

# MATERIAŁY ZACHODNIOPOMORSKIE

Rocznik Naukowy Muzeum Narodowego w Szczecinie

Nowa Seria

tom IX  
2012

zeszyt 1  
Archeologia

Szczecin 2013

Redaktor naczelny wydawnictw Muzeum Narodowego w Szczecinie  
Lech Karwowski

Redakcja naukowa tomu  
Anna B. Kowalska, Krzysztof Kowalski, Dorota Kozłowska,  
Bartłomiej Rogalski

Redakcja wydawnicza  
Izabela Krupa

Korekta  
Izabela Krupa

Tłumaczenia  
na język angielski Tomasz Borkowski  
z języka rosyjskiego Marija Orzechowska

Recenzenci  
prof. dr hab. Grzegorz Domański, prof. dr hab. Wojciech Dzieduszycki

Adres Redakcji  
Muzeum Narodowe w Szczecinie  
70-561 Szczecin, ul. Staromłyńska 27  
tel. (+48) 91 431 52 02  
fax (+48) 91 431 52 04

Projekt okładki  
Waldemar Wojciechowski

Skład i druk  
XPRESS Sp. z o.o.

ISSN 0076-5236

© Copyright by Muzeum Narodowe w Szczecinie and Authors



Szczecin 2013

## SPIS TREŚCI

### STUDIA I MATERIAŁY

Radosław Tomaszewski

- Grociki krzemienne z młodszego neolitu i początków epoki brązu  
z terenu Dolnego Nadodrza ..... 7  
Flint arrowheads from the younger Neolithic and the beginning of the Bronze Age  
from the lower Odra River area ..... 50

Dorota Kozłowska

- Osada ludności kultury łużyckiej w Deszcznie, pow. Gorzów Wielkopolski ..... 51  
The settlement of the Lusatian culture in Deszczno, Gorzów Wielkopolski district ..... 100

Milena Teska

- Osady kultury oksywiejskiej z prawobrzeżnego dolnego Powiśla ..... 101  
The Oksywie culture settlement on the right bank of the lower Vistula River ..... 125

Bartłomiej Rogalski, Sebastian Messal

- Frühe Slawen im Pyritzer Land. Erste Ergebnisse  
eines interdisziplinären Forschungsvorhabens ..... 127  
The early Slavs in the Pyrzyce Region. The first results of the interdisciplinary research ..... 205  
Wczesni Słowianie w rejonie Pyrzyc. Pierwsze rezultaty badań interdyscyplinarnych ..... 206

Kamil Kajkowski, Paweł Szczepanik

- Drobna plastyka figuralna wczesnośredniowiecznych Pomorzan ..... 207  
The small figural art of early medieval Pomeranians ..... 247

Mieczysław Jusza

- Wrak wczesnośredniowiecznej łodzi wydobytej z Dziwny w okolicy Srebrnego  
Wzgórza w Wolinie ..... 249  
The wreck of an early medieval boat extracted from the Dziwna Strait near Srebrne Wzgórze  
(Silver Hill) in Wolin ..... 268

Paweł Kucypera, Tomasz Kurasiński, Piotr Pudło

- Wczesnośredniowieczne miecze ze zbiorów Muzeum Narodowego  
w Szczecinie w świetle ponownej analizy typologiczno-chronologicznej  
i technologicznej (część 2) ..... 269  
Early medieval swords from the collection of the National Museum in Szczecin  
in the light of a new typological-chronological and technological analysis (part 2) ..... 296

Wojciech Konopka

- Szczecińskie miejsca straceń na tle obiektów jurysdykcji karnej  
w Europie Środkowej. Próba lokalizacji wybranych obiektów z XIII–XIX wieku .... 297  
Szczecin places of execution against the background of criminal jurisdiction devices  
in Central Europe. An attempt to locate selected objects from the 13<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> centuries ..... 315

Andrzej Zyśko	
Stylusy ze Stargardu źródłem znajomości pisma w średniowiecznym mieście .....	317
Styluses from Stargard as a source of knowledge on literacy in a medieval town .....	348
Maciej Gibczyński, Grzegorz Kurka, Anna Uciechowska-Gawron	
Historia znikania. Losy wiejskich kościołów i cmentarzy	
na przykładzie Gostynia w gminie Świerzno .....	349
A history of disappearing. The fate of rural churches and cemeteries	
with the example of Gostyń, Świerzno commune .....	373
Дмитрий Олегович Осипов, Валентин Енисеевич Соболев	
Коллекция кожаной обуви из раскопок в Смоленске .....	375
Leather footwear from excavations in Smolensk .....	404
Obuwie skórzane z wykopalisk w Smoleńsku .....	405
Mieszko Pawłowski	
Siedemnastowieczny skarb monet zachodniopomorskich z Choszczna .....	407
17 <sup>th</sup> -century hoard of Western Pomerania coins from Choszczno .....	454
<b>ODKRYCIA</b>	
Sebastian Messal, Bartłomiej Rogalski	
Wstępne wyniki prospekcji archeologicznej koryta Małej Iny	
w miejscowości Lubianka, gm. Pełczyce, pow. Choszczno	
Preliminary results of archaeological prospection in the riverbed the Little Ina in Lubianka,	
Pełczyce commune, Choszczno district .....	455
Tomasz Galewski, Andrzej Kuczkowski	
Ślady osadnictwa kultury pomorskiej oraz wczesnośredniowiecznej	
na stanowisku 3 w Konikowie (gm. Świeszyno, pow. Koszalin)	
Traces of settlement of pomeranian and early medieval culture in Konikowo, site 3,	
Świeszyno commune, Koszalin district .....	469
Anna Bogumiła Kowalska, Dorota Kozłowska	
Osada w Wełtyniu, gm. Gryfino, stanowisko nr 11 (AZP 34-05/120)	
The settlement in Wełtyń, Gryfino commune, site No. 11 (AZP 34-05/120) .....	507
Andrzej Janowski	
Średniowieczna antropomorficzna szlufka do pasa z Wolina	
A medieval anthropomorphic belt loop from Wolin .....	517
Sławomir Słowiński	
Wyniki badań sondażowo-wiertniczych przeprowadzonych na stanowisku nr 3	
w Korytowie, gm. Choszczno	
The results of test drilling conducted on site No. 3 in Korytowo, Choszczno commune .....	521

Michał Grabowski, Aleksander Ostasz Drewniana tylnica z terenu „Gazoportu” w Świnoujściu Wooden sternpost from the LNG area in Świnoujście .....	535
Michał Grabowski, Aleksander Ostasz Ster zawiasowy z terenu portu w Szczecinie Hinged rudder from port area in Szczecin .....	545
<b>RECENZJE I OMÓWIENIA</b>	
Krzysztof Kowalski Anna Bogumiła Kowalska, Marek Dworaczyk, <i>Szczecin wczesnośredniowieczny, Nadodrzańskie Centrum, „Origines Polonorum”</i> , Warszawa 2011, t. 5, 595 s., ISBN 978-83-7436-271-9 .....	555
Anna B. Kowalska Joanna Fonferek, Mirosław Marcinkowski, Urszula Sieńkowska, <i>Elbląg – życie codzienne w porcie hanzeatyckim / Elbląg – everyday life in the Hanseatic port</i> , Elbląg 2012, 180 s., ISBN 978-83-7789-141-4 .....	557
Anna B. Kowalska <i>Ze studiów nad wczesnośredniowiecznym Pomorzem</i> , „Acta Archaeologica Lodziensia” 58, red. Witold Świętosławski, Łódź 2012, 192 s., ISSN 0065-0986 .....	559
Anna B. Kowalska Joanna Wojtkowiak, <i>Skandynawskie wpływy kulturowe w Wolinie (IX–XI wiek)</i> , Wrocław 2012, 162 s., ISBN 978-83-935760-3-6 .....	561
Anna B. Kowalska Błażej M. Stanisławski, <i>Garniarstwo wczesnośredniowiecznego Wolina</i> , Wrocław 2012, 254 s., ISBN 978-83-89499-80-8 .....	562
Anna B. Kowalska Małgorzata Grupa, <i>Wélniane tekstylia pospólstwa i plebsu gdańskiego (XIV–XVII w.) i ich konserwacja</i> , Toruń 2012, 346 s., ISBN 978-83-231-2859-5 .....	563
Anna B. Kowalska Mateusz Bogucki, Beata Jurkiewicz (red.), <i>Janów Pomorski stan. 1. Wyniki ratowniczych badań archeologicznych w latach 2007–2008. Tom I, cz.1: Od paleolitu do wczesnego okresu wędrówek ludów; Janów Pomorski stan. 1. Wyniki ratowniczych badań archeologicznych w latach 2007–2008. Tom I, cz. 2: Od późnego okresu wędrówek ludów do nowożytności; Janów Pomorski stan. 1. Wyniki ratowniczych badań archeologicznych w latach 2007–2008. Tom I, cz. 3: Wyniki ratowniczych badań archeologicznych w latach 2007–2008. Analizy</i> , Elbląg 2012 (Studia nad Truso; t. 1), ISBN 978-83-63016-12-8 .....	564
Anna B. Kowalska Karol Kwiatkowski (red.), <i>Badania zachodniej części kwartalu V</i> , Stargard 2012, 298 s. (Archeologia Stargardu; t. 1). ISBN 978-83-61456-56-8; ISSN 2299-6389 .....	565

<b>Anna B. Kowalska</b> Antoni Porzeziński, <i>Osadnictwo ziemi cedyńskiej we wczesnym średniowieczu. Archeologiczne studium osadnicze</i> , Chojna 2012, 135 s. (Terra Incognita; t. 3), ISBN 978-83-932245-3-1 .....	567
<b>Anna B. Kowalska</b> Grażyna Nawrońska, <i>Początki Elbląga w świetle źródeł archeologicznych</i> , Elbląg 2012, 210 s., ISBN 978-83-935048-0-0 .....	568
<b>Anna B. Kowalska</b> <i>Zaginione – Ocalone. Szczecińska kolekcja starożytności pomorskich / Lost – Saved. The Pomerania Antiquities Collection of Szczecin</i> , Krzysztof Kowalski, Dorota Kozłowska-Skoczka (red.), Szczecin 2012, 392 s., ISBN 978-83-63365-20-2 .....	570
<b>Marta Kurzyńska</b> Materiały do bibliografii archeologii Pomorza Zachodniego za 2011 rok. Suplement .....	571
<b>Marta Kurzyńska</b> Materiały do bibliografii archeologii Pomorza Zachodniego za 2012 rok .....	577
Indeks nazw geograficznych 2011. Suplement .....	604
Indeks nazw geograficznych 2012 .....	605
<b>KRONIKA</b> Niecodzienna uroczystość w Muzeum Narodowym w Szczecinie .....	607
Międzynarodowe Spotkania Interdyscyplinarne „Motywy Przez Wiek” Motyw głowy w perspektywie porównawczej, Bytów 13–14 kwietnia 2012 .....	610
XI Sesja Centrum Archeologii Średniowiecza i Nowożytności UMK w Toruniu „Rodzime i obce. Rzeczy i idee w kulturze średniowiecza i czasów nowożytnych” Małkocin 9–11 maja 2012 .....	614
Child and childhood in the light of archeology – problems and research perspectives Warsztaty Archeologii Dzieciństwa, Małkocin 5–6 listopada 2012 .....	616
Pocztówka wysłana w przyszłość .....	618
Zaginione – Ocalone. Szczecińska kolekcja starożytności pomorskich .....	622
Grobowce megalityczne Pomorza Zachodniego. Program badawczo-konserwatorski .....	625
Alicja Hamling (29 sierpnia 1928 – 28 czerwca 2011) .....	630

Michał Grabowski, Aleksander Ostasz

### **Ster zawiasowy z terenu portu w Szczecinie** **Hinged rudder from port area in Szczecin**

W dniu 25 czerwca 2012 roku dokonano weryfikacji oraz wykonano wstępną dokumentację zabytkowego obiektu, wydobytego w trakcie prac podwodnych z dna Basenu Zachodniego na terenie portu w Szczecinie. Oględziny zostały wykonane na zlecenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, który zgłosił o odkryciu, oraz Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie. Przeszukanie dna w obrębie miejsca znalezienia nie wykazało obecności innych zabytków powiązanych ze znaleziskiem.

Podniesiony z dna przedmiot to tzw. ster balansowy (lub zrównoważony, z niem. *Wippruder*)<sup>1</sup>, należący pierwotnie do drewnianej jednostki rzecznej. Większość elementów konstrukcyjnych steru: trzon, sterownica (rumpel) oraz płetwa sterowa, zachowało się w stanie bardzo dobrym (ryc. 1). Poważniejsze uszkodzenia stwierdzono jedynie w przypadku dwóch dolnych klepek zewnętrznej części płetwy sterowej. Drobne ubytki zaobserwowano także na zakończeniu sterownicy. W obu przypadkach zniszczenia powstały prawdopodobnie dopiero w wyniku procesów podepozycyjnych.

Główny element konstrukcyjny steru – trzon o długości 260 cm – wykonano z pojedynczego bloku drewna. W przekroju przyjmuje prostokątny kształt o wymiarach 30 × 26 cm. Od podstawy trzonu w kierunku sterownicy wycięto podłużny otwór o długości 170 cm i szerokości 7 cm, w który następnie wklonowano klepki tworzące płetwę sterową.

Sterownica z charakterystycznym łukowatym wygięciem łączy się z trzonem na wysokości około 230 cm od jego podstawy (dokładniejsza analiza sposobu montażu sterownicy do trzonu jest mocno utrudniona ze względu na żelazne okucia osłaniające całe złącze z każdej strony). Przekrój sterownicy nie jest jednakowy na całej jej długości – w miejscu łączenia z trzonem niemal kwadratowy

---

<sup>1</sup> Terminologia za: Mielcarek 1974.

(o wymiarach  $28 \times 30$  cm), przy zakończeniu prawie owalny. W odległości 20 cm od miejsca łączenia z trzonem jest eliptyczny otwór o wymiarach  $12 \times 0,9$  cm. Rozmiar oraz obecność wzmocnienia w postaci masywnego, żelaznego okucia otaczającego całe wycięcie wskazuje na jego wykorzystanie do mocowania steru na rufie jednostki.

Żelazne okucia są obecne także po bokach trzonu i sterownicy, z tyłu, w miejscu łączenia obu elementów oraz od spodniej i wierzchniej strony. Wszystkie okucia wykonano z żelaznych arkuszy blachy grubości około 0,5–0,6 cm. Do ich montażu wykorzystano zarówno żelazne nity, jak i śruby zabezpieczone z jednej strony kwadratową nakrętką. Duże zagęszczenie nitów zaobserwowano w miejscu łączenia trzonu i sterownicy. Umieszczono je w czterech rzędach, w regularnych odstępach od siebie, dodatkowo wzmacniając całość dwoma masywnymi śrubami umieszczonymi w narożnikach powstałej siatki nitów.

Od góry można zaobserwować niewielkie przesunięcie całego okucia względem otworu. Może to być wynikiem błędu projektowego jeszcze na etapie budowy i łączenia ze sobą obu części. Od spodu na okuciu widać dodatkowe zgrubienie w formie żelaznego kołnierza, które ułatwiało najprawdopodobniej montaż steru na pionowo ustawionym trzpieniu, na rufie jednostki, co pozwoliło zniwelować tym samym problem krzywizny samej sterownicy (ryc. 2).

Bezpośrednio za otworem montażowym na górnym okuciu sterownicy zachował się fragment konstrukcji flagsztoku, średnicy około 5 cm. Zamocowano go do okucia przy pomocy czterech masywnych wkrętów. Za elementem umieszczono także formę prostej półkluzy (ryc. 3).

Płetwę sterową tworzy sześć klepek grubości 7 cm. Do steru zostały przytwierdzone poprzez wklinowanie ich w podłużny otwór, specjalnie wycięty w tym celu w trzonie. Wklinowane w trzon klepki usztywniono następnie żelaznymi nitami o średnicy 2–4 cm. Jako dodatkowe wzmocnienie, po bokach trzonu, z każdej strony umieszczono cztery podłużne, półokrągłe w przekroju listwy grubości 10 cm.

Długość poszczególnych klepek dobrano w sposób pozwalający uzyskać kształt trapezu prosto zakończonego od strony zewnętrznej części płetwy oraz krzywizną biegnącą od wewnątrz pod kątem około  $50^\circ$  do jej podstawy, tworząc tzw. płetwę wewnętrzną. Najdłuższa z klepek u podstawy mierzy 3,60 m. Najkrótsza, znajdująca się najwyżej płetwy steru, dochodzi jedynie do połowy szerokości trzonu i jej długość wynosi około 52 cm. Szerokość poszczególnych klepek jest stała: 29–30 cm. Jedynie w przypadku trzeciej klepki, licząc od podstawy płetwy, zastosowano szerszą deskę – 39 cm.

Uszkodzenia dwóch dolnych klepek od strony płetwy zewnętrznej pozwoliły na częściowy wgląd w sposób mocowania i usztywnienia konstrukcji płetwy.



Na wewnętrznych krawędziach sąsiadujących ze sobą klepek, w odległości około 20 cm od zakończenia, a także w odległości około 20 cm od trzonu, stwierdzono obecność metalowych trzpieni o średnicy około 2 cm, wpuszczonych w wywiercone w klepkach otwory (ryc. 4). Ze względu na charakter wstępnych oględzin znaleziska ograniczono się jedynie do pobieżnej oceny usztywnienia jedynie w przypadku dwóch dolnych, zniszczonych klepek.

Na górnej klepce poszycia zewnętrznej części płetwy sterowej zachowały się częściowo wbite gwoździe. Ich obecność w tym miejscu świadczy o możliwości montażu na tej części steru drewnianej skrzyni, którą w przypadku maksymalnego zanurzenia jednostki napełniano kamieniami jako dociążenie (Mielcarek 1986, 32). Obecność trzech niewielkich otworów na bocznej powierzchni tej klepki sugeruje, że konstrukcję skrzyni stabilizowano dodatkowo linami, o czym świadczy także zachowany przy skrajnym otworze ich fragment (ryc. 5).

Cechy konstrukcyjne steru, o bardzo charakterystycznym kształcie płetwy sterowej, pozwalają wstępnie określić obiekt jako urządzenie sterowe drewnianej jednostki rzecznej w typie tzw. odrzaka (lub odraka, z niem. *Oderkahn*) – popularnego typu w żegludze odrzańskiej w XVIII–XIX wieku. Jednostki określane tym mianem są wzmiankowane w źródłach już na przełomie XV/XVI stulecia, jednak powszechnym środkiem żeglugi śródlądowej w dorzeczu Odry stały się dopiero w początkach XVIII wieku (Ossowski 2010, 133). Odrzaki cechowały się wydłużonym, smukłym kształtem kadłuba, który dochodził do 30–40 m długości i około 3–4 m szerokości (ryc. 6). Były szczególnie przydatne podczas żeglugi pod prąd rzeki oraz na kanałach, ze względu na ich stosunkowo niewielką szerokość, a także rodzaj stosowanego ożaglowania, co wymagało mniejszej załogi do jego obsługi (Ossowski 2001, 135).

Cechą charakterystyczną statków w typie odrzaka jest przede wszystkim podniesiony i wydłużony nawis dziobowy i rufowy. Uzyskiwano go poprzez spasowanie na rufie i dziobie jednostki elementów poszycia ze specjalnie podniesionymi klepkami dna, tworząc w ten sposób tzw. kafę (z niem. *Kaffe* lub *Scharstück*) (Mielcarek 1974, 23). W XIX wieku na odrzakach zaczęto stosować ster balansowy, którego wewnętrzna część płetwy sterowej miała wchodzić pod kafę (Mielcarek 1974, 32). Pozwoliło to na zwiększenie manewrowości jednostki, zagospodarowując przestrzeń pod nawisem rufowym, bez wpływu na długość całkowitą statku (ryc. 7) (Teubert 2010, 313–314).

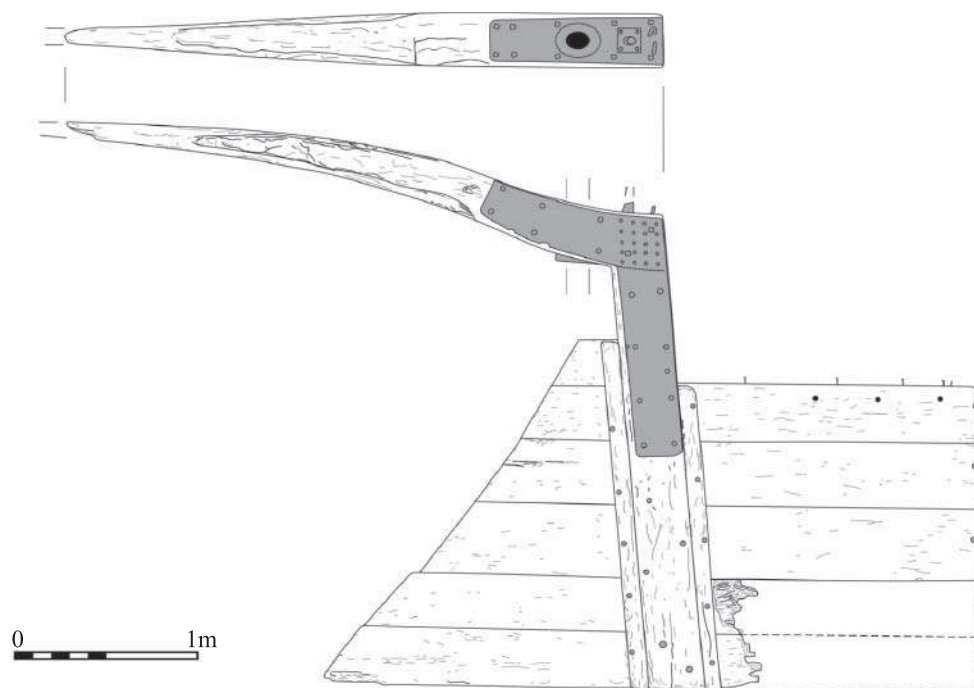
Wzrost udziału żelaza w szkodnictwie rzeczonym pod koniec XIX wieku oraz zastosowanie na szerszą skalę silnika parowego wywarły wpływ na sposób budowy jednostek odrzańskich (Mielcarek 1986, 390). Rezygnacja z drewna jako podstawowego budulca oraz wprowadzenie żelaza jako materiału do konstrukcji burt i części osprzętu pozwoliły znacząco zwiększyć nośność jednostek rzecznych. Na podstawie tych informacji można wstępnie próbować datować

znalezisko na przełom XIX/XX wieku, na okres między wprowadzeniem steru balansowego na jednostkach odrzańskich a rozpowszechnieniem konstrukcji żelaznych.

Mimo potwierdzonej przez źródła historyczne i ikonograficzne popularności odrzaków w żegludze XVIII–XIX wieku do czasów współczesnych nie zachowało się wiele zabytków szkutnictwa odrzańskiego. Dotychczasowo jedynym tego typu znaleziskiem były dwa drewniane wraki z XVIII wieku odkryte w Krośnie Odrzańskim, woj. lubuskie w 2003 roku (Ossowski 2010, 128–131). Z terenów Szczecina znaleziskiem odnoszącym się do żeglugi śródlądowej z początku XX wieku jest wrak barki o cechach konstrukcji drewniano-żelaznej, wydobyty w trakcie prac renowacyjnych przy Bulwarze Piastowskim w marcu 2011 roku. Być może obecne znalezisko pozwoli poszerzyć wiedzę i jednocześnie zwrócić większą uwagę na zagadnienie dziejów żeglugi na Odrze.

mgr Michał Grabowski  
mgrab87@wp.pl

mgr Aleksander Ostasz  
aleksander.ostasz@archo-divers.pl



Ryc. 1. Rysunek dokumentacyjny wydobytego steru, rys. M. Grabowski  
Fig. 1. A documentation drawing of the excavated rudder, drawing M. Grabowski



Ryc. 2. Widok na otwór mocujący na sterownicy od strony dolnego okucia, fot. A. Ostasz  
Fig. 2. A view of the fixing hole from the side of the lower mount, photo A. Ostasz



Ryc. 3. Widok na podstawę jednej z klepek, z której wychodzi metalowy trzpień łączący ten element z zachowanym fragmentem jednej z uszkodzonych klepek, fot. A. Ostasz  
Fig. 3. A view of the base of one of planks, from which protrudes a metal pin that connects the element with a preserved fragment of one of the damaged planks, photo A. Ostasz

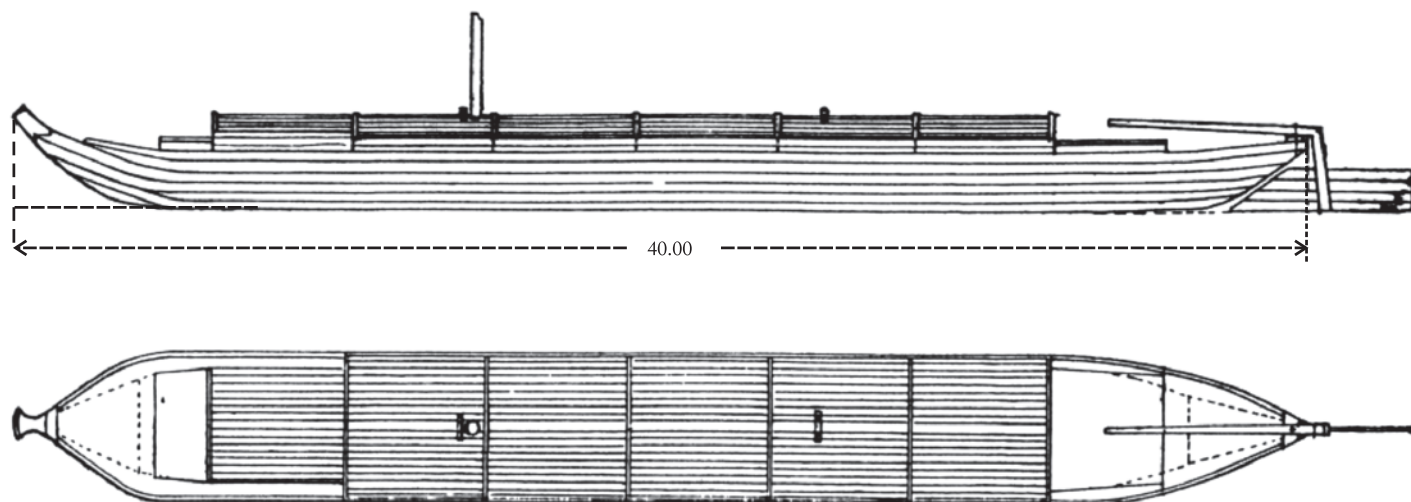




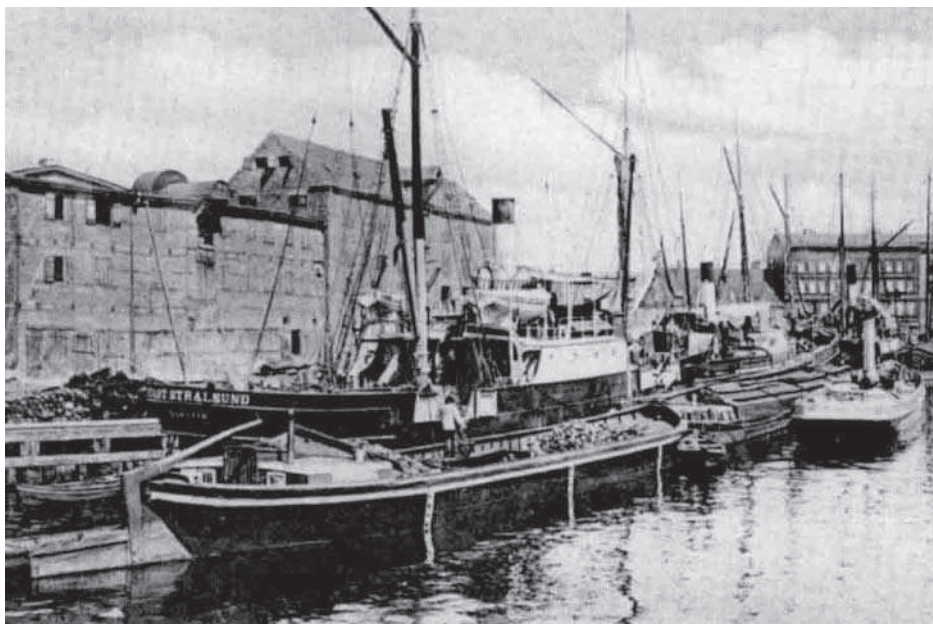
Ryc. 4. Widok na górne okucie sterownicy z pozostałością po flagsztoku i półkluźą. Wewnątrz otworu widoczne przesunięcie okucia względem samego otworu, fot. A. Ostasz  
 Fig. 4. A view of the upper mount of the tiller with rests of the ensign stick and the fairlead. Inside the hole, the mount shift in respect of the hole itself is visible, photo A. Ostasz



Ryc. 5. Widok na otwór w górnej klepce zewnętrznej części płetwy sterowej z zachowanym fragmentem sznura. Na górnej powierzchni obecne gwoździe, prawdopodobnie mocujące skrzynię z dociążeniem steru, fot. A. Ostasz  
 Fig. 5. A view of the hole in the top plank of the outer part of the rudder's fin with a preserved fragment of a rope. On upper surface there are nails, presumably for fixing a box with rudder ballast, photo A. Ostasz



Ryc. 6. Rekonstrukcja rysunkowa barki odrzańskiej z początku XX wieku opracowana przez O. Teuberta w 1912 roku, za: Ossowski 2010, 137  
Fig. 6. A drawn reconstruction of an Odra barge from the beginning of the 20th century prepared by O. Teubert in 1912, after Ossowski 2010, p. 137



Ryc. 7. Barka przy nabrzeżu nad Kanałem Zielonym w Szczecinie, fotografia z 1904 roku. Widać fragment steru z płetwą sterową wchodzącą pod kafę, za: Różycki, Filipiak 1996, 23  
Fig. 7. A barge at a wharf of the Green Canal in Szczecin, photo from 1904. A part of rudder with rudder fin entering under sternpost, after Różycki and Filipiak 1996, 23

## Literatura

### **Mielcarek A.**

- 1974        *Statek Odrzański (Odrak)*, „Materiały Zachodniopomorskie” 20, 377–395.  
1986        *Statki odrzańskie w XIX i początkach XX wieku*, „Nautologia” 21/1, 23–34.

### **Ossowski W.**

- 2010        *Przemiany w szkutnictwie rzeczonym w Polsce*, Gdańsk.

### **Teubert W.**

- 2010        *Der Flussschiffbau*, „Historische Schifffahrt Band 157” [reedycja książki z 1920 r.], Bremen.