


Paweł Marek Pogodziński*

 orcid.org/0000-0001-6912-144X

Wtórne wykorzystanie elementów skutniczych w drewnianym budownictwie nadwiślańskim

Reuse of boat structural elements in the wooden buildings along the Vistula River

Słowa kluczowe: budownictwo drewniane, elementy skutnicze, wtórne użycie, architektura nadwiślańska

Key words: wooden building construction, boat building elements, reuse, Vistula region architecture

Celem niniejszej pracy jest próba scharakteryzowania przykładów zastosowania elementów skutniczych z wykorzystanych drewnianych statków rzecznych jako materiałów budowlanych w architekturze nadwiślańskiej ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Mazowsza Płockiego.

Kwestia wykorzystania fragmentów drewnianych jednostek pływających jako materiału budowlanego jest interesującym problemem odnoszącym się do dwóch zasadniczych dziedzin badawczych: budownictwa drewnianego oraz skutnictwa. Pierwsza dziedzina obejmuje badania etnograficzne, jak i architektoniczne. Druga zaś dotyczy głównie zagadnień etnograficznych, historycznych i archeologicznych, ponieważ związana jest z tematyką konstruowania i eksploatacji jednostek pływających w przeszłości oraz teraźniejszości. W obu tych obszarach badawczych zagadnienie podejmowane w tej pracy traktowano dotychczas marginalnie. W ostatnim czasie, w rezultacie przeprowadzonych badań o charakterze wstępnym nad tym problemem badawczym, opublikowane zostały trzy artykuły¹.

Na podstawie źródeł archeologicznych, danych etnograficznych oraz zachowanych konstrukcji można stwierdzić, że praktyka wykorzystywania drewna z rozebranych jednostek pływających jako materiału budowlanego była stosowana od okresu wczesnego średniowiecza do czasów obecnych². W rezultacie przeprowadzonych przez autora

This paper seeks to characterise examples of the use of boat elements from worn out wooden river vessels as building materials in architecture of the regions along the Vistula River, with special reference to the Plock area of Mazovia.

The question of using elements from wooden boats as building materials is an interesting one as it deals with two different research areas, which concern wooden architecture and boat building. The first area is concerned with ethnographic and architectural research. The second is concerned mainly with ethnographic, historical and archaeological issues as the focus is on construction and use of vessels in both past and present. In both of these research areas, the focus of this paper was treated to date as something of marginal importance. But recently, preliminary research from this area of study has been presented in three publications¹.

Based on archaeological research, ethnographic data and preserved structures, it is possible to conclude that the practice of using wood from disassembled vessels as building materials extends from the Middle Ages to present times². A conclusion of research and investigations carried out by the author is that vessel elements were used mainly in the construction of houses and utility buildings. Buildings of this kind were identified in seaside towns of Hel³, Jastarnia⁴, Dzwirzyn⁵, Gdansk⁶, as well as in settlements along

* mgr, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Uniwersytet Gdański

* mgr, *Archaeological Museum in Gdansk, University of Gdansk*

Cytowanie / Citation: Pogodziński P.M. Reuse of boat structural elements in the wooden buildings along the Vistula River. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2019;59:106-114

Orzymano / Received: 05.02.2019 • **Zaakceptowano / Accepted:** 11.05.2019

doi:10.17425/WK59VISTULA

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews

badania i kwerend stwierdzono, iż elementy szkatułnicze używane były głównie do budowy domów i obiektów gospodarczych. Obiekty tego typu rozpoznano w miejscowościach nadmorskich – Helu³, Jastarni⁴, Dźwirzyni⁵, Gdańsku⁶ oraz w miejscowościach nadwiślańskich od Nowego Dworu Mazowieckiego do okolic Bydgoszczy⁷.

Zebrane dotychczas dane dotyczące tego zagadnienia pozwalają na wydzielenie w Polsce dwóch stref występowania obiektów, w których wykorzystano drewno szkatułnicze jako materiał budowlany. Pierwszy z nich to rejon wybrzeża Morza Bałtyckiego wraz z przyległymi portami. Strefę tę wyróżnia liczna grupa przykładów zarejestrowanych podczas badań archeologicznych prowadzonych głównie na obszarze Gdańska⁸ i Wolina⁹. W świetle danych archeologicznych drewno szkatułnicze było używane często do budowy podłóg, nabrzeży oraz traktów pieszych. Na podstawie danych etnograficznych i zachowanych obiektów w tej strefie stwierdzono, że cechą wyróżniającą ten rejon jest pozyskiwanie drewna szkatułniczego z rozbitych wraków u wybrzeży morskich. Drugi region, charakteryzujący się pozyskiwaniem surowca z wyeksploatowanych jednostek wiślanych, to strefa wzdłuż Wisły od Nowego Dworu Mazowieckiego do okolic Bydgoszczy. W regionie tym rozpoznano istniejące przykłady architektoniczne, których największa liczba występuje na Mazowszu Płockim.

W przypadku pierwszego regionu pod względem liczby przykładów różnorodnych zastosowań wyróżnia się Gdańsk oraz obszar Półwyspu Helskiego. Gdańsk od czasów wczesnego średniowiecza był ważnym portem morskim i rzeczny w basenie Morza Bałtyckiego¹⁰. W trakcie badań archeologicznych prowadzonych na terenie miasta odkrywano pozostałości statków i łodzi świadczących o wielkim znaczeniu transportu wodnego w rozwoju miasta¹¹. Część z nich to obiekty, których depozycję należy uznać za losową, spowodowaną zatonięciem jednostki, np. wrak z Zielonej Bramy¹², inne zaś były celowo wykorzystane jako materiał budowlany¹³. Uwzględniając źródła historyczne, wiemy, że niektóre płaskodenne jednostki rzeczne (komięgi, galary) były budowane ze wskazaniem, że po dopłynięciu do Gdańska będą rozbierane i sprzedane jako surowiec do dalszego wykorzystania¹⁴. Do ciekawszych przykładów wtórnego wykorzystania drewna szkatułniczego należy odkrycie dokonane w 1989 roku w Dworze Artusa¹⁵. W wykopie IV w drugim poziomie osadniczym odkryto fragment poszycia o wymiarach 5 × 3,5 m. Element został wykorzystany wtórnie jako warstwa izolująca przed wilgocią. Poziom osadniczy, w którym został odkryty, datowany był wstępnie przez kierującego badaniami na XIII/XIV w. W ramach projektu badawczego *Szkutnictwo na Pomorzu Wschodnim w okresie średniowiecza w świetle badań dendrochronologicznych*¹⁶ realizowanego w 2000 roku pobrano 10 prób drewna dębowego. Udało się uzyskać osiem sekwencji przyrostów rocznych. Średnia wyznaczona na podstawie podobieństwa przebiegu krzywych liczy 207 lat i obejmuje lata 1057–1263¹⁷. Całość datowanej konstrukcji wyznacza najmlodsza z dat 1263, a prawdopodobna data ścięcia drzewa nastąpiła po 1273

the Vistula River from Nowy Dwor Mazowiecki to the Bydgoszcz area⁷.

The data collected to date on this question allows us to identify in Poland two zones in which wooden vessel elements have been used as building material. The first of these is the Baltic Sea coast with its ports. This zone is characterised by numerous examples of such structures which were registered during archaeological research carried out mainly in the Gdansk⁸ and Wolin⁹ regions. In the light of this archaeological data, it appears that wood from boats was used frequently to build floors, wharfs and footpaths. Based on ethnographic data and preserved buildings in this zone, it can be stated that the distinguishing feature of this zone is acquisition of wooden elements from wrecks in coastal areas. The second zone is characterized by the acquisition of building materials from worn out vessels used on the Vistula River from Nowy Dwor Mazowiecki to areas around Bydgoszcz. In this region, existing buildings of this type were identified, with the largest number located in the Plock region of Mazovia.

In the case of the first zone, the greatest number and variety of applications can be found in Gdansk and the Hel Peninsula. Gdansk has been an important river and sea port on the Baltic Sea from the early Middle Ages¹⁰. Archaeological research carried out in Gdansk has uncovered remains of ships and boats, confirming the great importance of water transport in city development¹¹. The resting place of some of these can be attributed to chance resulting from the vessel sinking as in the case of, for example, the wreck at the Zielona Brama¹². Others were deliberately taken to specific places in order to be used for building materials¹³. From historical records we know that flat bottom river vessels (timber ships, galleys) were built for the purpose of being disassembled and sold as raw materials for further use on arrival in Gdansk¹⁴. One of the more interesting cases of reuse of wood from boats was a discovery made in 1989 in the Artus Palace¹⁵. A plating fragment measuring 5 × 3.5 m was discovered in excavation IV on the second level of settlement. The element had been reused as a layer to insulate against damp. The settlement level discovered was dated by the research leader as the 13th/14th century. As part of the research project entitled *Boat building in the East Pomerania region in the Middle Ages in the light of dendrochronological research*¹⁶, carried out in the year 2000, 10 samples of oak wood were obtained. Researchers succeeded in identifying eight annual growth sequences. The average growth rate determined on the basis of a probability analysis covered 207 years and dates back to the years 1057–1263¹⁷. The dating of the whole building is attributed to the youngest date, which is 1263, whereas the date the tree was cut down was most likely after 1273¹⁸, which confirms the hypothesis of a long tradition among Gdansk residents of reusing wood from boat elements.

Building architecture on the Hel Peninsula is distinguished by the fact that wood from shipping wrecks

roku¹⁸, co potwierdza hipotezę o dość długiej tradycji wtórnego wykorzystywania elementów skutniczych przez mieszkańców Gdańska.

Budownictwo na Półwyspie Helskim wyróżnia właśnie się tym, iż drewno skutnicze pochodzące z rozbitych wraków stanowiło jeden z podstawowych materiałów budowlanych na całym tym obszarze prawie do końca XX wieku¹⁹. W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* przy haśle „Hel” znajduje się następujący opis: „Domy niskie, małe, ale schludne, szczytem ku ulicy zwrócone, z małymi swojemi okienkami do okrętów podobne; po większej też części są z resztek rozbitych tu okrętów pozostawiane; nieraz w tych drzwiach ociążałych rozpoznasz ster stary okrętowy; tam ów chlewik to kosz masztowy, w którym majtkowie w górę się podnosili”²⁰. We wspomnieniach H. Gołębiowskiego, proboszcza z Jastarni urzędującego w latach 1872–1887, znajdujemy także informacje, iż mieszkańcy wykorzystują elementy konstrukcyjne z rozbitych jednostek jako materiał do budowy domów i chlewów²¹.

Na Helu jeszcze do niedawna istniały domy rybackie wykonane z elementów skutniczych. Część z tych obiektów została całkowicie zniszczona, a pozostałe poddane doraźnym remontom, w efekcie których dawne elementy drewniane zostały usunięte. Obecnie zachowanym na Półwyspie Helskim przykładem budownictwa jest chata rybacka znajdująca się w Jastarni przy ul. Rynkowej 10 (ryc. 1). Dom powstał prawdopodobnie w 1876 roku²².

Rejon Półwyspu Helskiego był miejscem wielu katastrof morskich, w związku z czym uważano go za jedno z najbardziej niebezpiecznych miejsc żeglugowych w basenie Morza Bałtyckiego, a do katastrof dochodziło stosunkowo często²³. Zwyczaj pozyskiwania pozostałości wraków należy wiązać z miejscową tradycją: przedmiot wyrzucony przez morze należy do tego, kto go znajdzie. Przedmioty znalezione na brzegu nazywane były „bitą”²⁴, „bytą” [Beute]²⁵. Stało to w sprzeczności z prawem nadmorskim, które określało, iż przedmioty i osoby wyrzucone na brzeg należą do władcy wybrzeża²⁶, z tego też powodu mieszkańcy terenów nadmorskich wchodzili często w konflikt z prawem.

Drugi z wyróżnionych regionów to obszar nadwiślański od Nowego Dworu Mazowieckiego do okolic Bydgoszczy²⁷. Badania rozpoznawcze przeprowadzone na wybranych obszarach tego odcinka Wisły pozwalają wyróżnić dwa regiony, w których odkryto większą liczbę przykładów budownictwa tego typu. Pierwszy z nich, mniejszy, to Toruń wraz z najbliższą okolicą. Drugi, znacznie większy, to region Mazowska Płockiego, w którym zachowało się wiele przykładów.

W Toruniu rozpoznano dwa przykłady zastosowania elementów skutniczych w budownictwie. Pierwszy z nich to dom drewniany znajdujący się przy ul. Rybaki²⁸. Jest to niewielki dom parterowy z końca XIX bądź początków XX wieku, jego ściany frontowe i boczne zostały zbudowane z elementów pochodzących ze statków wiślanych (ryc. 2). Obiekt jest potwierdzeniem charakteru społecznego przedmieścia Torunia, które przez wieki swą tożsamość opierało na związkach z Wisłą. Na

provided one of the basic building materials in the whole region right up to the end of the 20th century¹⁹. In the *Geographical Dictionary of the Kingdom of Poland and other Slav countries* under the term ‘Hel’, we find the following description: “Houses are low, small but tidy, with gables facing the street, with small windows reminiscent of ship portholes, as they are in large part built from the remains of ship wrecks; in some places as part of a doorway you will discern an old ship rudder, whereas elsewhere a pig pen, which was once a crow’s nest used by deckhands to hoist themselves upwards”²⁰. In the diaries of H. Golebiowski, the parish priest in Jastarnia in the years 1872–1887, we find also information that local residents obtained construction elements from shipwrecks for use as building materials for their houses and pigsties²¹.

Until recently, there were still fisherman’s houses made from elements from boats. Some of these buildings have been completely destroyed, whereas those that remain have been subjected to haphazard renovations, which resulted in removal of the old wooden elements. Today, a preserved example of this kind of building on the Hel Peninsula is the fisherman’s house located in Jastarnia at 10 Rynkowa Street (figure 1). The house was built most likely in 1876²².

The Hel Peninsula was the scene of many marine disasters, which meant that it was considered one of the most dangerous shipping routes in the Baltic Sea where disasters happened relatively frequently²³. The practice of taking the remains of wrecks should be seen as part of a local tradition which says that what the sea washes up onto the shore becomes the property of the one who finds it. Objects found on the shore were called “bita”²⁴, or “byta” [Beute]²⁵. This was at odds with marine law, which determined that objects and persons washed up on the shore belonged to the ruler of the coastal area²⁶, which meant that residents of coastal areas frequently came into conflict with the law.

The second area identified is that of areas bordering the Vistula River from Nowy Dwór Mazowiecki to the Bydgoszcz area²⁷. Exploratory research carried out on selected areas of this segment along the Vistula, allow us to distinguish two areas, in which most examples of this type of buildings have been discovered. The first of these is smaller and comprises the town of Toruń and its most immediate surroundings. The second, which is much bigger, is the Płock region of Mazovia, where many examples of such buildings have been preserved.

Two examples of buildings making use of boat elements were identified in Toruń. The first of these is a wooden house on Rybaki Street²⁸. It is a relatively small, single-storey house, dating back to the end of the 19th century or the beginning of the 20th century. Its front and side walls have been constructed with elements originating from Vistula boats (Fig. 2). The structure confirms the social characteristics of the Toruń suburbs, which have been associated with the Vistula for centuries. These areas included fishermen and keelmen settlements and port infrastructure²⁹. The house is also important in relation to research on

obszarze tym znajdowały się osady rybaków i flisaków oraz nabrzeża portowe²⁹. Dom ten jest także ważnym elementem do studiów nad zabudową mieszkalną związaną z funkcjonowaniem twierdzy Toruń. Dla obszaru tego od 21 grudnia 1871 r. obowiązywała ustawa o ograniczeniu własności gruntowej w otoczeniu fortów (w obrębie linii strzału). Zakazywała ona wznoszenia dużych obiektów wielokondygnacyjnych (uniemożliwiających obserwację pola ostrzału). Spowodowało to, iż na Przedmieściu Bydgoskim wznoszono niskie budynki, najczęściej z tanich materiałów³⁰, a do takich można zaliczyć drewno rozbiórkowe z jednostek wiślanych.

Drugi przykład architektoniczny z Torunia znajduje się w spichlerzu położonym przy ul. Podmurnej 11. Schody w tym obiekcie stanowią ciąg komunikacyjny trzech kondygnacji. Jako stopnice zostały użyte tu denniki statku rzecznoego. Datowanie tej konstrukcji jest utrudnione. Budynek został przebudowany w I połowie XVII wieku³¹. Możliwym jest, że schody są najstarszym istniejącym przykładem zastosowania elementów skutniczych w budownictwie na obszarach nadwiślańskich, jednak danych dla potwierdzenia tej hipotezy mogą dostarczyć jedynie badania dendrochronologiczne konstrukcji.

Wstępne badania przeprowadzone na obszarze Mazowsza Płockiego dotyczące architektury drewnianej z elementów skutniczych wyróżniają dwa regiony skupione wokół nadwiślańskich miejscowości: Czerwińska nad Wisłą oraz Wyszogrodu.

Najstarszym przykładem interesującego nas budownictwa Mazowsza Płockiego odnotowany został podczas prac archeologicznych prowadzonych na terenie Starego Miasta w Płocku. Odkryto tam studnię ocembrowaną dębowymi klepkami poszycia ze szkuty³², datowaną na wiek XVI. W nawarstwieniach datowanych na schyłek XV i XVI wieku odkryto klamry skutnicze, które służyły do podtrzymania drewnianej listwy dociskającej uszczelnienie kadłuba³³. Znaleźiska te nie powinny dziwić, zważywszy na rolę, jaką odgrywał Płock w żegludze i handlu wiślanym przez wieki³⁴. W pobliżu Płocka, w miejscowości Maszewo znajdowało się kilka budynków, do budowy których użyto elementów skutniczych³⁵.

Wyszogród i Czerwińsk pod koniec XIX wieku i na początku XX wieku odgrywały ważną rolę w transporcie wiślanym. Funkcjonowały w nich przystanie, niewielkie porty i stocznie. Życie zawodowe wielu mieszkańców związane było z Wisłą. Specjalizowano się tu w rozbiórce wyeksploatowanych statków wiślanych, które następnie były sprzedawane miejscowej ludności jako materiał budowlany. Szczególnie dużo jednostek zostało rozebranych w Czerwińsku nad Wisłą. Tradycja rozbierania jednostek na drewno budowlane odnotowana została jeszcze w 1954 i 1955 roku³⁶. W latach tych szyper Eugeniusz Broniarek z Czerwińska rozebrał kilka berlinek-kafówek sprowadzonych z Bydgoszczy. Elementy konstrukcyjne tych jednostek zostały sprzedane okolicznym rolnikom³⁷. Świadek tej rozbiórki Adam Reszka podkreśla, że rozbierane drewno było „w większości zupełnie zdrowe, zwłaszcza brety [klepki poszycia – aut.] dębowe”³⁸. Po śmierci szypra w Czerwińsku już nikt nie kontynuował tradycji.

the residential settlements associated with functioning of Toruń fortress. From 21st December 1871, a law was introduced to limit rights to owning land in the vicinity of fortifications (areas in the line of fire). The law prohibited building large multi-storey structures (which would obstruct observation of the line of fire). This resulted in construction of low buildings in the Bydgoskie Przedmieście area, most typically from cheap building materials³⁰, which included wood from disassembled Vistula vessels.

The second architectural example from Toruń is the granary located at 11 Podmurna Street. The stairs in this building constitute a single communication corridor linking together three floors. The rider plates from a river vessel have been used for the steps. Dating the structure is difficult. This is because the building was reconstructed in the first half of the 17th century³¹. It is possible that the steps are the oldest existing example of the use of vessel elements in buildings in the Vistula River region, but data confirming this hypothesis can only be provided by dendrochronological analysis of the whole structure.

Preliminary research carried out in the Plock region of Mazovia concerning wooden architecture making use of vessel elements identified two areas around the settlements along the Vistula River: Czerwinsk on the Vistula and Wyszogrod.

The oldest example of buildings of the architectural type of interest to us in the Plock region of Mazovia was identified during archaeological research carried out in the area of the Old Town of Plock. A well was discovered with casing made from oak planks from the hull of a river barge³², dating back to the 16th century. Boat clasps which had once served to support wooden planks compressing sealing of the hull, were discovered in layers dated to the turn of the 15th and 16th centuries³³. These finds should not be surprising given the role played by Plock in Vistula shipping and trade over the centuries³⁴. In Maszewo, in the vicinity of Plock, there were a few buildings, which made use of vessel elements in their construction³⁵.

Wyszogrod and Czerwinsk played an important role in Vistula transport towards the end of the 19th century and beginning of the 20th century. There were small piers, ports and boat-building yards. The professional life of many residents was linked to the Vistula River. They specialized in disassembling worn out vessels and then selling the elements to local people as building materials. An especially large number of vessels were disassembled in Czerwinsk on the Vistula. The tradition of disassembling vessels for wood building material was noted as late as 1954 and 1955³⁶. In these years, fishing master Eugeniusz Broniarek from Czerwinsk disassembled some Berlinka barges, which had been brought from Bydgoszcz. The structural elements from these vessels were sold to local farmers³⁷. Adam Reszka who witnessed this disassembly, underscored the fact that the disassembled wood was “in the main part completely healthy, especially the oak “brets” (the hull planks)”³⁸.



Ryc. 1. Dom rybaka w Jastarni (fot. P.M. Pogodziński)
 Fig. 1. Fisherman's house in Jastarnia (photo P.M. Pogodziński)



Ryc. 2. Toruń, dom przy ul. Rybaki (fot. P.M. Pogodziński)
 Fig. 2. Toruń, house in Rybaki Street (photo P.M. Pogodziński)



Ryc. 3. Czerwińsk nad Wisłą, dom przy ul. Kościuszki (fot. P.M. Pogodziński)
 Fig. 3. Czerwińsk on the Vistula, house in Kosciuszko Street (photo P.M. Pogodziński)



Ryc. 4. Czerwińsk nad Wisłą, dom przy ul. Kościuszki. Widoczne charakterystyczne kolki montażowe stosowane w szkutnictwie (fot. P.M. Pogodziński)
 Fig. 4. Czerwińsk on the Vistula, house n Kosciuszko Street. Characteristic mounting pegs used in boat building are visible. (photo P.M. Pogodziński)



Ryc. 5. Czerwińsk nad Wisłą, dom przy ul. Klasztornej (fot. P. M. Pogodziński)
 Fig. 5. Czerwińsk on the Vistula, house in Klasztornej Street (photo P. M. Pogodziński)

W rozmowach przeprowadzonych przez autora w 2018 roku ze starszymi mieszkańcami Czerwińska³⁹ pojawiały się wspomnienia z okresu, kiedy nad Wisłą rozbijane były berlinki. Przewija się informacja o hałasie, który towarzyszył pracom, związanym z uderzeniami młotów, oraz o tym, że nad brzegiem Wisły przez długi czas można było odkryć wiele gwoździ różnego rodzaju pochodzących z tych jednostek. Rozmówcy nie byli niestety w stanie określić choćby w przybliżeniu, ile jednostek zostało rozebranych. Wspominają jedynie, iż było tych jednostek bardzo dużo. W jednej relacji stwierdzono obrazowo,

Following the death of the fishing master, there was no-one to continue the tradition in Czerwińsk. Interviews carried out by the author in 2018 with some older residents of Czerwińsk³⁹ documented memories of the period when barges were disassembled along the Vistula. These included reference to the noise of hammering and the fact that for many years, it was possible to find many different types of nails from the vessels along the river banks. Unfortunately, those interviewed were unable to determine, even approximately, how many vessels had been disassembled. In reminiscing, reference was

iz „cały port był zastawiony”. Mieszkańcy podkreślali, że materiał z berlinek był materiałem budowlanym cennym i poszukiwanym. Obecnie w Czerwińsku można jeszcze zobaczyć kilka obiektów zbudowanych z tych materiałów. Największy i najstarszy budynek znajduje się przy ul. Kościuszki. Według relacji mieszkańców ma on nawet 150 lat. Obiekt ten jest opuszczony, nie jest objęty ochroną konserwatorską i obecnie ulega postępującej degradacji (ryc. 3 i 4). W wielu innych przypadkach ściany wykonane z klepek poszycia zostały zakryte przez różnego rodzaju zabudowy elewacji, m.in. tynk, siding (ryc. 4). Część obiektów została rozebrana przez właścicieli, a na ich miejscu wybudowany budynki murowane. Jeszcze do niedawna w krajobrazie Czerwińska funkcjonowała duża szopa znajdująca się przy cmentarzu⁴⁰. Niestety uległa spaleni, a nie zachowała się jakkolwiek dokumentacja dotycząca tego obiektu. Należy podkreślić, że w ostatnim czasie miłośnicy Czerwińska nad Wisłą skupieni wokół stowarzyszenia Nasz Czerwińsk realizują różnego rodzaju projekty, których celem jest dokumentowanie i promowanie dziedzictwa tego wyjątkowego miejsca nad Wisłą.

W relacjach pojawia się informacja, iż drewno rozbiórkowe pozyskiwano praktycznie tylko z jednego rodzaju jednostek wiślanych – berlinek, berlinek-kafówek. Analizując dane dotyczące budowy tego statku zwanego też „odrzakiem”, „finówką” można określić, ile drewna rozbiórkowego można było uzyskać. Berlinka-kafówka była jednostką, która powstała w drugiej połowie XIX wieku i nawiązywała do starszej jednostki rzecznej – szpicberlinki⁴¹. Jednostkę tę wyróżniały charakterystyczne dziobnice – kawy, sporządzone z wyprofilowanego drewna dębowego. Statek miał długość 40,20 m i szerokość 4,60 m. Wysokość burtowa wahała się od 1,60 do 1,90 m, a ładowność od 100 do 150 ton. Jednostki najczęściej budowane były z drewna dębowego oraz wysokiej jakości drewna sosnowego. Pewnych danych dotyczących prawdopodobnego wyglądu wcześniejszych form berlinki oraz szczegółowych wymiarów poszczególnych elementów dostarcza wrak ze Starego Dębego⁴², który znajduje się w zbiorach Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu. Wrak ten datowany według badań dendrochronologicznych na lata po toku 1778⁴³. Ślady ognia na wręgach sugerują, że jednostka zatonała w wyniku pożaru. Mogło to mieć miejsce w okresie wojen napoleońskich lub w trakcie powstania listopadowego⁴⁴. Dno w tej jednostce tworzyły pasy poszycia drewna dębowego o zachowanej długości 7 m, szerokości od 0,44 do 0,66 m⁴⁵ i grubości 7,5 cm⁴⁶ bądź 8 cm⁴⁷.

Wyszogród był jednym z portów na Wiśle oraz miejscowością flisacką⁴⁸. W mieście tym w XIX wieku funkcjonowała stocznia, w której budowano berlinki⁴⁹. W odróżnieniu od Czerwińska nie odkryto do tej pory obiektów wykonanych z drewna szutkniczego w Wyszogrodzie. Możliwe, iż na ich zachowanie miały wpływ zniszczenia wojenne oraz trudny okres w funkcjonowaniu tego miasta w okresie powojennym⁵⁰. Obiekty omawianego typu występują za to w pobliskich wsiach: Rębowie i Ciućkowie.

made only to a very large number of vessels. In one interview, the situation was described as “the whole port being blocked”. Local residents underlined the fact that the material from the barges was highly valued and sought after building material. Still today, it is possible to see a few buildings in Czerwinsk constructed from these materials. The largest and oldest building is to be found in Kosciuszko Street. According to local residents interviewed it may be even 150 years old. The building is abandoned and not protected as heritage with the result that it is progressively being degraded (Figures 3 and 4). In many other cases, walls made from hull planks have been covered by other types of façade materials, such as plaster or siding (Figure 4). Some structures have been disassembled by their owners so that brick buildings could be constructed in their place. Until recently, the landscape of Czerwinsk included a large shed located near the cemetery⁴⁰. Unfortunately, the shed burnt down and no documentation of any kind relating to this structure has survived. It is worth noting that in recent times, enthusiasts of Czerwinsk on the Vistula grouped in the Our Czerwinsk Association are carrying out various types of projects aimed at documenting and promoting the heritage of this unusual place on the Vistula River.

Information from the interviews suggests that disassembled wood was obtained in practice from one type of Vistula vessel – the Berlinka barge and Berlinka – kafówka barge (in German: Kaffenreisekahn). An analysis of information available for this type of vessel, also known as an “odrzak” or “finowka”, allows us to determine how much disassembled wood could be obtained from such a vessel. The “kafowka” barge was a vessel that appeared in the second half of the 19th century and was associated with an older type of river barge (“szpicberlinka”)⁴¹. These vessels had a characteristic foreside of the stem – a “kafa” – which was made of specially shaped oak wood. The vessel was 40.20 metres long and 4.60 metres wide. The vessel sides height ranged from 1.60 to 1.90 metres, and a load capacity ranging from 100 to 150 tonnes. The vessels were made from oak wood most typically and also from high quality pine wood. Some information concerning how the barge might have looked historically and the detailed dimensions of its various elements are provided by the wreck in Stare Debe⁴² which is to be found in the collections of the Museum of the Mazovian Village in Sierpc. The wreck has been dated using dendrochronological analysis to the years after 1778⁴³. Traces of fire on the ribs suggest that the vessel sank as a result of fire. This could have been during the Napoleonic wars or during the November Uprising⁴⁴. The bottom of the vessel comprised layers of oak wood planks, measuring 7 metres in length, 0.44 to 0.66 metres in width⁴⁵ and 7,5 cm thick⁴⁶ or 8 cm thick⁴⁷.

Wyszogrod was one of the ports on the Vistula and a keelman settlement⁴⁸. In the 19th century there was a shipyard in this town, in which the barges were built⁴⁹. In contrast to Czerwinsk, no structures built with vessel wood have been identified in Wyszogrod. It is possible that war damage and the difficult period expe-

W Rębowie znajdowała się szopa, która zbudowana została z elementów skutniczych⁵¹. Ten wyjątkowy zabytek architektury drewnianej został zakupiony i translokowany na początku lat 80. XX wieku do Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu. Stodołę zrekonstruowano w drugiej zagrodzie wchodzącej w skład wsi rządowej.

Stodoła wybudowana została w 1895 roku i należała do rodziny Wojów. Na jednej z belek we wnętrzu stodoły odnaleźć można napis „F Józef i Bregida IHS Woje Roka 1895”. Obiekt wzniesiono na planie prostokąta o wymiarach 19,60 m na 7,60 m. Do budowy ścian stodoły użyto częściowo fragmentów jednostki wiślanej. Widoczne jest to szczególnie w ścianie południowej, która prawie w całości została wykonana w elementach skutniczych. W konstrukcji stodoły rozpoznano 27 elementów, które pochodzą z rozmontowanego statku wiślanego. Wszystkie wykonane zostały z sośniny. Wszystkie wtórnie użyte elementy zostały przycięte do długości i szerokości wymaganej przy wznoszeniu budynków gospodarskich. Działania te spowodowały, że znacznie utrudnione jest pierwotnie odtworzenie prawdopodobnego układu klepek poszycia, a co się z tym wiąże, szerokość denników oraz ich rozstawienie. Taka rekonstrukcja pozwoliłaby przyporządkować elementy do konkretnego typu jednostki rzecznej używanych na Wiśle w 2. połowie XIX wieku. Brak także możliwości przeprowadzenia wywiadów etnograficznych z użytkownikami, którzy potrafiliby wskazać, z jakiego typu jednostki pochodzą elementy. Zapewne podobnie jak w przypadku obiektów z Czerwińska stodoła ta powstała z fragmentów konstrukcyjnych rozmontowanej berlinki⁵².

Miejszem, z którego pozyskano elementy statku do budowy stodoły, był Wyszogród, oddalony zaledwie o kilka kilometrów. Na podstawie dostępnych danych w archiwum Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu można założyć, że obiekt z Rębowa nie jest jedynym przykładem budownictwa z elementów skutniczych w regionie Wyszkowa. W Ciuckowie (miejscowości położonej ok. 5 km w linii prostej od Wisły) znajduje się drewniany budynek mieszkalny, który najprawdopodobniej (według relacji obecnego właściciela i wstępnych oględzin obiektu) również wzniesiony został z wtórnie użytych materiałów skutniczych.

Wykorzystywanie fragmentów wraków jako materiału budowlanego było elementem tradycji nadwiślańskiej. Sądząc po odkryciach archeologicznych z Płocka – o dość długich tradycjach. Co było przyczyną tej nietypowej formy upcyklingu jednostek wiślanych? Zapewne składało się na to wiele czynników. Jednym z najważniejszych był czynnik ekonomiczny. Drewno skutnicze było materiałem stosunkowo tanim oraz w miarę dostępnym⁵³. W XIX i początkach XX wieku na Mazowszu występował deficyt materiałów budowlanych, często też ich cena była poza zasięgiem finansowym uboższej ludności, dlatego wznosili oni domy z gliny lub niewypalanej cegły⁵⁴. Dodatkowo drewno skutnicze było surowcem wyselekcjonowanym, pochodzącym z drzew zdrowych, bez dużej liczby sęków. Zapewne w jakimś stopniu odgrywała rolę, obecnie trudno weryfikowalna,

rienced by this town in the post-war years had a negative impact on preservation⁵⁰. The types of structures discussed in this paper can be found, however, in the nearby villages of Rebow and Ciuckow.

A barn built from vessel elements was identified in Rebow⁵¹. This exceptional wooden architectural heritage structure was purchased and moved to the Museum of the Mazovian Village in Sierpc in the early 1980s. The barn was reconstituted in the second farmstead making up the linear village.

The barn had been built in 1895 and belonged to the Woj family. On one of the rafters inside the barn, you can find the inscription: “F. Jozef and Bregida IHS Woj year 1895”. The structure was built with a rectangular floor plan, measuring 19.60 metres by 7.60 metres. Fragments taken from a Vistula vessel were used to build walls of the barn. This can be seen especially on the south side wall, which is almost completely made from vessel materials. In the whole structure, 27 elements have been identified as coming from a disassembled Vistula vessel. They were all made from pine wood. All the reused elements were cut to the length and width needed in building construction. The consequence of this practice is that it is very difficult to determine how the hull planks were originally arranged, and so also the width of the rider plates and their spacing. Such a reconstruction would allow us to match the elements to a specific vessel type used on the Vistula River in the second half of the 19th century. It is also not possible to carry out ethnographic interviews with users, who could indicate from which vessel type the elements originate. Most likely, as in the case of the structures in Czewinsk, the barn was built using structural elements from a disassembled ‘Berlinka’ barge⁵².

The shipping elements used to build the barn came from Wyszogrod, just a few kilometres away. Analysis of information available at the Mazovian Village Museum, suggests that the structure in Rebowo is not the only example of using structural elements from boats in building construction in the Wyszkow region. In Ciuckow (a village located 5 km from the Vistula River), there is a wooden residential building, which was most probably built using boat materials (according to the owner and based on an initial inspection).

Using elements from shipwrecks as building material is part of the tradition in the lands adjoining the Vistula River. The archaeological discoveries in the Plock region suggest the tradition is quite a long one. What was the motivation for this atypical form of upcycling of Vistula vessels? Economic factors were perhaps the most important. Wood from shipping was relatively inexpensive and readily accessible⁵³. There was a deficit of building materials in the 19th century and the beginning of the 20th century in Mazovia. Building material prices were beyond the financial means of the poorer segments of the population, which is why they built their houses from clay or unfired bricks⁵⁴. In addition, shipping wood was also a preselected material originating from healthy trees and without a large number of knots. There was

kwestia pobudek sentymentalno-emocjonalnych. Można zauważyć z rozmów z mieszkańcami Czerwińska, że budowa domu z elementów skutniczych była pewnym potwierdzeniem zarówno przynależności zawodowej mieszkańców – ich związku z Wisłą, jak i podkreśleniem nadwiślańskiej tożsamości miejsca. Według ich relacji okoliczni rolnicy, którzy zaopatrywali się w ten surowiec, kierowali się tylko przesłankami praktycznymi.

Obiekty wzniesione z materiałów skutniczych są niemymi świadkami przeszłości i materialnym dowodem dziedzictwa wiślanego, które odchodzi w zapomnienie. W obiektach tych należy upatrywać materiałów do dalszych studiów nad skutnictwem rzeczonym oraz budownictwem drewnianym wiejskim i małomiasteczkowym. Z tego powodu konieczne jest ich kompleksowe rozpoznanie i wykonanie szczegółowej dokumentacji w celu zachowania pamięci o tym integralnym elemencie nadwiślańskiego krajobrazu dla przyszłych pokoleń. Natychmiastowe i pełne badania są konieczne z dwóch powodów. Pierwszym jest postępujące niszczenie, przekształcanie oraz likwidowanie tego typu obiektów przez obecnych właścicieli, jako konstrukcji przestarzałych. Drugim powodem jest wymieranie ostatniego pokolenia budowniczych, jak i użytkowników tych konstrukcji. Celem tych prac powinno być określenie zarówno samych elementów skutniczych zastosowanych jako budulec, jak i mnogości i złożoności ich zastosowań jako elementów architektonicznych. Zasadnym jest wykonanie badań dendrochronologicznych, które pozwolą określić wiek jednostki pływającej oraz datowanie założenia, w którym zostały zastosowane. Pozyskane dane pozwolą na szczegółowe określenie charakterystyki i tradycji wykorzystywania elementów skutniczych w różnorodnych formach budowlanych.

most likely also a sentimental-emotional factor, which is difficult to verify today. But conversations with Czerwinsk residents suggest that using structural elements from boats in house building was seen as an affirmation of both their belonging to a kind of professional group and their links to the Vistula River – a confirmation of their Vistula region identity of place. According to those interviewed, local farmers who used this raw material were motivated only by practical aspects.

The structures built using material from boats bear witness to the past and represent material evidence of a Vistula heritage, which is being forgotten. The structures should be seen as opportunities for further research on river boat-building and wooden building construction in rural areas and small towns. For these reasons it is essential to identify and document them systematically as a way of ensuring that they are seen by future generations as constituting an integral part of the Vistula Riverlands landscape. Immediate and comprehensive study is essential for two reasons. Firstly, because of the ongoing damage, transformation and destruction of these types of structure by their current owners as out-of-date building types. Secondly, because the last generation of builders and users of these structures is passing away. The study goals should focus both on the boat structural elements themselves, which were used as building material, as well as on the variety and complexity of their use as architectural elements. Dendrochronological testing is called for, as this will enable dating of the river vessel and dating of when the structural elements were used as building material. The information obtained will allow us to detail the characteristics and tradition of how structural boat elements were used in a variety of building types.

¹ Pogodziński P.M., *Domy z wraków – zapomniany element krajobrazu Kaszub Nordowych*, Zapiski Puckie, Zeszyt nr 16/2016, s. 48–54; Pogodziński P.M., *Drewno skutnicze jako materiał budowlany*, Nautologia Rok LII, 2017, nr 154, s. 77–80; Piasecki A., Piotrowski R., Pogodziński P.M., *Stodoła z Rębowa, gm. Wyszogród z II połowy XIX wieku jako przykład budownictwa z wtórnie wykorzystanych elementów skutniczych*, Rocznik Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu, 2017, t. VIII, s. 85–95.

² Pogodziński P.M., *Drewno skutnicze...*, s. 77–80.

³ Kuklik M., *Tryptyk helski, część 1 do roku 1920*, Gdańsk, 2010, s. 58; Sulimierski F., Chlebowski B., Walewski W., 1880–1902, *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa, t. II, s. 50.

⁴ Pogodziński P.M., *Domy z wraków...*, s. 49.

⁵ Borkowski J., Kuczkowski A., *Relikty późnośredniowiecznych oraz nowożytnych urzędzeń nadbrzeżnych w Dźwirzynie, gm. Kolobrzeg*, „Materiały Zachodniopomorskie, Nowa Seria”, t. VI/VII: 2009/2010, z. 1: Archeologia, s. 403–416.

⁶ Misiuk Z., *Wstępne wyniki badań archeologicznych prowadzonych na obszarze protomiasta gdańskiego pomiędzy dzisiejszymi ulicami Tartaczna i Panieńską w Gdańsku w latach 2008–2010*, [w:] H. Paner i M. Fudziński (red.), *XVII Sesja Pomorzoznawcza*, vol. 2, Gdańsk, 2013, s. 343.

⁷ Reszka A.W., *Wiślane statki i techniki nawigacyjne od XVI do XX wieku*, Gdańsk, 2012, s. 130.

⁸ Smolarek P., *Studia nad skutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XII wieku*, Prace Muzeum Morskiego, t. III, Gdańsk, 1969. Materiały niepublikowane, pozyskany w latach 1998–2015. Obecnie w trakcie opracowania w ramach pracy doktorskiej pt. „Zabytki skutnicze z archeologicznych badań Gdańska”, przygotowywanej przez autora na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Gdańskiego.

⁹ Filipowiak Wł., Filipowiak W., *Korabnictwo, port i żegluga wczesnośredniowiecznego Wólina*, [w:] B. Stanisławski, Wł. Filipowiak (red.), *Wolin wczesnośredniowieczne*, część 2, Warszawa, 2014.

¹⁰ Zbiński A., *Port gdański na tle miasta X–XIII wieku*, Gdańsk, 1964.

¹¹ Smolarek P., *Studia nad skutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XII wieku*, Prace Muzeum Morskiego, t. III, Gdańsk, 1969; Ossowski W., *Przemiany w skutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk, 2010, s. 48–55; Misiuk Z., *Wstępne wyniki...*, s. 343.

¹² Kościński B., *Badania archeologiczne w Zielonej Bramy w Gdańsku* [w:] J. Pałubicki (red.), *Zielona Brama w Gdańsku, Materiały z sesji 12 maja 2003 w Muzeum Archeologicznym w Gdańsku*, Gdańsk, 2004, s. 89.

- ¹³ Smolarek P., *Studia...*; Ossowski W., *Przemiany...*, s. 48–55; Misiuk Z., *Wstępne wyniki...*, s. 343.
- ¹⁴ Ossowski, *Przemiany...*, s. 121, Reszka A., *Wiślane...*, s. 130; Litwin J., 1995, s. 44.
- ¹⁵ Badaniami kierował prof. dr hab. Andrzej Zbierski.
- ¹⁶ Kierownikiem projektu był prof. UG, dr hab. W. Ossowski.
- ¹⁷ Krąpiec M., Ossowski W., *Badania dendrochronologiczne niektórych zabytków sztuki średniowiecznej z Pomorza Wschodniego*, [w:] *XIII Sesja Pomoroznawcza*, vol.2, *Od wczesnego średniowiecza do czasów nowożytnych*, (red. H. Paner i M. Fudziński), Gdańsk, 2003, s. 277.
- ¹⁸ Ibidem, s. 277, s. 285, tab. 4.
- ¹⁹ Gołębiowski H., (reprint 1910), *Obrazki rybackie*, Pelplin, 2011, s. 21,57; Kuklik M., *Tryptyk...*, s. 58; Pogodziński P.M., *Domy...*
- ²⁰ Stulmierski F., Chlebowski B., Walewski W., *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, Warszawa 1880–1902.
- ²¹ Gołębiowski H., *Obrazki...*, s. 57.
- ²² Kuklik M., *Tradycja i dziedzictwo kulturowe Powiatu Puckiego*, [w:] *Ziemia Pucka Przewodnik* (brak red.), Gdańsk, 2012, s. 33. W Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nadany został nr rej. 1023. W spisie tym widnieje data powstania budynku 1881 rok.
- ²³ Konkel A., *Stacja ratownictwa brzegowego w Jastarni 1870–1945*, Gdańsk, 2012.
- ²⁴ f. zdobycz f., łup m. (wyraz ten służy do oznaczania szczątków okrętów rozbitych, które fale morskie wyrzucają na brzeg; kto je pierwszy znajdzie, zwłaszcza na swoim gruncie, ten staje się ich właścicielem). Hasło w internetowym *Słowniku kaszubskim*, <http://www.cassubia-dictionary.com/index.php> (dostęp 13.01.2019).
- ²⁵ Gołębiowski H., *Obrazki...*, s. 55.
- ²⁶ Matysik S., *Prawo...*, s. 7.
- ²⁷ Reszka A., *Wiślane...*, s. 112–113.
- ²⁸ Serdecznie dziękuję M. Praratowi za wskazanie tego obiektu.
- ²⁹ Mikulski K., *Przestrzeń i społeczeństwo Torunia od końca XIV do początku XVIII wieku*, Toruń, 1999, s. 398–399; Brodowska-Kowalska M., *Struktura zawodowa przedmieść Bydgoskiego i Rybaki w Toruniu w latach 1866–1900*, *Rocznik Toruński*. T. 42, 2015, s. 25–56.
- ³⁰ Kucharzewska J., *Wille „fachwerkowe” na Przedmieściu Bydgoskim w Toruniu*, [w:] *Studia z architektury nowoczesnej*, t. 1, red. J. Malinowski, Toruń 2000, s. 10.
- ³¹ https://pl.wikipedia.org/wiki/Ulica_Podmurna_w_Toruniu.
- ³² Reszka A., *Wiślane...*, s. 112; Trzeciński M., *Kultura materialna średniowiecznego Płocka*, [w:] *Historia Płocka w ziemi zapisana. Podsumowanie dotychczasowych badań archeologicznych*, (red.) A. Gołębniak, Płock 2000, s. 115.
- ³³ Ossowski W., *Przemiany...*, s. 44.
- ³⁴ Kallas M. (red.), *Dzieje Płocka*, Płock. 2000.
- ³⁵ Teczka nr Archiwum Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu. Miejsowość ta będzie obiektem badań prowadzonych przez autora w 2019 roku.
- ³⁶ Reszka A., *Wiślane...*, s. 112.
- ³⁷ W 2019 roku będę kontynuował badania we wsiach położonych w pobliżu Czerwińska nad Wisłą.
- ³⁸ Reszka A., *Wiślane...*, s. 112.
- ³⁹ Zebranie materiałów było możliwe dzięki udziałowi w projekcie „Nadwiślańskie dziedzictwo Czerwińska nad Wisłą” realizowanym przez Stowarzyszenie Nasz Czerwińsk nad Wisłą, za co bardzo serdecznie dziękuję.
- ⁴⁰ Reszka A., *Wiślane...*, s. 113. Informacje te potwierdzali mieszkańcy Czerwińska.
- ⁴¹ Reszka A., *Wiślane...*, s. 103.
- ⁴² Reszka A., *Statek z Dębeo odnaleziony w korycie rzeki Narwi, „Nautologia”*, (1992), R. XXVII, nr 3–4, s. 46–47; Piasecki A., *Znalezisko wraka płaskodennego statku z Dębeo gm. Nowy Dwór Mazowiecki*, *Rocznik Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu*, 2011, s. 23–33; Ossowski W., *Przemiany...*, s. 140–141. Wrak znajduje się w Muzeum Wsi Mazowieckiej w Sierpcu.
- ⁴³ Ossowski W., *Przemiany...*, s. 141.
- ⁴⁴ Reszka A., *Statek...*, s. 47.
- ⁴⁵ Ponowne badania pomiarowe wskazują na postępujący skurcz drewna. W 2007 roku klepki miały szerokość od 24 do 51 cm (por. Piasecki, 2011, s. 26).
- ⁴⁶ Piasecki A., *Znalezisko...*, s. 26.
- ⁴⁷ Ossowski W., *Przemiany...*, s. 140–141.
- ⁴⁸ Reszka, A., *Wiślane...*, s. 194–195.
- ⁴⁹ Ossowski W., *Przemiany...*, s. 145.
- ⁵⁰ Dybanowski S., *Wielka szansa Wyszogrodu*, „Notatki Płockie”, 1968, t. 13, nr 2, s. 38–39.
- ⁵¹ Piasecki A., Piotrowski R., Pogodziński P.M., *Stodoła...*
- ⁵² Ibidem.
- ⁵³ W relacjach mieszkańców Czerwińska pojawiają się informacje o tym, że drewno szkieletowe nie było zbyt drogie oraz że było go stosunkowo dużo.
- ⁵⁴ Cieśla-Reinfuss Z., *Materiały do sztuki ludowej Mazowsza Płockiego*, *Polska Sztuka Ludowa – Konteksty*, 1953, t. 7, z. 1, s. 38–55.

Streszczenie

Zagadnienie ponownego wykorzystania drewnianych elementów szkieletowych w budownictwie jest stosunkowo nowe i nadal słabo rozpoznane. Obiekty tego typu mogą być ważnym źródłem do studiów nad szkieletem rzeczonym oraz drewnianym budownictwem wiejskim i małomiasteczkowym. W artykule przedstawiono kwestie wtórnego wykorzystania fragmentów statków w nadwiślańskiej architekturze drewnianej, odnosząc się do rozpoznanych obiektów tego typu z innych obszarów Polski. Przedstawiono także zagrożenia oraz postulaty badawcze, które powinny zostać zrealizowane w przyszłości, by w pełni określić charakterystykę obiektów tego rodzaju.

Abstract

The reuse of wooden elements from boats in building construction is a relatively new concept and remains poorly investigated. Buildings of this kind can be an important source for research on river vessel construction and wooden building construction in rural areas and small towns. The paper presents issues related to the reuse of ship elements in wooden architecture in the regions along the Vistula River with reference to buildings of this type identified in other parts of Poland. Threats are also presented, as well as recommendations for research, which should be undertaken in the future in order to fully describe the characteristic features of this building type.