

Wojciech Filipowiak

## Łódź — dłubanka z XVII wieku z Gryfina

Gryfino leży na południe od Szczecina, nad wschodnią odnogą Odry — Regalicą. Pierwsze wzmianki o Gryfinie pojawiają się dopiero w przywileju lokacyjnym, wystawionym przez Barnima I w 1254 r. Miasto otrzymało prawa magdeburskie, które w okresie nowożytnym zostało zmienione na lubeckie<sup>1</sup>.

W 2012 roku podczas budowy nabrzeża prowadzono roboty pogłębiające dno Regalicy. W trakcie tych prac natrafiono na zalegającą w mulistym dnie rzeki łódź-dłubankę (ryc. 1). Została ona wydobyta i przewieziona na czas opracowania do Pracowni Archeologicznej w Wolinie Ośrodka Archeologii Średniowiecza Krajów Nadbałtyckich IAE PAN w Szczecinie<sup>2</sup>.

W celu określenia wieku zabytku pobrano wycinek drewna do badań dendrochronologicznych. Badania takie w przypadku dłubanek są dość problematyczne, ponieważ drewno, z których są zbudowane, jest znacznie obrobione, bez zachowanych warstw bielu, często też nie zachowuje się odpowiednia liczba słoików niezbędnych do badań<sup>3</sup>. Próbką z łodzi gryfińskiej została pobrana z resztek zachowanej grodzi, ponieważ w tym miejscu zachowało się najwięcej słoików.

Wynik potwierdził wcześniejsze przypuszczenia, iż mamy do czynienia z dłubanką z okresu nowożytnego. Ścięcie dębu (*quercus sp.*), z którego została wykonana, nastąpiło po roku 1573. W celu uściślenia tego wyniku wykonano również datowanie metodą C14, otrzymując datę 1649 rok (data kalibrowana)<sup>4</sup>.

Datowanie zabytków szklenictwa, szczególnie dłubanek nastręcza sporo trudności. W przypadku łodzi klepkowych można w odpowiednich warunkach otrzymać bardzo precyzyjne wyniki dzięki temu, że łódź klepkowa zbudowana jest z wielu elementów, które można niezależnie datować. W przypadku łodzi dłubankowych możliwości te są znacznie ograniczone.

Datowanie łodzi gryfińskiej wydaje się dość precyzyjne, jednakże pamiętać należy, że datowanie drewna z zastosowaniem metody C14 obarczone jest pewnym ryzykiem. Zdarza się, że między próbkami pobranymi z tego samego pnia występują znaczne różnice w czasie. Aby ustalić moment zbudowania łodzi, należy pobrać próbki z elementów, które montowane były na końcu, a więc z uszcelek lub kołków<sup>5</sup>. Niestety, w łodzi gryfińskiej nie było takiej możliwości. Dlatego też, pamiętając o powyższych ograniczeniach uznano, że budowę łodzi gryfińskiej można ostrożnie datować na połowę XVII wieku.

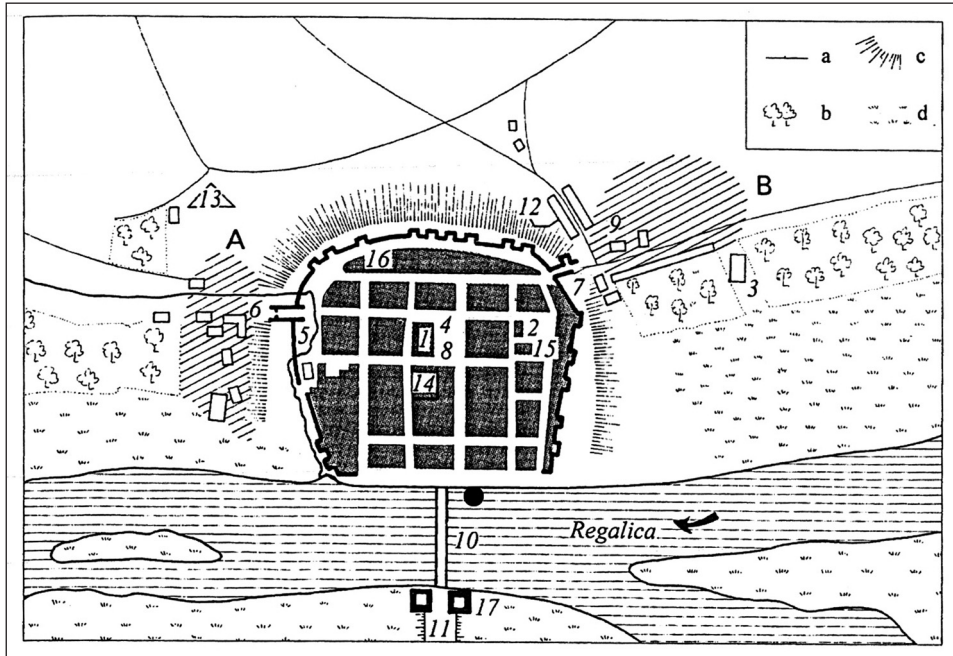
<sup>1</sup> J.M. Piskorski, *Położenie przedlokacyjnego „Gryfina”. Przyczynek do dziejów wików zachodniopomorskich*, „Roczniki Historyczne”, R. L, 1984, s. 204.

<sup>2</sup> Nadzór archeologiczny nad pracami prowadził Pan mgr Marek Dworaczek z OAŚKN IAE PAN w Szczecinie. W tym miejscu pragnę mu podziękować za udostępnienie zabytku do badań.

<sup>3</sup> M. Krąpiec, W. Ossowski, *Problems of absolute tree-ring dating of the oldest boatbuilding relics from Poland*, „Geochronometria”, Vol. 19, 2000, s. 28.

<sup>4</sup> Badania dendrochronologiczne (datowanie oraz określenie rodzaju drewna) oraz metodą C14 zostały wykonane przez prof. dr hab. inż. Marka Krąpca w Laboratorium Datowań Bezwzględnych w Skale.

<sup>5</sup> W. Filipowiak, „Żywoć” statku wczesnośredniowiecznego, [w:] *Słowiańszczyzna w Europie Średniowiecznej*, t. 2, red. Z. Kurnatowska, Wrocław 1996 s. 93.



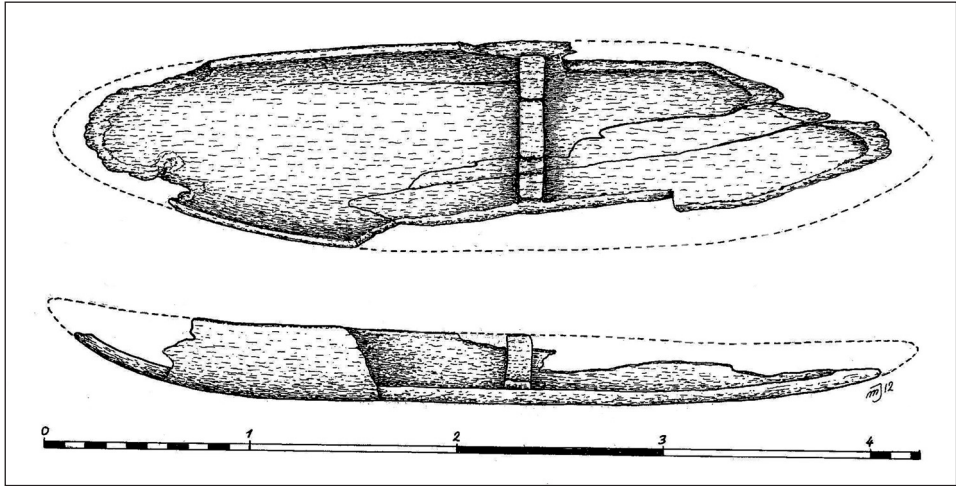
Ryc. 1. Gryfino w 1724 r. za: J.M. Piskorski, *Miasta Księstwa Szczecińskiego do połowy XIV wieku*, Poznań–Szczecin 2005, s. 57. Kropką zaznaczono miejsce odnalezienia dłubanki.

Fig. 1. Gryfino in 1724. The dot marks the place where the dugout was found; after: J.M. Piskorski, *Miasta Księstwa Szczecińskiego do połowy XIV wieku*, Poznań–Szczecin 2005, p. 57

Dłubanka zachowała się w stosunkowo dobrym stanie, większa jej część dotrwała do naszych czasów (ryc. 2). Kadłub uformowany jest w kształcie wrzecionowatym. Najszersze miejsce przesunięte jest nieco ku rufie, nie znajduje się na śródkręciu. Ma ona w przekroju poprzecznym kształt trapezu w pobliżu grodzi, natomiast zaokrągla się ku dziobowi. Długość zachowanej części zabytku wynosi 3,87 m, zaś szerokość 0,93 m. W łodzi znajdowała się jedna gródź pełna, o szerokości około 10 cm, dosięgająca wysokością szczytom burty. Dno uformowane jest w szczególny sposób. Na śródkręciu w przekroju poprzecznym widać, że łódź jest płaskodenna, jednakże im bliżej dziobu, tym bardziej dno jest zaokrąglone. Dostrzegalny jest także niewielki wznios dziobowy. Burty również są w tym miejscu nieco wyższe, choć stosunkowo cienie — w większości miejsc mają około 2,5 cm szerokości. Dno natomiast jest wyraźnie pogrubione — w najgrubszym miejscu ma około 7,5 cm. Na prawej burcie w pobliżu grodzi znajduje się wąski, podłużny otwór o wymiarach 13 × 2 cm, w którym tkwiła trójkątna drewniana zatyczka. Nie wiadomo, czy na drugiej burcie był podobny otwór, ponieważ ta się nie zachowała.

Łodzie dłubanki należą do najstarszych, najbardziej pierwotnych środków transportu wodnego. Najstarsza znana z ziem polskich pochodzi z osady kultury pucharów lejkowatych w Szlachcinie koło Środy Wielkopolskiej, ale z pewnością użytkowane były także wcześniej. Są też najliczniejszymi zabytkami szkodnictwa zgromadzonymi w polskich muzeach<sup>6</sup>. W ciągu wieków dłubanki zmieniały nieznacznie swój wygląd, lecz podstawowa idea ich wykonania

<sup>6</sup> W. Ossowski, *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s. 11; tenże, *Przemiany w sztuce łodzi w Polsce*, Gdańsk 2010, s. 21.



Ryc. 2. Dłubanka z Gryfina odkryta w 2012 roku podczas prac ratowniczych związanych z budową nabrzeża. Rys. M. Jusza

Fig. 2. The dugout boat found in Gryfino in 2012 during the construction of a wharf. Drawn by M. Jusza

i użytkowania pozostała niezmienna aż do ich zaniku w początku XX wieku<sup>7</sup>. Powodowało to trudności z ich datowaniem na podstawie typologii, dopiero dendrochronologia i precyzyjne datowanie C14 pozwoliły osiągnąć zadowalające wyniki.

Najstarszą dłubanką odkrytą do tej pory na Pomorzu jest ogromna łódź ze skarbcza katedry kamieńskiej, datowana metodą C14 na VII w. n.e.<sup>8</sup> Najwięcej dłubanek znalezionych na tym terenie datowanych jest na okres średniowiecza. Z kolei z okresu nowożytnego znane są jedynie dwa egzemplarze — z Czarnogłów (w powiecie goleniowskim) oraz z Wełtynia (w powiecie gryfińskim). W zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie znajdują się jeszcze dwie inne dłubanki nowożytne, ale miejsce ich odkrycia jest nieznanne<sup>9</sup>.

Zrekonstruowana łódź gryfińska ma 3,91 m długości i 0,95 m szerokości (ryc. 3)<sup>10</sup>. Jest to więc niewielka łódź, najprawdopodobniej jednoosobowa. Mocne, znacznie grubsze od burt dno jest cechą charakterystyczną dłubanek nowożytnych<sup>11</sup>. Zwraca też uwagę jej poprzeczny przekrój. Kształt trapezowaty jest często spotykany wśród nowożytnych łodzi jednopiennych, jednakże w tym przypadku części dziobowej nadano kształt półokrągły, bardziej opływowy, zmniejszający opór wody. Należy ona do najpowszechniejszego typu łodzi z jedną grodzią umiejscowioną bliżej rufy. Jej użytkownik znajdował się w części rufowej, najprawdopodobniej w pozycji kłęczącej, napędzając łódź krótkim wiosłem. Część dziobowa przeznaczona była na ładunek a gródź chroniła płynącego od zamoknięcia.

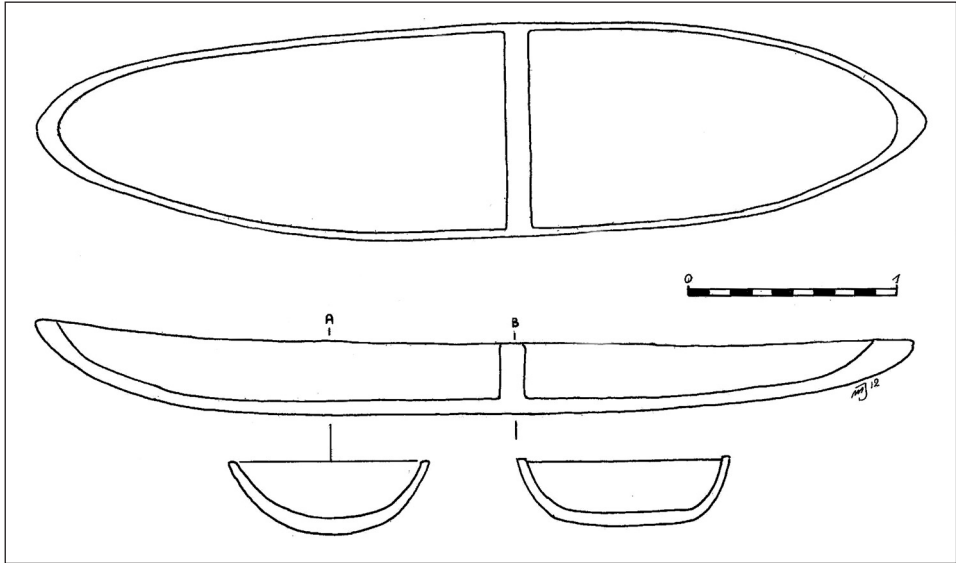
<sup>7</sup> Tenże, *Studia...*, s. 176. Tradycje budowania łodzi jednopiennych przetrwały do dnia dzisiejszego nad Bugiem, tenże, *Przemiany...*, s. 20.

<sup>8</sup> W. Filipowiak, *Początki żeglugi słowiańskiej u ujścia Odry*, [w:] *Studia nad etnogenezą Słowian i kulturą Europy wczesnośredniowiecznej*, t. II, red. G. Labuda, S. Tabaczyński, Wrocław 1988, s. 29. Obecnie łódź przechowywana jest w zbiorach Muzeum Historii Ziemi Kamieńskiej.

<sup>9</sup> A. Szymczak, *Łodzie dłubanki ze zbiorów szczecińskich*, „Materiały Zachodniopomorskie”, t. XLII, 1997, s. 41–42.

<sup>10</sup> Rekonstrukcję łodzi wykonał Pan Mieczysław Jusza, technik dokumentalista z Pracowni Archeologicznej OAŚKN IAE PAN w Wolinie.

<sup>11</sup> W. Ossowski, *Studia nad łodziami jednopiennymi...*, s. 129.



Ryc. 3. Rysunek rekonstrukcyjny dłubanki z Gryfina. Zwraca uwagę ukształtowanie dna.  
Rys. M. Jusza

Fig. 3. A reconstruction of the Gryfina dugout. The shape of the bottom is worth noting.  
Drawn by M. Jusza

W konstrukcji nie zaobserwowano żadnych dodatkowych elementów, poza wspomnianym już otworem w prawej burcie. Otwory w dłubankach mogły mieć wiele funkcji. Pomagały kontrolować grubość burt i dna podczas żłobienia, mocowano w nich dodatkowe elementy, takie jak wręgi i klepki burt, zewnętrzne stabilizatory lub łączono z drugą dłubanką. Używano ich także jako ucha cumownicze lub do montowania sadza<sup>12</sup>. Otwór w burcie łodzi gryfińskiej jest dość nietypowy — podłużny, wąski i położony nierównolegle do linii burty. Trudno powiedzieć, do czego mógł służyć, zwłaszcza że nie wiadomo, czy analogiczny otwór był w drugiej, zniszczonej burcie. Kształt oraz wielkość idealnie pasuje do dłoni, co sugerować może, że stanowił on uchwyt pomocny przy wyciąganiu łodzi na brzeg.

Pod względem typologicznym łódź gryfińska zbliżona jest do łodzi typu Żelazna. Choć nie ma charakterystycznych dla nich elementów — grodzi połączonych z odchodzącymi wzdłuż wierzchołków burt spływami oraz progu za grodzią — to jednak przekrój oraz proporcje są dość zbliżone. Czółna typu Żelazna rozpowszechniły się w XVI i XVII wieku w dorzeczu górnej Odry oraz w Wielkopolsce<sup>13</sup>. Trudno określić funkcję gryfińskiej dłubanki. Takie jednoosobowe jednostki mogły służyć do komunikacji, transportu, rybołówstwa. W zasadzie żadna możliwość nie jest wykluczona. Zastosowanie takich łodzi widoczne jest m.in. na widoku Szczecina autorstwa Georga Brauna i Fransa Hogenbergera z 1588 roku. Pośród wielu jednostek pływających trzy mogły być dłubankami (ryc. 4). Dwie z nich, na pierwszym planie, to łodzie jednoosobowe, do których przyczepiona jest sieć ciągniona. W głębi natomiast dostrzec można trzecią, również jednoosobową, najprawdopodobniej służącą do komunikacji. Z innych źródeł wiadomo, że dłubanki były w okresie nowożytnym rozpowszechnione i stanowiły prawdopodobnie podstawowy środek lokalnej śródlądowej komunikacji wodnej.

<sup>12</sup> Tamże, s. 40–41.

<sup>13</sup> Tamże, s. 131.



Ryc. 4. Fragment widoku Szczecina z 1588 r., autorstwa przypuszczalnie Geografa Brauna i Fransa Hogenbergera, za: W. Ossowski, *Przemiany w sztuce rzecznym w Polsce*, Gdańsk 2010, s. 134

Fig. 4. A view of Szczecin from 1588, probably by Georg Braun and Frans Hogenberger, a fragment; after: W. Ossowski, *Przemiany w sztuce rzecznym w Polsce*, Gdańsk 2010, p. 134

Adres Autora:

Mgr Wojciech Filipowiak

Pracownia Archeologiczna

Ośrodka Archeologii Średniowiecza Krajów Nadbałtyckich

Instytut Archeologii i Etnologii PAN

ul. Zamkowa 16

72-510 Wolin

#### A SEVENTEENTH-CENTURY DUGOUT BOAT FROM GRYFINO

The article describes a dugout boat found in 2012 in Gryfino (West Pomerania) during the construction of a wharf. Dendrochronological analysis indicated that the tree for the dugout was cut after 1573 and radiocarbon dating established the date at 1649 (a calibrated date).

The dugout has survived in a relatively good condition. It is flat-bottomed boat with a trapezium cross-section and a bulkhead in the midship, an example of the most common type of dugouts. Some details of construction make it similar to the Żelazna type of dugout, a boat made of one trunk, widely used in the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> c. in the upper Oder river basin and in Great Poland. The function of the dugout is difficult to determine — it was probably a one-man vessel used for fishing, transport and communication.

Translated by  
Izabela Szymańska

