



#### A SAILOR'S 18<sup>TH</sup> CENTURY OUTFIT

The National Maritime Museum in Gdańsk very rarely receives objects made from fabric, knitting or felt. Such materials usually undergo total degradation when lying in the sea environment for a long time. This is why it was such a unique adventure for the institution's conservators to work on the restoration and reconstruction of clothes from the 18th century wreck of a ship called the *General Carleton*. The objects which turned up for conservation were covered by layers of birch tar and concretion, which had protected the delicate objects from the destructive influence of sea water. The layer of tar on the one hand protected the objects, but on the other gave rise to many problems when removing it in the first stage of conservation. In the course of conservation and reconstruction work many elements of a sailor's work outfit were recovered. These enriched the exhibition illustrating the everyday lives of sailors on 18th century ships exhibited at the National Maritime Museum.

IRENA RODZIK

# UBIÓR MARYNARZA Z XVIII WIEKU

Jedną z podstawowych form działalności Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku są archeologiczne prace badawcze prowadzone od 1968 r. w wodach Bałtyku. Pozyskiwane podczas tych prac zabytki wymagały podjęcia natychmiastowych prac konserwatorskich. Dlatego w 1974 r. w muzeum rozpoczęto organizację własnej pracowni konserwacji, która do dziś specjalizuje się w konserwacji zabytków pochodzących z eksploracji dna Bałtyku.

Wydobyte w wyniku podwodnych prac archeologicznych obiekty charakteryzują się bardzo dużym zróżnicowaniem, i to zarówno ze względu na ich wielkość (konserwowaliśmy szpilkę i kilkunastometrowe konstrukcje statków), jak i materiał, z jakiego zostały wykonane. Wiele zabytków to obiekty drewniane, inne duże grupy to obiekty z różnego typu metali oraz ceramika i szkło. Wśród zabytków pochodzących z podwodnych badań archeologicznych znajdują się również eksponaty wykonane ze skóry.

Ubiór marynarza  
po konserwacji i rekonstrukcji



Michał Woźniewski, odkrywca wraku W-32.  
Fot. ze zbiorów Warszawskiego Klubu  
Pletwonurków

Obiekty zalegające setki lat w wodzie morskiej ulegają degradacji – zachodzą procesy korozyjne elementów żelaznych. Szczególnie narażone są obiekty wykonane z materiałów organicznych. W wyniku reakcji fizykochemicznych i biologicznych następuje rozkład tych materiałów prowadzący do zmniejszenia ich odporności mechanicznej. Procesy te są przyspieszane przez falowanie wody oraz ruchy materiału dennego.

Bardzo rzadko do naszego muzeum trafiały do konserwacji tkaniny pochodzące z eksploracji wraków statków. Tego typu obiekty najczęściej się nie zachowują. Przełomem w tym względzie okazała się eksploracja XVIII-wiecznego wraku statku o nazwie *General Carleton*.

Wśród rybaków z Dębek żywa była legenda o zatopionym pod koniec XVIII w. dużym żaglowcu. Według relacji nestora rybaków z Dębek Jana Felknera: *trzydzieści lat*

*temu zerwały nam się sieci, jak żeśmy je stawiali. Woda klarowna była i zobaczyliśmy jakieś wraki na dnie. Później sąsiad, August Gret, opowiedział mi taką historię: płynął z Sankt Petersburga angielski drewniany statek. Zerwał się wiatr północno-zachodni, urwało mu ster i zdryfował ku brzegowi. Zakotwiczone statek i załoga zesłała na brzeg. Za Piaśnicą – to jest rzeczka, która w Dębkach płynie – mieszkał niejaki Ketelhut. On to ugościł załogę, dał posiłek i wina przynióśł, wódki albo whiskey, jak to się po angielsku mówi. I tam sobie ubaw zrobili. Podczas tej zabawy dziadek gospodarza podsłuchał, jak po tej wódce powiedzieli, że na tym statku jakieś bogactwo jest. Popłynął więc Ketelhut do niego swoją łajbą rybacką, wszedł po drabinie i to, co mu w oczach błyszczało, zabierał. Wpłynął do Piaśnicy i dotarł do kanału Biała Góra, gdzie w zagajnikach to dobro błyszczące schował. A że było mu mało, popłynął raz jeszcze, zanim marynarze potrzeźwieli i na statek wrócili. Te kosztowności, które sobie wziął, zakopał. Na drugi dzień zerwał się sztorm i rozbił łajbę, która z całą załogą poszła na dno. Ketelhut sprzedał gospodarstwo i z tym bogactwem, które sobie złowił, wyjechał, ale po paru latach wrócił, żeby to ostatnie złoto, które zakopał, odnaleźć. Ale tam były ruchome wydmy. Piaskiem przesypanywało miejsca na miejsce i przez te dwadzieścia lat teren zmienił wygląd. Nic nie znalazł.*

Częściowo legendę tę potwierdza wrak statku znaleziony w tej okolicy przez dr. Michała Woźniewskiego – ichtiologa pletwonurka. Nasze muzeum zostało powiadomione o tym odkryciu. W 1995 r. archeolodzy z ówczesnego Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku (od 2013 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku) rozpoczęli badania podwodne, które trwały przez kolejne cztery sezony badawcze. Mimo że wrak znajduje się dość płytko i blisko brzegu, to jego badanie nie było łatwe. W pobliżu miejsca zalegania wraku do morza wpada rzeka Piaśnica niosząca warstwy osadów dennych. Również silne wiatry powodowały zmiany w układzie dna, zakrywając wcześniej odsłonięte fragmenty. Przez cały czas badań utrzymywała się też słaba widoczność pod wodą nieprzekraczająca 2,5–3 m.

Podczas prac archeologicznych pozyskano wiele ciekawych obiektów

pochodzących m.in. z ładunku statku, a także elementy uzbrojenia, różnego rodzaju narzędzia, przybory do jedzenia, pojemniki i naczynia. Dzięki odkryciu dzwonu okrętowego możliwa była jednoznaczna identyfikacja jednostki, a zachowane materiały archiwalne pozwoliły na odtworzenie historii tego żaglowca, a nawet historii niektórych załogantów.

Wśród licznych zabytków wydobytych podczas prac archeologicznych na wraku na szczególną uwagę zasługują obiekty z tkaniny, dzianiny i filcu. Jak wcześniej wspomniano, zabytki z tego typu materiałów zachowują się pod wodą niezmiernie rzadko. Zaskoczeniem dla konserwatorów był fakt, że z eksploracji wraku statku *General Carleton* trafiło do nas wiele dobrze zachowanych obiektów z tych materiałów. Co sprawiło, że do naszych czasów przetrwały w bardzo dobrym stanie filcowe kapelusze, spodnie, pończochy dziane z wełny, a nawet niezwykle delikatna jedwabna apaszka? Były pokryte warstwą dziegciu, który stworzył swoiste „kapsuły czasu”. Przez setki lat wiele z nich zostało pokrytych konkrecją – twardą warstwą powstałą w wyniku narastania minerałów wokół obiektu. Powłoka ta pozwoliła XVIII-wiecznym tkaninom przetrwać do naszych czasów, sprawiła jednak konserwatorom wiele problemów podczas jej usuwania.

Mechaniczne usuwanie twardej warstwy prowadzone było z niezwykłą ostrożnością – tak, by nie uszkodzić znajdujących się wewnątrz zabytków. Na tym etapie prac nie była znana zawartość tych twardych brył. Następnie przystąpiliśmy do oczyszczenia obiektów z dziegciu – do tego celu używaliśmy różnych rozpuszczalników dobieranych indywidualnie w zależności od stopnia nasycenia nim materiałów oraz rodzaju i stanu zachowania tkaniny. Po wyprowadzeniu dziegciu materiały praliśmy w kuwetach w stanie rozłożonym. Dzięki dobremu stanowi zachowania zabytki podczas prania nie wymagały zastosowania wzmocnień. Ważnym etapem było usuwanie lub minimalizacja przebarwień materiałów, które powstały w wyniku przesylenia ich związkami żelazistymi pochodzącymi z ładunku statku.

Ostatni etap konserwacji miał na celu wzmocnienie i uelastycznienie materiałów. Niektóre ubrania wyko-



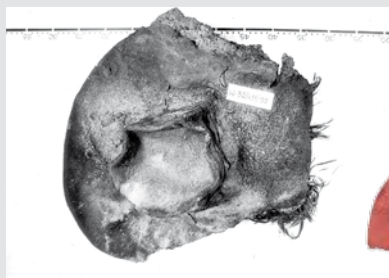
nane z różnych rodzajów materiałów rozkładaliśmy i konserwacja poszczególnych części odbywała się osobno. Po zakończeniu tego etapu poszczególne części zakonserwowanego zabytku zostały scalone.

Jeśli ilość zachowanego materiału pozwalała na odtworzenie pierwotnego wyglądu obiektu, po zakończeniu konserwacji wykonywaliśmy jego rekonstrukcję, ale tylko wtedy, gdy oryginalne elementy i materiały ikonograficzne z tego okresu pozwalały wiarygodnie i rzetelnie określić wygląd danego przedmiotu. Każda rekonstrukcja wymagała opracowania indywidualnego planu prac, uwzględniającego ilość i rodzaj zachowanych elementów. Aby obiekty nabrały walorów ekspozycyjnych, ale przede wszystkim, by wzmocnić oryginalne fragmenty tkanin i filcu, w wielu przypadkach zachowane fragmenty nakładaliśmy na specjalnie przygotowane „formy”. Tak rekonstruowane były kapelusze z filcu i płócienna kamizelka.

W wyniku przeprowadzonych prac konserwatorskich i rekonstrukcyjnych nasze muzeum jest w posiadaniu wyjątkowego zbioru odzieży roboczej. Jest to najliczniejszy i najdokładniej datowany zbiór odzieży roboczej z XVIII w. Wyjątkowe jest również to, że jest to odzież używana, na której widać ślady napraw i przeróbek. Ubrania robocze były wyrzucane po ich zużyciu. W muzeach i zbiorach prywatnych nie brakuje strojów osób z wyższych klas społecznych, ale ubrania ludzi ubogich, w tym ubrania żeglarskie, nie były zachowywane i przez lata były ignorowane przez historyków ubioru. Poza opisami i źródłami ikonograficznymi przetrwało bardzo niewiele przykładów odzieży roboczej. Brezentowy kapelusz i jedwabna chustka są jedynymi udokumentowanymi tego typu zabytkami z tego okresu. Dlatego tak cenny dla celów badawczych i ekspozycyjnych jest ten skromny ubiór marynarza z XVIII w.

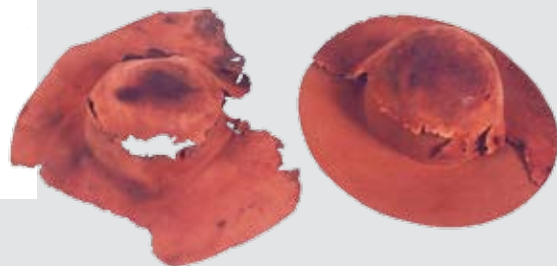
Możliwość konserwacji tak niezwykłej kolekcji ubrań marynarskich była dla konserwatorów wielką przygodą, jednak niepozbawioną wielu trudnych chwil. A opisane w artykule zabytki wzbogaciły wystawę opowiadającą o życiu codziennym marynarzy na statkach w XVIII w., prezentowaną w Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku.

## Stan przed...



Kapelusz

## ...po konserwacji i rekonstrukcji



Kurtka



Spodnie



But

