżnych oraz morskich przedstawia unikalny aspekt dziedzictwa kulturowego. Jednak zasoby tego dziedzictwa są ograniczone i niezastąpione i mogą okazać się bezbronne wobec ludzkiej aktywności i procesów naturalnych. Dlatego też powinny być one użyte z korzyścią dla jakości życia i zachowane dla obecnego i przyszłych pokoleń.*

W brytyjskiej polityce morskie dziedzictwo kulturowe postrzegane jest jako społeczna, gospodarcza i środowiskowa wartość; przyciągając inwestycje i turystykę, może stanowić potężny atut rozwojowy. Gospodarcze, społeczne i środowiskowe korzyści płynące z jego ochrony powinny być uwzględnione w morskim planowaniu przestrzennym. Wizja brytyjskiego rządu określa wartość środowiska historycznego jako nadrzędną w stosunku do wszelkich planów i działań zmierzających do przekształcania środowiska naturalnego. Do 2020 r. formułuje ona następujące cele:

- bogate dziedzictwo kulturalne środowiska morskiego będzie lepiej chronione;
- integralność morskiego dziedzictwa kulturalnego zostanie utrzymana,
- zwiększy się dostęp do morskich zasobów dziedzictwa kulturowego;
- różnorodność charakteru krajobrazu morskiego dookoła linii brzegowej Wielkiej Brytanii będzie zachowana¹.

Również w Polsce zaczyna się już doceniać wartości morskiego dziedzictwa kulturowego. Wprowadzić je postrzega się głównie jako nowy element rozwijającej się turystyki morskiej, ale najważniejsze, że w ogóle zaczyna się je uwzględniać. Opublikowany w 2009 r. dokument *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej* zbieżny jest z wytycznymi, jakie sformułowała Komisja Europejska w komunikacie pt. *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej* [COM (2007) 575], a także z konkluzjami Rady Europejskiej przyjętymi 14 grudnia 2007 r. na posiedzeniu w Lizbonie. Wprowadzić w pierwotnej wersji polskiego dokumentu w ogóle nie pojawiło się pojęcie morskiego dziedzictwa kulturowego, zauważono w nim jednak, że *czynnikiem cywilizacyjnie i kulturowo spajającym społeczność Europy Bałtyckiej jest morska tradycja, która kreuje szczególne wartości*. I stwierdzono dalej, iż: *dla podniesienia konkurencyjności polskiej turystyki w regionie Morza Bałtyckiego kluczowego znaczenia nabiera zapewnienie przyjeżdżającym turystom odpowiedniej infrastruktury turystycznej. W tym kontekście szczególną wagę ma odpowiednia baza noclegowa, gastronomiczna, obiekty kultury, obiekty sportowe, punkty informacji turystycznej, szlaki turystyczne i infrastruktura transportowa, zarówno lądowa, jak i morska. Właściwie kreowana polityka morska w obszarze turystyki, jako ważnej gałęzi gospodarki, wpływa wprost na podniesienie jakości oferty turystycznej, a tym samym jej konkurencyjności*. Te stwierdzenia niewątpliwie wymagają obecnie rozwinięcia.

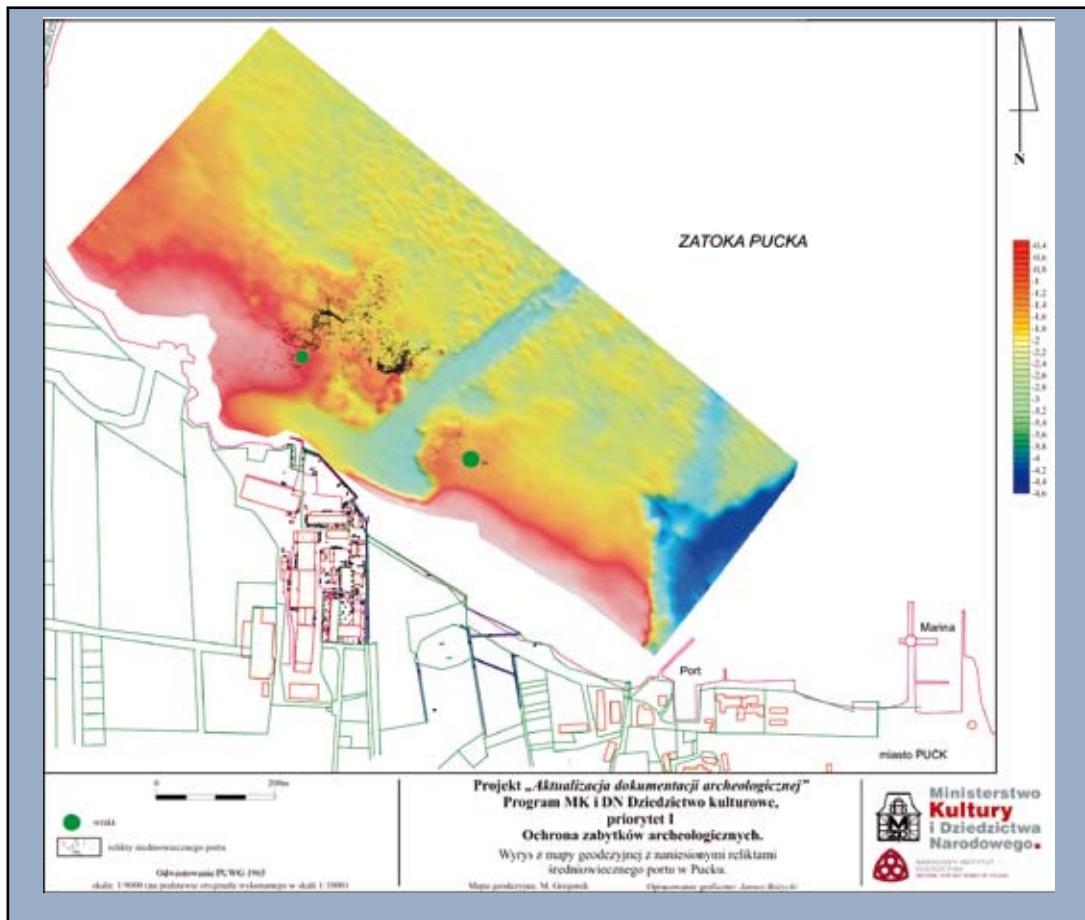
Zauważmy, że Polska ma mało skomplikowaną linię brzegową, przeważnie pozbawioną naturalnej ochrony dla zabytków znajdujących się na dnie morskim. Zbudowane jest ono z piasków i ilów, co pozwala prowadzić połowy w tzw. tukę, czyli dwoma kutrami ciągnącymi sieci tuż nad dnem. Ten typ rybołówstwa był jednym z głównych powodów zniszczenia konstrukcji większości wraków zalegających u polskich wybrzeży, co nie znaczy, że zostały one zniszczone całkowicie. Część konstrukcji znajdujących się pod dnem oraz ładunek i wyposażenie rozwleczone wokół stanowisk archeologicznych w dalszym ciągu czekają na odkrycie. Ponieważ ich elementy niewiele wystają ponad dno, wiele z nich pozostaje wciąż nierozpoznanych.

Podobnie dzieje się z zabytkami znajdującymi się w płytszych akwenach. Dno zatok Pomorskiej i Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego zamula się i ukrywa zabytki pod powierzchnią. Także ruch rumowiska dennego, spowodowany naturalnymi procesami związanymi z falowaniem i prądami morskimi, jest powodem degradacji i przemieszczania lub zasypywania warstw kulturowych zawierających pozostałości działalności człowieka. Doskonałym tego przykładem są relikty portu średniowiecznego w Pucku, funkcjonującego pomiędzy IX a XIV w. Leżą u ujścia rzeki Płutnicy, w wewnętrznej części Zatoki Puckiej, na głębokości 1,5–2,5 m, na przestrzeni ponad 12 ha dna. W wyniku przemieszczania się nawarstwień dennych zachodnia część stanowiska została przykryta i nie jest obecnie widoczna, natomiast w pozostałej uległa całkowitemu zniszczeniu górna część nawarstwień kulturowych związanych z działającym tu w średniowieczu portem. *In situ* zachowały się jedynie pale konstrukcji nabrzeży i pomostów wraz

z nasypami kamiennieo-ziemnymi oraz fragmenty ceramiki i kości luźno spoczywające na powierzchni dna. Niestety, od końca XIX w. w bezpośrednim sąsiedztwie oraz na terenie reliktyw portu zaczęto stawiać różnego rodzaju konstrukcje, bezpowrotnie niszcząc część zabytku. O ile brak dbałości o dziedzictwo kulturowe w trakcie prac prowadzonych w XIX czy do połowy XX w. może być zrozumiałą, o tyle kolejne zniszczenia świadczą o bez trosce i całkowitym braku zrozumienia problemu przez osoby odpowiedzialne za podejmowane inwestycje. Najpoważniejsze zmiany na dnie wywołały prace przy pogłębianiu – biegnącego przez środkową część obszaru badawczego – toru podejścia do dawnych Puckich Zakładów Mechanicznych (długość 560 m, szerokość 90 m, głębokość toru około 4 m) oraz toru podejścia do portu rybackiego w Pucku. Struktura powierzchniowej warstwy dna została też wielokrotnie i w wielu miejscach naruszona z powodu kotwiczenia, stawiania sieci i innych działań związanych z rybołówstwem i żegluga turystyczną. Ponadto w niedalekim sąsiedztwie stanowiska archeologicznego, na wschód od jego granicy, wydobywano piasek dla odbudowy plaż. Dlatego Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy w Pucku, w ramach programu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, podjęło i zrealizowało w 2013 r. *Aktualizację dokumentacji archeologicznej*, co doprowadziło do zmian w krajowym rejestrze zabytków archeologicznych i wymusiło uwzględnianie obszaru badawczego w planach przestrzennych tworzonych dla tego akwenu.

Innym przykładem zabytku „ukrytego” przez siły natury pod powierzchnią dna i zniszczonego z powodu inwestycji był wrak statku z XIII w., przypadkowo odkryty w kanale portu rybackiego w Rowach², w trakcie prac przy pogłębianiu prowadzonych przez Urząd Morski w Słupsku. Ekipa Centralnego Muzeum Morskiego w latach 2003 i 2004 wydobyła pozostałości zniszczonej konstrukcji i w chwili obecnej znajdują się one w pracowni konserwatorskiej w Tczewie. Dwa fragmenty burty, denniki, stępka i dziobnica pozwalają przypuszczać, że był to statek w typie kogi, co potwierdzają także wstępne wyniki badań dendrochronologicznych, które pozwoliły datować najmłodszą próbę po 1258 r.

Pomimo wielu przykładów pokazujących, że wciąż w niewielkim stopniu rozpoznano zasoby dziedzictwa archeologicznego polskich wód morskich, pod koniec lat 90. XX w. pojawiły się sugestie, że więcej odkryć nie będzie, a więc inwestorzy i planiści morscy nie muszą zaprzęcać sobie głowy tym problemem. Jako argument podawano, że konserwatorzy wojewódzcy nie dysponują informacjami o lokalizacji stanowisk archeologicznych. Fakt, że w Polsce nigdy dotąd nie prowadzono długofalowych i systematycznych badań dna pod tym kątem, nie był przekonującym kontrargumentem. Trzeba było udowodnić, że w rzekomo „pustym” akwenu fachowe służby znajdą jednak interesujące obiekty zabytkowe. Konieczny był również jakikolwiek dowód, że u polskich wybrzeży mogą znajdować się relikty paleokrajobrazu kulturowego związane z działalnością człowieka w epoce kamienia. Dlatego w latach 2007–2009 Centralne (obecnie Narodowe) Muzeum Morskie w Gdańsku zrealizowało w ramach programu *Kultura*



Mapa zasięgu relikwii portu średniowiecznego w Pucku. Ilustracja z Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy

2000 projekt *Zarządzanie podwodnym dziedzictwem kulturowym (Managing Cultural Heritage Underwater – MACHU)*. Koordynatorem projektu był Netherlands National Service for Archaeological Heritage oraz Netherlands Institute for Ship and Underwater Archaeology. Pozostali partnerzy reprezentowali Danię, Szwecję, Niemcy, Portugalię, Belgię i Wielką Brytanię – kraje o bogatej tradycji morskiej, dzięki czemu można było skorzystać z ich wieloletnich doświadczeń. Polskim zespołem kierowała autorka tego artykułu. Wiedząc, że w najbliższych latach planowana jest rozbudowa Portu Północnego w Gdańsku, znając problemy związane z ochroną relikwii portu średniowiecznego w Pucku, a także biorąc pod uwagę potencjalną lokalizację farm wiatrowych na środkowym Wybrzeżu, wytypowano trzy obszary badawcze. Najbardziej spektakularny okazał się akwen położony między wejściem do Portu Gdańskiego i Portu Północnego, chociaż odkrycia w jego obszarze nastąpiły już po zakończeniu projektu.

Rejon Portu Północnego w Gdańsku położony jest w obrębie historycznego podejścia do portu gdańskiego, którego istnienie datuje się co najmniej od IX w. Pierwsze odkrycia obiektów zabytkowych w tym rejonie związane były z pracami przy pogłębianiu realizowanymi w latach 70. ub.w., jednakże zniszczono wówczas między innymi wrak średniowiecznego statku zlokalizowany w rejonie wywrotnicy wagonów oraz doskonale zachowaną konstrukcję drewnianej jednostki, spoczywającą pod dziewięciometrową warstwą osadów przy



Archeolog w trakcie wykonywania dokumentacji rysunkowej. Fot. NMM

obecnym wschodnim falochronie portu. W kolejnych latach doszło do zniszczenia jeszcze co najmniej dwóch zabytkowych wraków, z których udało się zabezpieczyć jedynie pozostałości kabestanu poziomego. Badania żaglowców z tego rejonu były przedmiotem zainteresowania archeologów podwodnych z CMM w latach 80. i 90. ub.wieku.

Głównym celem prowadzonych w trakcie realizacji MACHU badań była charakterystyka rozwoju paleogeograficznego obszaru ujściowego Wisły Martwej w ho-

locenie, którą wykonał zespół naukowców Oddziału Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego (PIB), będącego współuczestnikiem całego projektu. Zadania badawcze dotyczyły:

- rozpoznania struktury geologicznej osadów holocenicznych i ich podłoża;
- próby określenia okresu, w którym Wisła utworzyła ujście do morza w rejonie Gdańska;
- określenia zmian położenia linii brzegowej i przyrostu powierzchni lądowej ze szczególnym uwzględnieniem czasów historycznych;
- szczegółowego rozpoznania współczesnej rzeźby dna, osadów występujących na powierzchni dna i procesów litodynamicznych w aspekcie poszukiwania i możliwości przetrwania (zachowania) zabytkowych wraków.

Poza badaniami geologicznymi przeprowadzono analizę 98 map archiwalnych obrazujących rejon podejścia do portu gdańskiego. Najstarszy zachowany plan pochodził z 1594 r., kolejne ukazywały się niemal każdego roku, dokumentując stan ujścia Wisły wczesną wiosną, po okresie jesienno-zimowych sztormów. Na ich podstawie oraz na podstawie wyników badań geologicznych stwierdzono, że na obszarze ujściowym, w całym badanym okresie, prowadzone były intensywne prace hydrotechniczne. Wybudowano szereg falochronów, kierownic, opasek. Niektóre z tych elementów były niszczone przez morze i następnie odbudowywane w podobnej lub nieco innej formie. Od początku XVIII w. w rejonie dzisiejszego Zakrętu Pięciu Gwizdków funkcjonowała śluza, której zadaniem była m.in. ochrona zachodniego kanału portowego przed osadami niesionymi głównym nurtem Wisły.

Przyrost brzegu morskiego nie przebiegał w sposób stały. W niektórych okresach brzeg morski utrzymywał swoją pozycję lub nawet się cofał. Może to świadczyć o okresowych różnicach w ilości transportowanego materiału, jak również być efektem wrażliwości obszaru o niewielkich deniwelacjach na działanie sztormów. Istotne mogły być też różnice w poziomie morza, występujące w trakcie wykonywania kolejnych pomiarów. Od końca XVI w. do 1824 r., kiedy to udokumentowano najdalszy zasięg lądowej części stożka, linia brzegowa przesunęła się średnio o 850 m.

Okres budowania stożka ujściowego Wisły Martwej zakończył się definitywnie w 1840 r., kiedy to w wyniku zatoru lodowego wody Wisły uległy spiętrzeniu i utworowały sobie nowe ujście w odległości około 7 km na wschód od dotychczasowego – tzw. Wisłę Śmiałą. Pięć lat później zasypano ostatecznie dotychczasowe ujście Wisły. W ten sposób Westerplatte przestało być wyspą i zostało połączone ze stałym lądem. Do celów żeglugowych przeznaczono zachodni kanał, czyli obecny kanał portowy pomiędzy Nowym Portem i Westerplatte.

Prace gabinetowe i badania geologiczne miały być potwierdzone przeglądem dna przeprowadzonym przez r/v *IMOR*, pływające laboratorium badawcze Instytutu Morskiego w Gdańsku, wyposażone w nowoczesny sprzęt do poszukiwań. Niestety okazało się, że mocno ugruntowane przekonanie, iż teren ten dawno został przeszukany i wszelkie kolejne działania są raczej nieuzasadnione, spowodowało niezbyt dokładne wykonanie poszukiwań. Nie znaleziono żadnego wraku

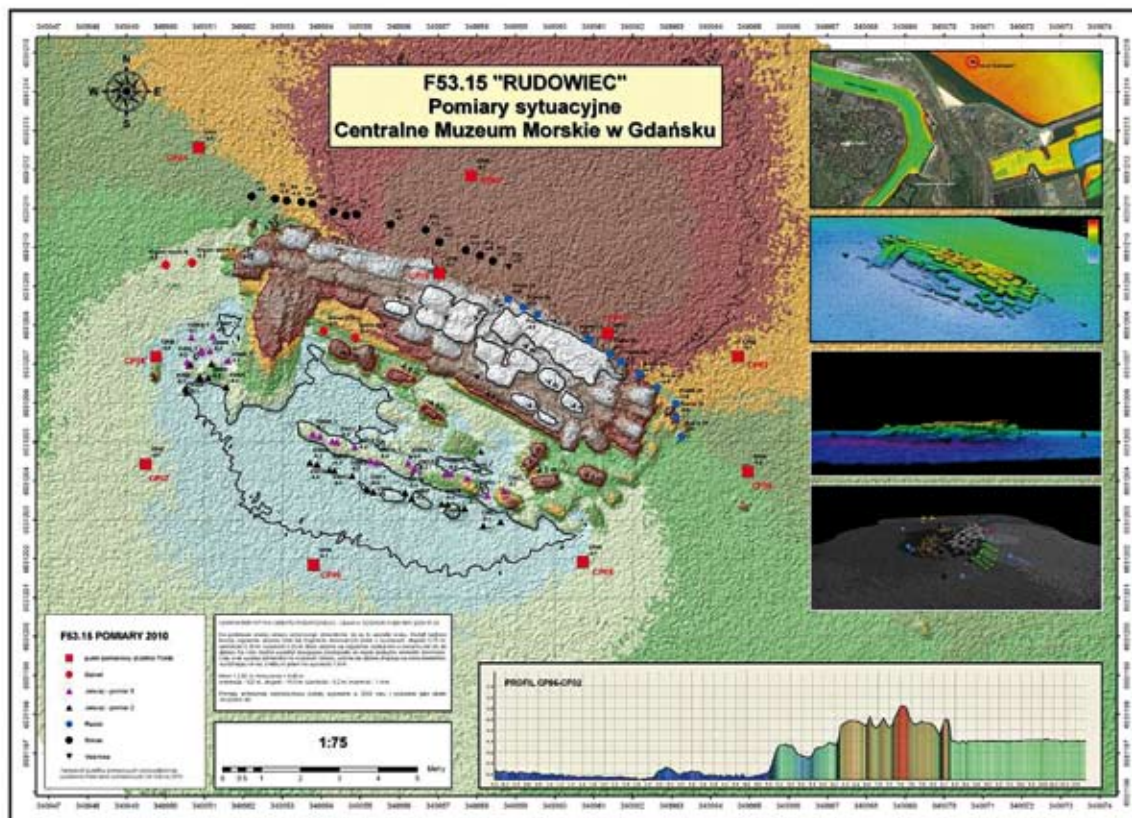


Mapa z 1698 r. – Drewniany falochron osłaniający podejście do portu gdańskiego. Ilustracja z Archiwum Państwowego w Gdańsku

statku ani pozostałości konstrukcji hydrotechnicznych. Tymczasem w 2010 r. do muzeum wpłynął meldunek z Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej o odnalezieniu nowego wraku F53.15 w obrębie obszaru testowego nr 3. Zaskoczeniem był nie tylko fakt odnalezienia zabytku, ale też ładunek beczek zawierających między innymi rudę żelaza, a także wiele innych interesujących obiektów³.

Jak się potem okazało, był to jeden z sześciu wraków zalegających na dnie i datowanych od XV do XIX w. Poza tymi odkryciami Urząd Morski w Gdyni zlokalizował jeszcze pozostałości palisady portowej datowane na podstawie map archiwalnych na stulecia XVII–XVIII. Prace poszukiwawcze kontynuowane przez Urząd Morski w Gdyni po zachodniej stronie podejścia do portu gdańskiego ujawniły kolejne dwa wraki. Te nowe znaleziska pozwoliły przygotować wytyczne dla inwestorów planujących wszelkie prace, które mogłyby prowadzić do naruszenia dna i pasa brzegowego w tym rejonie. Dzięki temu prowadzone są obecnie archeologiczne badania przedinwestycyjne, zmierzające do lokalizacji następnych zabytków, zaplanowania ich badań i zabezpieczenia.

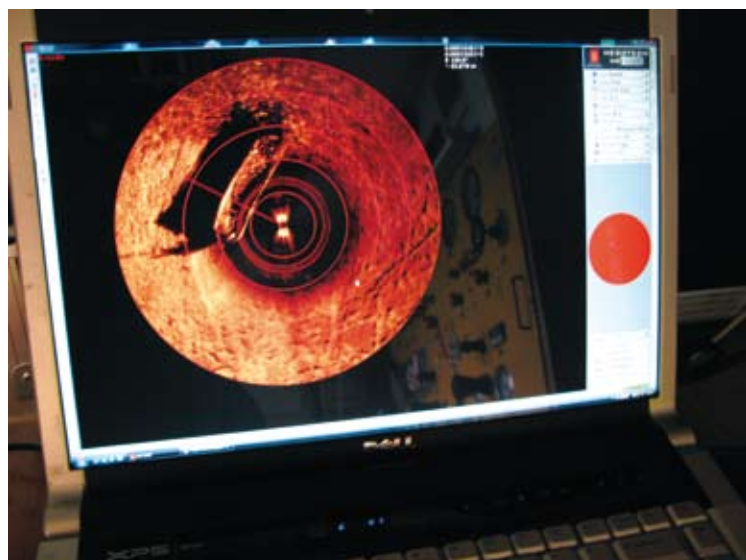
Inwestycje hydrotechniczne w pasie przybrzeżnym i na morzu to nie tylko rozbudowa portów i ich infrastruktury, ale i działania takie jak posadowienie platform wiertniczych, budowa farm morskich czy planowana na polskim wybrzeżu budowa elektrowni jądrowych (proponowana lokalizacja to Dąbki, Lubiatowo, Żarnowiec). Wszystkim tym inwestycjom towarzyszy kładzenie infrastruktury (kable, rurociągi itp.).



Wrak tzw. Rudowca w rejonie Portu Północnego w Gdańsku. Ilustracja z Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej

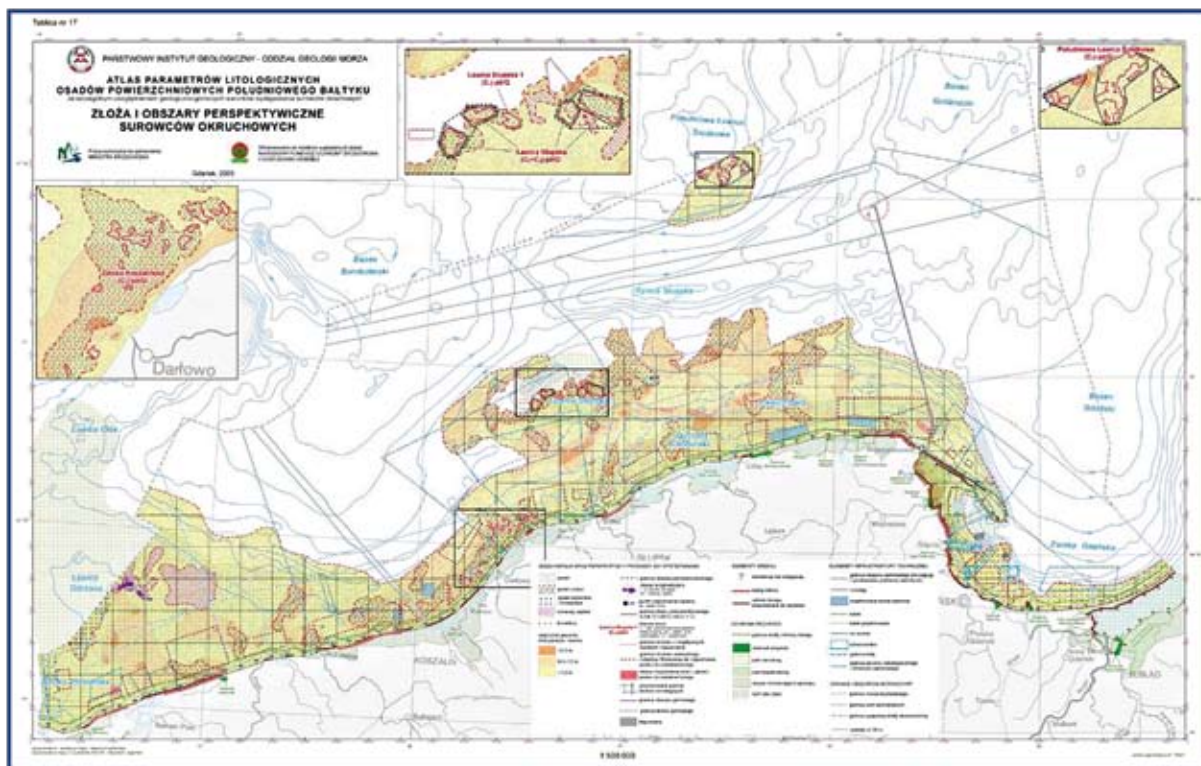
Platformy wiertnicze stawiane były do tej pory na otwartym morzu daleko od linii brzegowej, gdzie istnieje stosunkowo małe prawdopodobieństwo natrafienia na obiekt zabytkowy. Przed ich posadowieniem dno jest bardzo dokładnie badane, ponieważ wrak mógłby stanowić przeszkodę dla platformy lub rurociągu. Trzeba zaznaczyć, że zajmujący się tymi pracami LOTOS Petrobaltic S.A. poinformował Centralne Muzeum Morskie o wraku zalegającym w pobliżu jednej z platform. Dzięki temu, przy współpracy z Marynarką Wojenną, przeprowadzono w 2009 r. oględziny tego zabytku, który okazał się kadłubem drewnianego żaglowca handlowego z ładunkiem zboża⁴, zbudowanego prawdopodobnie nie wcześniej niż w XVIII w. Wrak zalegał w mulistym dnie na głębokości ponad 80 m, dzięki czemu zachował się w bardzo dobrym stanie. W trakcie inwentaryzacji wydobyto z niego między innymi szklaną butelkę z resztką piwa i kamionkowy stół z masłem.

Kolejnym zagrożeniem jest wydobywanie kruszyw z dna morskiego bez jakiegokolwiek konsultacji ze służbami konserwatorskimi. Proceder ten odbywa się już od wielu lat, przy czym najlepsze złoża kruszyw występują w rejonie Ławicy Słupskiej, która jako obszar lądowy definitywnie zniknęła pod powierzchnią morza dopiero około 6 tysięcy lat temu, a wcześniej była już zasiedlona przez ludność łowiecko-zbieracką z kręgu tzw. kultury łowców reniferów (Kobusiewicz 1999). Ławica Słupska bez wątpliwości stanowiła atrakcyjny pod względem siedliskowym obszar, co potwierdza znalezisko harpuna dwurzędowego na dnie Bałtyku niedaleko Dziwnowa (Kaube 1989). Niestety, dotychczas nie



Obraz sonarowy wraku tzw. Zbożowca wykonany w trakcie badań rozpoznawczych prowadzonych przez okręt ratowniczy ORP *Lech* Marynarki Wojennej i archeologów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Fot. I. Pomian

ma żadnej kontroli nad sposobem i zakresem wydobywania kruszyw w tym rejonie, a skalę problemu obrazuje załączona mapa złóż i zestawienie planowanej ilości wydobywania dla poszczególnych akwenów. Skalę planowanego wydobywania kruszyw obrazuje zamieszczona tabela.



Złoża i obszary perspektywiczne surowców okruchowych, stan z 2005 r., Atlas parametrów litologicznych osadów południowego Bałtyku w: <http://www.pgi.gov.pl/pl/geologia-morza-wybrzeza/opracowania-gdansk>. Atlas parametrów litologicznych osadów powierzchniowych południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem geologiczno-górnictwowych warunków występowania surowców okruchowych, kier. projektu R. Kramarska, 2005

Akwen	Planowana wielkość wydobycia
Zatoka Pomorska	14,7 mln m ³
Zatoka Koszalińska	37,7 mln ton
Ławica Słupska	64,5 mln ton
Południowa Ławica Środkowa	57,1 mln ton
Hel	14,9 mln m ³
Zalew Pucki	18,5 mln m ³

Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. nr 163, poz. 981) nie wymaga żadnych uzgodnień dotyczących ochrony zabytków przy wydawaniu koncesji na wydobycie. Jedynym ograniczeniem jest *uwzględnienie obszarów objętych szczególnymi formami ochrony, w tym ochrony przyrody oraz ochrony zabytków*⁵, lecz takie formy ochrony nie istnieją poza niewielkim obszarem przebadanym w trakcie realizacji projektu MACHU.

Dla porównania, w większości krajów bałtyckich już od lat stosuje się wymóg przedinwestycyjnych badań archeologicznych obszarów przewidzianych między innymi pod prace przy pogłębieniu dna oraz przy porborze kruszyw. Istnieją opublikowane standardy archeologiczne skutecznie stosowane między innymi w Danii i Niemczech, które mogłyby stanowić wzór do opracowania podobnych dla Polski. W Szwecji, Norwegii i Finlandii nie ma w ogóle możliwości przeprowadzenia jakiegokolwiek inwestycji morskiej bez wcześniejszego archeologicznego rozpoznania dna.

Celem tego artykułu było zwrócenie uwagi na proces niszczenia morskich stanowisk archeologicznych, który trwa od wielu lat i jak na razie się nie zmniejsza.

Bez wątplenia wielką pozytywną zmianą jest zaprzestanie udowadniania, że nie ma już nic interesującego pod wodą, co zasługuje na ochronę. Dzięki coraz lepszej współpracy między instytucjami zajmującymi się badaniem dna a służbami konserwatorskimi i archeologami udaje się ocalić lub przynajmniej zadokumentować coraz więcej niezwykle interesujących zabytków zlokalizowanych pod wodą. Doskonałym przykładem są badania archeologiczne wraków statków zlokalizowanych na Martwej Wiśle w Gdańsku. Niestety, są to działania incydentalne, wynikające raczej z wieloletniej współpracy specjalistów Urzędu Morskiego w Gdyni, hydrografów Marynarki Wojennej, Instytutu Morskiego w Gdańsku i Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, któremu w 2005 r. powierzono prowadzenie spraw podległych w tym zakresie Pomorskiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków w Gdańsku. Dotyczy to jednakże wyłącznie postępowania z zabytkami wpisanymi już do rejestru albo wydawania pozwoleń na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania. A to zdecydowanie za mało.

Nie można chronić czegoś, o czym nie ma się żadnej wiedzy. Oczekiwanie, że inwestorzy sami będą dbać o ochronę zabytków w trakcie realizowanych prac wydaje się co najmniej naiwne, zwłaszcza że kontrola prac prowadzonych na morzu jest w praktyce niemożliwa. Sytuacja wymaga obecnie skoordynowania działań i lepszego przepływu informacji. Jak w przypadku ochrony środowiska, tak i w zakresie dziedzictwa kulturowego, rozpoznanie powinno być uznane za stały i nieodłączny

wymóg wszelkich planowanych inwestycji morskich. Argument, że może to w sposób nieuzasadniony podwyższać koszty, jest w tym przypadku bezzasadny. Badania potrzebne do rozpoznania zasobów archeologicznych są w większości wypadków takie same jak przy rutynowym badaniu dna morskiego. Inwestor i tak musi wiedzieć o wszelkich przeszkodach dennych, a następnie je usunąć.

Reasumując, dziedzictwo kulturowe powinno być zawsze nieodłącznym elementem przy planowaniu działań w środowisku morskim, a wyspecjalizowane służby konserwatorskie powinny mieć dostęp do wyników przeglądów dna morskiego i dopiero po ich analizie wydawać stosowną opinię. Tymczasem nigdzie w Polsce nie ma ośrodka mogącego, zgodnie z wymogami ustawy o ochronie zabytków, reagować odpowiednio szybko w przypadku ujawnienia nowych znalezisk. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku nie ma własnej jednostki badawczej i funkcjonuje jedynie w obrębie wód przyległych do województwa pomorskiego. Prowadzi inwentaryzację stanowisk bądź dzięki współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni użyczającym okazjonalnie statku, bądź korzystając z dotacji MKiDN. Jednak takie działania nie pozwalają reagować natychmiast, a – zgodnie z ustawą o ochronie zabytków – na oględziny i wydanie decyzji konserwator ma trzy dni. Na lądzie jest to możliwe, ale na morzu bez odpowiedniego statku całkowicie nierealne.

Można usłyszeć opinie, że kraj mający raczej rolnicze niż morskie tradycje nie musi zajmować się tematem pozornie tak marginalnym, należy jednak pamiętać, że morskie dziedzictwo kulturowe należy nie tylko do nas. Stanowi ono część spuścizny pozostawionej nam przez ogół mieszkańców bałtyckich wybrzeży i wszystkich tych, dla których morze było drogą do innego świata.

PRZYPISY

- ¹ I. Oxley 2012, *Dealing with the historic environment in marine plans*.
- ² I. Pomian, *Sprawozdanie. Ratownicze Badania Archeologiczne, wrak E35.1 (AZP 5-29)*, Rowy, gm. Smołdzino, pow. Słupsk, mat. własne CMM, 2004.
- ³ Od ładunku rudy wrak otrzymał roboczą nazwę „Rudowiec”.
- ⁴ Od ładunku zboża wrak otrzymał roboczą nazwę „Zbożowiec”.
- ⁵ Prawo geologiczne i górnicze, Dz.U. nr 163, poz. 981, art. 24.1.5.

Obraz sonarowy fragmentu konstrukcji wraku *Solen*
Fot. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej



Naczynie liturgiczne, tzw. aquamanila, wydobyte przypadkowo przez rybaka w trakcie połowów w Zatoce Puckiej. Fot. NMM

Źródła:

- Ehler, Charles and Fanny Douvere. *Marine Spatial Planning: a step-by-step approach toward ecosystem-based management*. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. IOC Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6. Paris: UNESCO. 2009 (English).
- Firth A., *Marine Spatial Planning and the Historic Environment*, 2007.
- Historic Environment Guidance for the Offshore Renewable Energy Sector*, Wessex Archaeology, 2007.
- Gribble J. and Leather, S. for EMU Ltd. *Offshore Geotechnical Investigations and Historic Environment Analysis: Guidance for the Renewable Energy Sector*. Commissioned by COWRIE Ltd, 2009
- Kobusiewicz M., *Ludy łowiecko-zbierackie północno-zachodniej Polski*. PTPN, Poznań, 1999.
- Marine Aggregate Dredging and the Historic Environment. Assessing, evaluating, mitigating and monitoring the archaeological effects of marine aggregate dredging*, Wessex Archaeology, 2003.
- Miotk-Szpiganowicz G., Uścińowicz Sz., Przeździecki P., Jegliński W., 2009, *Reconstruction of the paleo-landscapes of the southern Baltic*. W: M. Manders. R. Oosting, W. Brouwers (red.), MACHU Final Report, s. 80–84, Rotterdam.
- Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*, UNESCO. 2011.
- Ossowski W., 2011, *Sprawozdanie z inwentaryzacji wraków na przedpolu portu gdańskiego wykonanych w 2011 r.*, maszynopis w zbiorach CMM.
- Pomian I., 2008, *Investigations at the three MACHU test area in Poland*. W: M. Manders. R. Oosting, W. Brouwers (red.), MACHU Report, 2, s. 14–15.
- Rutecki P., 2011, *Wrak W-25. Podwodne badania archeologiczne w Zatoce Gdańskiej*, *Acta Universitatis Nicolai Copernici, Archeologia XXXI, Archeologia Podwodna 6*, s. 127–148.
- Smolarek P., 1969, *Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku*, *Prace Muzeum Gdańskiego*, t. III, Gdańsk.
- Smolarek, P., 1976, *Poszukiwania i badania podwodne w Zatoce Gdańskiej*. *Nautologia*, 11, 1, 22-31.
- Smolarek P., 1987, *Badania podwodne w Bałtyku w latach 1979–1986*. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 35, 3, 465–495.
- Uścińowicz S., *Relative sea level changes, glacio-isostatic rebound and shoreline displacement in the Southern Baltic*, *Polish Geological Institute. Special Papers*. No. 10, 2003.