

Piasecki, Aleksander

Znalezisko wraka płaskodennego statku z Dębego gm. Nowy Dwór Mazowiecki

Rocznik Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu 1, 23-33

2011

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Aleksander Piasecki

Znalezisko wraka płaskodennego statku z Dębego gm. Nowy Dwór Mazowiecki

Wstęp

Wraki śródlądowych jednostek pływających należą do jednych z najrzadszych znalezisk archeologicznych. Z reguły natrafia się na nie przez przypadek. W Polsce możemy policzyć na palcach obu rąk nie tylko całe jednostki, ale też ich fragmenty. Z tego też powodu z zainteresowaniem przeczytałem artykuł pana Adama Reszki o pozostałościach wraku „berlinki” z miejscowości Dębe (obecnie w zbiorach Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu)¹, zwłaszcza że była to pierwsza informacja od momentu jego odkrycia w 1973 roku. Skromne rozmiary wspomnianej pracy mają raczej charakter komunikatu, uznałem więc, że warto przyjrzeć się owemu znalezisku osobiście oraz wykonać jego dokumentację.

Po uzyskaniu od Dyrektora Muzeum Wsi Mazowieckiej Jana Rzeszotarskiego zgody na wykonanie dokumentacji, przybyłem do Sierpca w październiku 2007 r. Zarejestrowałem 53 drewniane elementy (wszystkie opatrzone kolejną numeracją porządkową): 19 klepek poszycia (w tym 13 dobrze zachowanych i 6 mocno zniszczonych) i 21 elementów ożebrowania (w tym 12 dobrze zachowanych i 9 mocno zniszczonych), wszystkie wykonane z drewna dębowego. Poza tym 13 elementów niepozwalających na jednoznaczną identyfikację ze względu na słaby stopień zachowania i niewielkie rozmiary. Niektóre elementy (18, 22,

¹ A. W. Reszka, *Statek z Dębego odnaleziony w korycie rzeki Narwi*, „Nautologia”, (1992), R. XXVII, nr 3-4, s. 46-47.

23, 32, 35, 43, 44, 45), niewykonane z dębiny (najprawdopodobniej z sośniny) i nieposiadające śladów złącz, bądź nie mają związku z wrakiem (materiał nanie-siony), bądź są elementami wraka, lecz ich związek z nim jest obecnie niemożliwy do określenia.

Opis techniczny berlinki

Berlinka był to płaskodenny statek śródlądowy. Charakterystyczną cechą tych jednostek były tzw. kafy, czyli zakończenia utworzone z wygiętych ku górze desek dna. W wieku XVIII długość obu kaf wynosiła ponad 30% całkowitej długości statku, w wieku XIX zaś stopniowo ulegały one skróceniu. Pozostałymi cechami berlinek były: płaskie dno o poszyciu montowanym na styk, lekko rozchylone burty (z biegiem czasu budowano je coraz bardziej pionowo) o poszyciu montowanym na zakładkę (wiek XVIII)², zaś w wieku XIX coraz częściej o poszyciu na styk z wyjątkiem 1 i 2 pasa poszycia, licząc od dna. Miejsca styku klepek uszczelniano rozmaitym materiałem – od impregnowanego mchu po tar-gan konopny. Uszczelkę dociskała drewniana listwa, zabezpieczona metalowymi żabkami. Szkielet berlinki: denniki wraz z wręgami sporządzane były z naturalnie wyrosniętych krzywulców. Szkielet z poszyciem łączono za pomocą drewnianych kołków rozklinowywanych od zewnątrz oraz gwoździ. Pędnikiem statku był pojedynczy maszt ustawiony w dziobowej części statku – rozpinano na nim żagiel rozprzowy, niekiedy też żagiel pomocniczy. Maszt był składany, co często było niezbędne w ruchu rzeczny, i kanałowym, z uwagi choćby na prze-prawy mostowe. Statkiem kierowano za pomocą pojedynczego steru zawiasowe-go mocowanego na kacie rufowej. Długości berlinek wahały się od 19 do 40m, przy szerokościach całkowitych od 2,5 do 4,5m.

Historia znaleziska

Odnalezienie części opisywanej jednostki nastąpiło latem 1973 roku w kory-cie rzeki Narwi na 21,10 kilometrze jej biegu, przy miejscowości Dębe, gm. Nowy Dwór Mazowiecki. Została ona wyciągnięta przez prądówkę „Sarna” (sta-

² J. G. Hoyer, *Versuch eines Handbuches der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwen-dung zum Feldgebrauch*, Bd.1, Leipzig 1793.

tek techniczny – żuraw) podczas usuwania przeszkód nawigacyjnych³. Jak dowiadujemy się z artykułu pana A. Reszki, wydobyte elementy zostały przewiezione na teren Muzeum Regionalnego w Sierpcu (obecnie Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu) i zatopione w stawie znajdującym się na jego terenie. Klepki pasów poszycia ze względu na znaczne rozmiary przycięto na równe odcinki, prawdopodobnie dla ułatwienia transportu. W roku 2007 opisywane elementy były, po wcześniejszym wyłowieniu, przechowywane w pomieszczeniach magazynowych Muzeum Wsi Mazowieckiej.

Stan badań nad berlinkami

Wraz z powstaniem Kanału Bydgoskiego w 1774 roku⁴ połączone zostały systemy rzeczne Odry i Wisły. Tą drogą pojawiły się na Wiśle i jej dopływach nieznanne dotąd handlowe jednostki wodne z dorzecza Odry – „odraki” (niem. *Odre Kahn*)⁵, w dorzeczu Wisły zyskując miano „berlinek”. Dotychczasowe wiadomości o berlinkach czerpaliliśmy głównie z trzech źródeł pisanych: z prac pruskiego inżyniera wojskowego J. G. Hoyera⁶, z inwentaryzacji wiślanych jednostek handlowych przeprowadzonej przez austriackiego inżyniera B. Losennau’a z 1796 roku⁷ oraz z artykułu H. Kosteckiego⁸. Poza tym z dosyć licznej ikonografii⁹. Z polskich badaczy tematem tym zajęli się A. Mielcarek,¹⁰ P. Smolarek¹¹,

³ A. W. Reszka, *op. cit.*, s. 46.

⁴ M. Badtke, *Kanał Bydgoski*, EKO-BAD, [bmw] [bdw], s. 22.

⁵ A. Mielcarek, *Statek odrzański (Odrak)*, „Materiały Zachodniopomorskie”, (1974), t. XX, s. 377-394.

⁶ J. G. Hoyer, *op. cit.*; *Handbuch der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwendung zum Felgebrauch*, Bd.1, 2, Leipzig 1830.

⁷ K. Waligórska, *Konstrukcje statków pływających po Sanie i Wiśle w XVIII wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, (1960), R. 8, z. 2, s. 229-235.

⁸ H. Kostecki, *O budowie berlinki*, „Izis Polska”, (1826), t. 2, cz. 2, nr 6, s. 121.

⁹ M. Czasnojęć, *Szczecin – miasto – lądzie – morze*, Szczecin [bdw]; Z. Hojka, *Dawna Bydgoszcz w fotografii*, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2002; K. Kluczczak, *Skarby toruńskiej Katedry*, Toruń 2002; J. Kozakowska (red.), *Szczecin z daleka i z bliska*, Szczecin 2001; E. Micke-Broniarek, *Aleksander Gierymski*, Wrocław 2004; K. Sroczynska, J. Jaworska, *Widoki Zamku Królewskiego w Warszawie*, Warszawa 1985.

¹⁰ A. Mielcarek, *op. cit.*, (1974); *Statki odrzańskie w XIX i początkach XX wieku*, „Nautologia”, R. XXI (1986), nr 1, s. 23-35.

¹¹ P. Smolarek, *Statki żeglugi spławowej z drugiej połowy XVIII wieku*, „Nautologia”, R. XXI (1986), nr 1, s. 5-22.

J. Litwin¹². Jedyne materialne pozostałości po berlinkach opisali A. Reszka i W. Ossowski¹³.

Opis elementów skutniczych

Jak już wspomniano, zarejestrowano 53 elementy drewniane, spośród nich 40 to bezwzględnie elementy skutnicze, natomiast 25 z nich pozostaje w stopniu zachowania pozwalającym na dogłębniejszą analizę techniczną. Do analizy technicznej wyselekcjonowano 13 fragmentów klepek poszycia dennego i 12 elementów usztywnienia poprzecznego.

Kleпки poszycia obecnie posiadają długości od 2 do 2,5m, po odkryciu miały długość około 7m. Szerokość ich waha się od 24 (el.8) do 51cm (el.10), zaś grubość wszystkich wynosi około 7cm. Rzuca się w oczy dysproporcja wymiarów szerokości w stosunku do podanych przez pana Reszkę¹⁴, który określa wymiary między 44 a 65cm. Różnica wynika prawdopodobnie ze skurczu drewna w efekcie przesuszenia mokrych elementów wraka. Nie zaobserwowano również wspomnianych przez autora nierównych obłamów na końcach klepek, gdyż obecnie oba końce klepek są równo przycięte, prawdopodobnie wskutek pocięcia klepek na części oraz wyrównanie obłamań. Wspomniane przez pana Reszkę rowki na przyjęcie listew uszczelniających istnieją rzeczywiście oraz zachowują podane wymiary, nie zaobserwowano jednak opisanej metody montażu tychże listew za pomocą jałowcowych kołków. W rzeczywistości listwy te przybijane były gwoźdźmi, co 3 do 10cm, gwoździe jak też ślady po nich zachowały się bardzo licznie (fot. 1).

Przy wzdłużnych krawędziach klepek (el. 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11) zaobserwowano występowanie gwoździ wbitych ukośnie w odstępach metra, do bezpośredniego łączenia sąsiadujących ze sobą klepek. To rzadkie rozwiązanie techniczne zastosowane zostało prawdopodobnie w celu usztywnienia konstrukcji dna, poprzedzające montaż elementów usztywnienia poprzecznego (fot. 2). Elementy usztywnienia poprzecznego (el. 13, 14, 15, 16, 17, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, i gorzej zachowane 26, 27, 29, 31, 32, 33, 34, 41, 42) stanowiły naturalnie wyroś-

¹² J. Litwin, *Sztuka rzecznoego skutnictwa*, „Rzeki”, (2000), t. I, s. 217-259.

¹³ W. Ossowski, *Co dalej z wrakami z Krosna Odrzańskiego?*, [w:] *VII Konferencja muzealnictwa morskiego i rzecznoego – Tomaszów Mazowiecki 2004*, (red.) J. Litwin, Studia i Materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2006, s. 119-127.

¹⁴ A. W. Reszka, *op. cit.*, s. 46.



Fot. 1. (autor A. Piasecki).

wręgi z klepkami poszycia burtowego gwoździ, w górnej partii burty wbijany od wewnątrz (el. 13, 14, 15), w dolnej zaś prawdopodobnie od zewnątrz (el. 16, 17). Burtowe pasy poszycia były co najmniej 2 lub, co bardziej prawdopodobne, 3 (analogicznie we wraku z Krosna Odrzańskiego)¹⁵. Wręg posiadał w części przydennej tylko jeden zacios na przyjęcie klepki pierwszego pasa poszycia, który z pasem nr 2 złączony był na zakładkę. Trzeci (relingowy) pas poszycia połączony był z pasem drugim na styk. Obserwacja w zakresie konstrukcji burty była utrudniona z powodu zwęglenia wielu wręgów (el. 13, 14, 16, 46, 48, 49, 50, 51). Elementy usztywnienia poprzecznego montowano parami ściśle przylegającymi do siebie, o czym świadczą



Fot. 2. (autor A. Piasecki).

obserwacje z natury poczynione przez Reszkę¹⁶, jak też wyraźne odciski denników na wierzchniej powierzchni klepek dna (el. 8, 10, 12, 47); (fot. 2). Ogółem zachowało się 20 denników z wręgami, czyli 10 par zestawów usztywniających, zamontowanych pierwotnie co 0,8-1,00m. Poza tym w każdym denniku wykonano 3 przepusty żezowe, po jednym w przejściu dna w burtę oraz jeden w połowie długości dennika.

W krótszych zakończeniach niektórych klepek dna znajdują się otwory po gwoździach (od 2 sztuk w klepkach węższych, do 4 sztuk w szerszych) (el. 6, 8, 10, 12, 20, 38). Zauważyć należy, że krawędzie klepek w tym miejscu ścięte są prost-

¹⁵ W. Ossowski, *op. cit.*, s. 120.

¹⁶ A. W. Reszka, *op. cit.*, s. 47.

padle, co wyklucza zastosowanie łączenia klepek w jeden pas poszycia na tak zwane złącze skośne – mocne efektywne i szeroko stosowane. Może tu chodzić o technikę łączenia klepek jedynie przy zastosowaniu dodatkowego elementu, krótkiej nakładki tzw. „szali”, w tym przypadku jednak brak takiej. Być może funkcje szali spełniał dennik, pod którym były łączone klepki i w który wbijano gwoździe. Ślady po gwoździach w spodniej części dennika zaobserwowano w trzech elementach (13, 17, 53), występują tam parami, naprzeciw siebie, przy obu krawędziach dennika, co może uprawdopodobniać tę tezę (fot. 3, 4, 9).



Fot. 3. (autor A. Piasecki).



Fot. 4. (autor A. Piasecki).



Fot. 5. (autor A. Piasecki).

Do ciekawszych przykładów denników należy zaliczyć elementy 14, 15, 50. W elemencie 15 wykonano 2 prostokątne wręby prawdopodobnie do zamontowania na stałe (świadczą o tym ślady po gwoździach) dwu elementów pionowych (fot. 6). Trudno orzec o ich funkcji, być może stanowiły element konstrukcyjny ściany ładowni lub innego pomieszczenia. W elementach 14 i 50 natomiast wykonano gniazdo masztu (fot. 7, 8). Większa część gniazda masztu wykonana została w elemencie 14, w elemencie 50 wykonano część gniazda jedynie na głębokość 5cm. Gniazdo masztu ma budowę stopniową, pierwszy stopień o prostokątnym rzucie ma wymiary 38 na 26cm i zagłębiony jest w denniku na 5cm. Drugi stopień o głębokości 7cm ma wymiary 28 na 22cm. Prawdopodobnie wymiary stopnia drugiego (lub nieco mniejsze) odpowiadają wymiarom piąty masztu.



Fot. 6. (autor A. Piasecki).



Fot. 7. (autor A. Piasecki).

Brak dokładniejszych badań dendrochronologicznych wyklucza dokładną i bezwzględną datację znaleziska, jednakże na podstawie analizy rozwiązań technicznych można śmiało określić okres budowy i eksploatacji na wiek XIX, a najprawdopodobniej na 1 połowę tego stulecia.

Zakończenie



Fot. 8. (autor A. Piasecki).



Fot. 9. (autor A. Piasecki).

Biorąc pod uwagę w miarę dobry stan zachowania szczątków statku z Dębeo oraz unikatowość znaleziska, być może powinno się zastanowić nad dalszymi losami tego zabytku. Ciekawą formą jego prezentacji mogłaby być ekspozycja na terenie muzeum uzupełniona rekonstrukcją pozostałych elementów wraku. Za takim rozwiązaniem przemawiałyby niewielkie koszty rekonstrukcji, możliwości wystawiennicze muzeum

oraz tematyczny związek pomiędzy zabytkiem a obszarem zainteresowań i działalności Muzeum Wsi Mazowieckiej. Należy však pamiętać, że zjawisko żeglugi śródlądowej nie było oderwane od szerszego kontekstu kulturowego, lecz przede wszystkim stanowiło końcowy etap działalności rolniczej mieszkańców stałego łądu. Wszak to właśnie berlinkami i innymi jednostkami rzecznyymi dokonywał się transport nadwyżek płodów rolnych, w tym przypadku produkowanych przez mieszkańców wsi mazowieckiej. To na ich pokładach przywożono w nowe miejsca przede wszystkim towary, ale również rozpowszechniano tą drogą idee, nowinki, które wpływały na świadomość ludzi i ich szeroko rozumianą kulturę, współtworząc taką jej formę, z jaką dziś mamy do czynienia.



Ryc. 1. Przedstawienie berlinki z 1816 roku (K. Kluczward, *op. cit.*, s. 170).

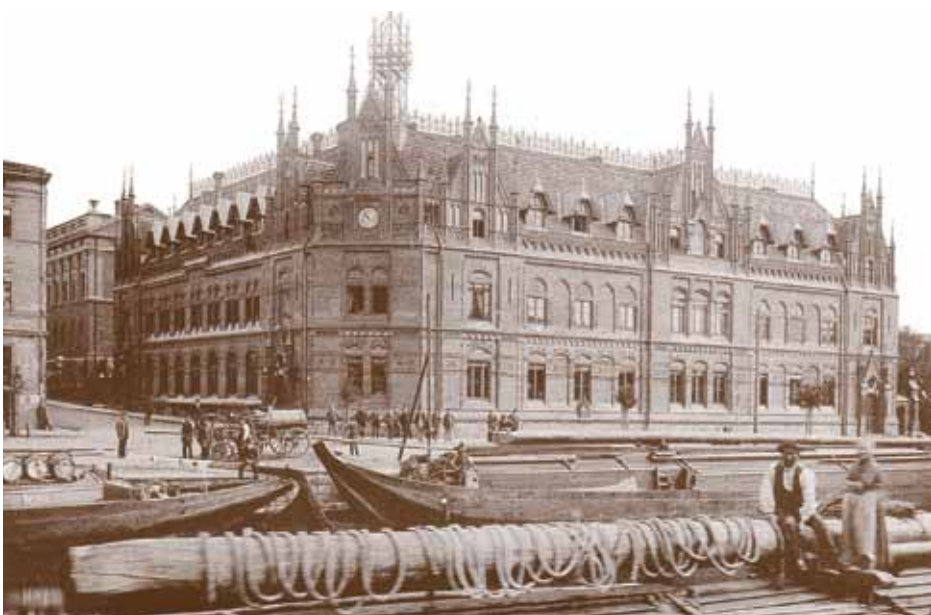


Ryc. 2. Berlinki w porcie szczecińskim; obraz olejny autorstwa L. E. Lüttkego z 1839 r. (M. Czasnoję, *op. cit.*, s. 17).



Ryc. 3. Berlinka na Wiśle w Warszawie;
drzeworyt ilustracyjny E. Gorazdowskiego
z 1881r.

(K. Sroczyńska, J. Jaworska, *op. cit.*, s. 125).



Ryc. 4. Berlinki w porcie bydgoskim; fotografia z 1895 roku
(Z. Hojka, *op. cit.*, s. 74).

Literatura

- **Badtke Marek**, *Kanał Bydgoski*, EKO-BAD, [bmw] [bdw].
- **Czasnojęc Marek**, *Szczecin – miasto – ludzie – morze*, ZAPOL, Szczecin [bdw].
- **Hojka Zdzisław**, *Dawna Bydgoszcz w fotografii*, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2002.
- **Hoyer Johan Gottfried von**, *Versuch eines Handbuches der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwendung zum Feldgebrauch*, Bd.1, Leipzig 1793.
- **Hoyer Johan Gottfried von**, *Handbuch der Pontonnier-Wissenschaften in Absicht ihrer Anwendung zum Felgebrauch*, Bd.1, 2, Leipzig 1830.
- **Kluczwajd Katarzyna**, *Skarby toruńskiej Katedry*, Wydawnictwo Diecezji Toruńskiej, Toruń 2002.
- **Kostecki Hyeronim**, *O budowie berlinek*, „Izis Polska”, (1826), t. 2, cz. 2, nr 6.
- **Kozakowska Joanna** (red.), *Szczecin z daleka i z bliska*, ZAPOL, Szczecin 2001.
- **Litwin Jerzy**, *Sztuka rzecznego szkutnictwa*, „Rzeki”, (2000), t. I.
- **Micke-Broniarek Ewa**, *Aleksander Gierymski*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2004.
- **Mielcarek Andrzej**, *Statek odrzański (Odrak)*, „Materiały Zachodniopomorskie”, (1974), t. XX.
- **Mielcarek Andrzej**, *Statki odrzańskie w XIX i początkach XX wieku*, „Nautologia”, (1986) R. XXI, nr 1.
- **Ossowski Waldemar**, *Co dalej z wrakami z Krosna Odrzańskiego?*, [w:] VII Konferencja muzealnictwa morskiego i rzecznego – Tomaszów Mazowiecki 2004, (red.) J. Litwin, Studia i Materiały Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2006.
- **Reszka Adam W.**, *Statek z Dębeo odnaleziony w korycie rzeki Narwi*, „Nautologia”, (1992) R. XXVII, nr 3-4.
- **Smolarek Przemysław**, *Statki żeglugi sławowej z drugiej połowy XVIII wieku*, „Nautologia”, (1986) R. XXI, nr 1.
- **Sroczyńska Krystyna**, **Jaworska Jadwiga**, *Widoki Zamku Królewskiego w Warszawie*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Warszawa 1985.

Summary

Aleksander Piasecki

The finding of a flat-bottomed ship wreck at Dębe, the commune of Nowy Dwór Mazowiecki

The wrecks of inland vessels are among the most infrequent archeological findings. The remains of one of them, namely of a so-called „Berlin barge”, were discovered in the locality of Dębe, in the commune of Nowy Dwór Mazowiecki, in the year 1973, on the 21st kilometer, 10th meter of the River Narew. They are on display in the Museum of the Masovian Countryside in Sierpc, into the records of which 53 wooden elements of the wreck have been entered.

Simultaneously with the construction of the Bydgoszcz Canal in the year 1774, the river systems of the River Oder and the River Vistula were connected. Therefore, merchant river vessels of the kinds unseen there thus far appeared upon the waters of the River Vistula and its tributaries from the basin of the River Oder; those were so-called „odraki” (German *Odrekaahn*, English: „Oder boats”), which in the basin of the River Vistula were given the name of „Berlin barges”.

A Berlin barge was a flat-bottomed inland vessel. Among its features were so-called kafs (this term denotes its final parts composed of the wood planks of the bottom bent upwards), a flat bottom with its coating assembled in a contacting manner, and boards slightly bent outwards with their coating fastened either in an overlapping, or in a contacting manner. The propeller of the ship was a single mast set up in the bow part of the ship, upon which a spritsail was fastened. The ship was steered with the use of a single-hinged rudder fastened on its stern kaf. The length of Berlin barges was from 19 to 40 m.

Lack of more precise dendro-chronological research renders it impossible to obtain precise and absolute dating of the finding being described, nevertheless, upon the basis of the analysis of its technical solutions, one may well claim that the vessel was constructed and used in the 19th century, most likely in the first half of it.