

Mazurska sztuka szkutnicza w regionie Wielkich Jezior Mazurskich – tradycja i jej odtwarzanie

Mazury, szczególnie teren położony między Węgorzewem, Mrągowem a Rucianem-Nidą przecięty jest licznymi jeziorami, kanałami i ciekami wodnymi. Ukształtowanie terenu w sposób naturalny wymusiło na ludności zamieszkałej te tereny wykorzystanie transportu wodnego. W tym celu zaś konieczne było wyprodukowanie środków takiego transportu. W efekcie, już w wiekach IX-XIII każde tutejsze gospodarstwo posiadało mniejszą lub większą łódź, co było koniecznością życiową podyktowaną naturalnymi drogami wodnymi oraz możliwością zdobycia pożywienia (ryb)¹. Czy tradycje gospodarcze związane ze sztuką szkutniczą były i są sposobem na życie również w czasach bardziej nam współczesnych?

Kiedy tysiące lat temu z obecnej Krainy Wielkich Jezior Mazurskich cofnęło się ostatnie zlodowacenie, wypełniając wodami stopionego lodowca wryte rynny i zagłębienia moreny dennej, natychmiast pojawili się tu ludzie. Po licznych, bogatych w ryby jeziorach, których brzegi porastała najpierw tundra, a później gęste, mieszane lasy, pływały wypalane z litych pni dłubanki i trzciniowe tratwy Prabaltów. Później Galindowie budowali na wodzie palowe i rusztowe osady, lokalizowane przeważnie na śródzieziornych mieliznach lub wyspach. Największe nagromadzenie takich „wyspiarskich” osad miało miejsce na jeziorze Kisajno i na Jeziorze Dobskim. Ze względu na gęstą, trudną do przebycia puszcę porastającą brzegi jezior, osadnictwo było tu nierozzerwalnie związane z wodą. Jednak Galindowie, w przeciwieństwie do plemion pruskich, zamieszkałych bliżej Bałtyku, nie budowali większych statków, zadowalając się jednopiennymi dłubankami, które służyły do połowów i komunikacji między osadami².

Za najdawniejsze ślady dowodzące, że na obszarze Mazur wytwarzano łodzie na potrzeby przemieszczania się zamieszkałej tam ludności, uważa się wryte na kamiennych słupach znaki. Przedstawiają one dłubanki z drewna, najstarszy rodzaj łodzi wykonanych ludzką ręką. Znaki te miały na celu ostrzeżenie wędrowców, że tę trasę przebyć można tylko drogą wodną³.

O tym, że ponad tysiąc lat temu w opisywanym regionie wytwarzano dłubanki, świadczą nie tylko znaki wryte na słupach, ale i również znaleziska archeologiczne. W 1939 r. archeolodzy niemieccy odkryli w Rydzewie pozostałości jednopiennej, galindyjskiej dłubanki. Znalezisko to było powiązane z relikami osad palowych tzw. kultury bogaczewskiej, zlokalizowanymi wcześniej na Jeziorze Bocznym⁴.

Z kolei w kwietniu 2001 r. jeden z mieszkańców Siedlisk (powiat giżycki) natrafił na fragment części dennej dłubanki. Znalezisko było związane z nieistniejącym już, rozległym jeziorem

¹ Ł. Okulicz-Kozaryn, „Życie codzienne Prusów i Jaćwięgów w wiekach średnich (IX-XIII w.)”, wyd. Państwowy Instytut Wydawniczy, 1983.

² <https://www.zeglugamazurska.com.pl/historia/staropruskie-poczatki/>.

³ R. Pitowt, J. Necio, Sz. Kazimierski, W. Kołtątaj, A. Jędrzejczak, T. Swoiński, „Regionaliści Warmii i Mazur ujawniają tajemnice”, Olsztyn, 2009.

⁴ <https://www.zeglugamazurska.com.pl/historia/staropruskie-poczatki/>.

Staswin, które rozlewało w pradziejach swoje wody na obecnym obszarze Łąk Staświńskich⁵. Jak pokazały dalsze badania, łódź pochodzi z X-XI w. i jest najstarszym tego typu znaleziskiem na Mazurach. Łódź ta - według archeologów - mierzyła 4,6 m długości, 0,8 m szerokość kadłuba, a wysokość burt oceniono na 0,4 m. Obecnie przechowywana jest w Muzeum Kultury Ludowej w Węgorzewie.

Dłubanki czyli łodzie jednopienne służyły do żeglugi przybrzeżnej, rybołówstwa w pobliżu brzegu lub spławu rzekami. Do dalszych wypraw używano łodzi bardziej zaawansowanych technologicznie. Większymi jednostkami były łodzie klepkowe. Na ich ślady natrafiono m.in. w pobliżu dzisiejszego Janowa Pomorskiego. Były to łodzie o konstrukcji klepkowej, z jednym masztem osadzonym w środkowej części łodzi. Jedna z nich miała 12 metrów długości i 2,5 szerokości, druga zaś ponad 17 metrów długości i prawie 2,9 szerokości kadłuba. Materiałem wykorzystanym do ich budowy było drewno dębowe, zarówno na żebra (wręgi) jak i klepkowe poszycie. Klepki łączone były na drewniane kolki i żelazne nity. Kadłuby uszczelniane były zwierzęcą sierścią. Łódź dłuższa, mierząca dokładnie 17,36 m znana jest jako znalezisko spod Fromborka, tę krótszą określa się mianem łodzi spod Bągartu (gmina Dzierzgoń). Łodzie te wykazywały wiele podobnych cech konstrukcyjnych stosowanych również w stoczniach Wikingów, ale mają też własne, odmienne rozwiązania techniczne. Łodzie Prusów pod wieloma względami różniły się od skandynawskich, co świadczy o ukształtowaniu własnej sztuki szkatniczej.

Także w ścisłych okolicach Rucianego-Nidy odnaleziono ślady dłubanki. Jak wspomina Günter Schiwy, urodzony 26 września 1928 r. w Krzyżach nad Jeziorem Nidzkim, obecnie zamieszkały w Hanowerze (Niemcy), gdzie prowadzi badania nad dziejami Krzyży i okolic, zimą 1934 roku Heinz Majewski dostrzegł pod cienką warstwą lodu leżący na dnie Jeziora Nidzkiego wydrążony pień. Miejscowi powiadomili o swoich przypuszczeniach władze szkolne w Piszcu. Kilka dni później przyjechało na saniach kilku urzędników państwowych. Łódź została wydobyta i wraz z piaskiem i mułem. Przetransportowano ją do Szczytna. Tam została ona poddana zabiegom konserwatorskim i po zaimpregnowaniu wystawiono ją w Muzeum Mazurskim w Szczytnie. Miejscowi ucieszyli się, że leżąca na dnie dłubanka została wykryta i wydobyta, gdyż w pobliżu tego miejsca często uszkodzono i rwano sieci rybackie. Nikt nie przypuszczał, że w przypadku tej przeszkody chodziło o prehistoryczne znalezisko o niewymiernej wartości naukowej. We wspomnianym Muzeum znajdują się łącznie trzy dłubanki. Podczas, gdy jedna łódź była wypalona, to dwie pozostałe były sporządzone metodą wydrążania pnia. Można w nich jeszcze wyszczególnić grodzie i dwa siedzenia. Dłubanki zachowały się w dobrym stanie. Szczególnie dobrze zachowana dłubanka jest znaleziskiem z rejonu Wyspy Żelaznej w Małej Zatoce Zamordejskiej na Jeziorze Nidzkim⁶.

W kolejnych wiekach w okolicy rozwijało się rybołówstwo, co z kolei wymagało wytworzenia większej ilości jednostek pływających. Rybołówstwo wykorzystał zamek Ryn na jeziorze Ryńskim, na Taltach i na Śniardwach, na Beldanach i jeziorze Nidzkim, podczas gdy Kętrzyn uprawiał rybactwo na Mamrach, jeziorze Dobskim i Kisajno. Zamek krzyżacki Ryn posiadał w roku 1420 na jeziorach mazurskich własną flotyllę rybacką składającą się z jednego dużego statku,

⁵ Tamże.

⁶ <http://prusaspira.org/forum/printview.php?t=804&start=0>.

innego statku nazywanego „nasuta”, czterech mniejszych statków, czterech statków do ciągnięcia sieci i dwóch łodzi towarzyszących. Poza tym było dla rybactwa sześć kotwic i sześć siekier do lodu, które były konieczne potrzebne dla zimowego rybołówstwa z lodu. Już w roku 1490 celem rybołówstwa, przewozu i komunikacji służyły na jeziorze Orzysz, Śniardwy, Beldany i Elk razem 9 statków i 48 łodzi⁷.

I tak, w historii Rudczany (obecne Ruciane-Nida) zapisały się jako wieś rybaków⁸. Po obfitującym w ryby, ciągnącym się wiele kilometrów w bór Jeziorze Nidzkim kursowały na przelomie XIX i XX wieku statki parowe⁹. Jeszcze po zakończeniu I wojny światowej zamieszkująca w tych okolicach ludność trudniła się rybołówstwem, kultywując prastare i przyjmując nowe techniki. W efekcie, na okolicznych jeziorach natknąć się można było na najróżniejsze przykłady sztuki skutniczej. Zaraz po II wojnie światowej pływały tam zarówno motorowe kutry, jak i mniejsze, bardziej tradycyjne łodzie. Przykładowo, łódź, której zdjęcie wykonano w okolicach Kolna, używana na jeziorze Serafin, miała płaskie dno i szerokie, grube końce oraz burty z klepek łączonych na zakładkę – takich samych używano prawdopodobnie w rejonach bliższych Rucianego-Nidy¹⁰.

W skutniczej historii regionu zaznaczyły się zwłaszcza okolice Giżycka. Na początku XX wieku przybyły do Giżycka z Mikołajek Hans Schulz rozwinął przemysł skutniczy, który z czasem stał się swoistym znakiem rozpoznawczym mazurskiej „gospodarki skutniczej”. W sierpniu 1914 r. w ramach przygotowań obronnych twierdzy został wysadzony jego dom wraz z obiektem skutniczym. Po zakończeniu wojny w 1920 roku Schulz ponownie odbudował w tym samym miejscu swój dom i nowe zabudowania zakładu. Budynek i zakład skutniczy zaprojektował architekt Ludwik Minnera z Wiesbaden. Schulz w zakładzie skutniczym zatrudniał do 30 pracowników. Jego produkcja, obejmowała małe kutry rybackie, barki, łodzie, a z czasem motorówki, jachty i boyery. Do 1930 r. jego produkty dominowały na mazurskich jeziorach. Swój największy rozkwit zakład przeżywał w czasie II wojny, ze względu na zamówienia ze strony rządu. W tym okresie zatrudniono aż ponad 100 pracowników, w tym jeńców włoskich i francuskich. Po II wojnie Schultz pozostał jeszcze w Giżycku dzięki żonie, która posiadała polskie pochodzenie. Pracował jeszcze przez dwa lata w swojej dawnej firmie lecz tym razem jako zwykły pracownik. W 1947 roku Hans Schulz został wysiedlony do Niemiec¹¹.

Po II wojnie światowej znaczny procent autochtonicznej ludności opuścił Pojezierze Mazurskie. Sporo nowych osiedleńców podjęło pracę w uspołecznionych gospodarstwach rybackich. W 1946 r. zajęto się kwestią reaktywowania rybołówstwa, do czego konieczne było jednak uzupełnienie braków w taborze pływającym. Do tego zaś niezbędne były stocznie rybackie. Przed wojną stocznie takie działały w Tolkmicku, Elblągu, Ostródzie i Giżycku¹².

⁷ <http://prusaspira.org/forum/printview.php?t=804&start=0>; Zarys historii żeglugi na Warmii, Mazurach i Podlasiu (<http://pogal.mazurskiemorze.pl/wp-content/uploads/2015/01/Cz%C4%99C5%9B%C4%87-I.pdf>).

⁸ A. Kossert, „Zapomniane południe Prus Wschodnich”, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2004; J. Litwin, „Polskie Szkutnictwo Ludowe XX wieku”, wyd. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii Kultury Materialnej. Zakład Historii i Kultury Materialnej Średniowiecza i Czasów Nowożytnych, 1989.

⁹ J. Litwin, „Polskie Szkutnictwo Ludowe XX wieku”, wyd. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii Kultury Materialnej. Zakład Historii i Kultury Materialnej Średniowiecza i Czasów Nowożytnych, 1989.

¹⁰ Tamże.

¹¹ <http://gizycko-lotzen.pl/okres-miedzywojenny>.

Zorganizowana w lipcu 1950 roku Spółdzielnia Przemysłu Ludowego i Artystycznego „Mewa” obejmowała początkowo stolarnię i warsztat garncarski produkujący między innymi grezy do sieci rybackich, doniczki i garnki. Spółdzielnia rozwijała się i poszerzała działalność tak, że w latach 60. w gestii spółdzielni znajdowały się różnego rodzaju zakłady w Rynie, Wilkasach, Wydminach i Świdrach. Wybudowano w Giżycku zakład wulkanizacyjny i szkutniczy, podjęto budowę Domu Usług. W niektórych branżach popyt był ciągle wyższy od podaży, a dotyczyło to przede wszystkim usług remontowo-budowlanych, szkutniczych, mechaniki pojazdowej, naprawy silników do łodzi, usług pralniczych i naprawy zmechanizowanego sprzętu gospodarstwa domowego. Uzupełnieniem działalności usługowej placówek spółdzielczych były prywatne zakłady rzemieślnicze. W 1975 roku pracowało w Giżycku 134 rzemieślników zrzeszonych w Cechu Rzemiosł Różnych i wykonywających usługi w 14 branżach i 50 rodzajach¹³.

W 1974 r. powstała praca magisterska, opisująca łodzie wytwarzane we wsi mazurskiej Tałty. Wskazano, że w posiadaniu zespołu były dwie łodzie tzw. przywłokowo-niewodowe długości ok. 15 m zaopatrzone w silniki spalinowe, sadze do przewożenia ryb i w kabiny. Ponadto każdy z rybaków posiadał własną łódź wiosłową, służącą do zastawiania sieci pułapkowych. W Tałtach znajdowała się także przystań dla łodzi i magazyny¹⁴.

W pracach z 1976 r. wskazano z kolei, że do przepraw bydła na jeziorach posługiwano się tratwami lub promami przeciąganymi na powroczach. Mniejsze ładunki i małe grupy osób przewożono czółnami i łodziami, które z reguły wchodziły w skład inwentarza. Czółnami nazywano dlubanki z jednego pnia drzewa (pozostałości z lat poprzednich). Łodzie sporządzano z desek. Nowych czółen już wówczas nie wykonywano.¹⁵

W 1982 r. dawne promy już jednak nie działały. Każdego dnia do przeprawy używano jednak miejscowych małych łodzi o konstrukcji przypominającej łodzie z Jezior Suwalsko-Augustowskich. Są one szerokie, płaskodenne, a dziobnice często składane są z dwóch belek. Wewnętrzna spaja burty montowane z 2-3 klepek łączonych na zakładkę. Zewnętrzna belka dziobnicy, jeśli już jest zamontowana, to osłania od przodu połączenie, chroniąc je przed uszkodzeniami przy dobijaniu do brzegu skarpy. Pawęż takich łodzi jest znacznie szersza. Usztywnienie poprzeczne w niektórych łodziach stanowią 2-3 deski lub listwy dennikowe. Wzmocnieniem są też listwy mocowane po zewnętrznej stronie burt do ich górnych krawędzi. Łodzie napędza się wiosłami. Do konserwacji kadłubów rolnicy używają smoły drzewnej, a wędkarze i myśliwi malują je na zielono lub ciemnoniebiesko¹⁶.

Dalsze lata rozwoju szkutnictwa w regionie Mazur, w szczególności w okolicach Rucianego-Nidy, aż do dnia dzisiejszego, to okres rozwoju zarówno tradycyjnych, istniejących od wielu pokoleń warsztatów szkutniczych, jak i intensywny okres powstawania warsztatów całkowicie nowych, a obecnie produkujących i eksportujących łodzie na rynki całego świata¹⁷.

¹² J. Litwin, „Polskie Szkutnictwo Ludowe XX wieku”, wyd. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii Kultury Materialnej. Zakład Historii i Kultury Materialnej Średniowiecza i Czasów Nowożytnych, 1989.

¹³ <http://gizycko-lotzen.pl/nowa-podstrona2>.

¹⁴ J. Litwin, „Polskie Szkutnictwo Ludowe XX wieku”, wyd. Polska Akademia Nauk. Instytut Historii Kultury Materialnej. Zakład Historii i Kultury Materialnej Średniowiecza i Czasów Nowożytnych, 1989.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ <http://www.gizycko.com/atrakcje/muzeum-rybackie-pod-strzecha-1479>.