

ARTUR TRAPSZYC

Muzeum Etnograficzne im. Marii Znamierowskiej-Prüfferowej w Toruniu
E-Mail: rybolowstwo@etnomuzeum.pl

ŁÓDŹ POMORSKA OSTATNIE OGNIWO ŁAŃCUCHA TYPOLOGICZNEGO W SZKUTNICTWIE DOLNEJ WISŁY*

Tradycyjna łódź klepkowa na Wiśle pojawiła się dużo wcześniej niż na innych wodach śródlądowych Polski. W przeciwieństwie do Bugu, Narwi i Niemna, jezior Suwalszczyzny, Wileńszczyzny czy Kaszub, gdzie na początku XX stulecia często przeważały jeszcze czółna dłubane¹, szlak wiślany przynajmniej od końca XIX wieku stał się domeną konstrukcji zbijanych z desek². Poszczególne typy łodzi klepkowych mogły „przywędrować” na te tereny wraz z osadnikami pochodzącymi z terenów zachodnich (niemieckich i niderlandzkich), tzw. olęderami, a zanotowane przez badaczy formy szkutnicze prawdopodobnie łączyć należy z późniejszą falą kolonizacji przypadającą na XIX stulecie³. Sformułowany tu pogląd dotyczy również

* Od ujścia Narwi.

¹ A. Chętnik, *Rybolówstwo na Narwi*, w: *Ziemia*, 2 (1911), s. 69; A. Fischer, *Kaszubi na tle etnografii – studium porównawcze* (1934), s. 32; J. Litwin, *Współczesne szkutnictwo ludowe nad Bugiem*, w: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 31, 2 (1983), s. 187–195; F. Lorentz, *Zarys etnografii kaszubskiej*, (1934), s. 22; M. Znamierowska-Prüfferowa, *Rybolówstwo Jezior Trockich (Rys etnograficzny)*, (1930), s. 54; eadem, *Rybolówstwo w okolicach Druskiennik*, (1934), s. 14.

² J. Litwin, *Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku*, (1995), s. 44–45, 152, 176–177; B. Ślaski, *Splaw i splawnicy na Wiśle*, (1916), s. 19.

³ Osadnictwo olęderskie w dolinie Wisły to trwająca kilka stuleci (XVI–XVIII/XIX w.) kolonizacja wyspecjalizowanych grup meliorantów i rolników, początkowo głównie z Niderlandów. Nazwa „osadnictwo olęderskie”, nawiązująca do etnosu (Holendrzy) i wyznania (menonityzm), z czasem stała się określeniem typu osadnictwa na prawie

łodzi pomorskiej, która co najmniej do połowy XX wieku niepodzielnie panowała na kujawsko-pomorskim odcinku Wisły.

Systematyczne badania nad tradycyjnym szkutnictwem wiślanym podjęto w Polsce stosunkowo późno, dopiero po II wojnie światowej⁴. W tym okresie w użyciu były głównie mniejsze jednostki, stąd zainteresowanie badaczy koncentrowało się przede wszystkim na łodziach rybackich i komunikacyjnych. Obok Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku i jego Oddziału w Tczewie⁵, problematyką tradycyjnego szkutnictwa na Wiśle zajęto się także w Muzeum Etnograficznym w Toruniu. Szerzej zakrojone penetracje terenowe, pomimo że były realizowane dopiero w ostatniej dekadzie XX wieku, przyniosły konkretne rezultaty. Między innymi zakupiono dwa ostatnie egzemplarze łodzi pomorskiej, które reprezentują typ małej jednostki pływającej z dolnego odcinka rzeki⁶.

Szkutnictwo, a zwłaszcza rybołówstwo ludowe to dwa wiodące tematy badawcze Działu Rybołówstwa i Zajęć Wodnych Muzeum Etnograficznego w Toruniu, założonego po II wojnie światowej przez profesor Marię Znamierowską-Prüfferową. Twórczyni i pierwsza dyrektorka tej placówki obu wymienionym profesjom poświęciła uwagę jeszcze w latach 30. ubiegłego stulecia, w ramach swej pracy w uniwersyteckim Muzeum Etnograficznym w Wilnie. Nic więc dziwnego, że tę problematykę kontynuowano także w Toruniu⁷. Już na przełomie lat 60. i 70. XX wieku pracownicy Muzeum

wieczystej dzierzawy gruntów (emfiteuzy). W połowie XIX wieku ołędrami nazywano osadników różnej narodowości, przeważnie Niemców, ale też Polaków, Czechów i Węgrów; K. Ciesielska, *Osadnictwo 'ołęderskie' w Prusach Królewskich i na Kujawach w świetle kontraktów osadniczych*, w: *Studia i Materiały do Dziejów Wielkopolski i Pomorza*, 4 (1958), s. 219–256; W. Marchlewski, *Przyczynek do dziejów osadnictwa ołęderskiego w środkowym biegu Wisły w XIX–XX w. (do 1945 r.)*, w: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 36 (1988), 3, s. 501–513.

⁴ Litwin, *Polskie szkutnictwo*, s. 18–25; A. Trapszyc, *Z badań nad ludowym szkutnictwem wiślanym w wieku XX*, w: *Nautologia*, 34, 3–4 (132) (1999), s. 82–83.

⁵ Obecnie oddział Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Wśród badaczy szkutnictwa z tego ośrodka wymienić należy Romana Klima, Jerzego Litwina i Przemysława Smolarka.

⁶ Jeden egzemplarz łodzi znajduje się w zbiorach Muzeum Wisły w Tczewie, drugi w Muzeum Etnograficznym w Toruniu: K. Zamościński, *Znaczenie zbiorów etnograficznych w muzeach morskich i rzecznych na przykładzie zbiorów łodzi tradycyjnych CMM w Gdańsku*, w: *Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski*, red. S. Januszewski, (2006), s. 377.

⁷ A. Trapszyc, *Badania nad rybołówstwem i zajęciami wodnymi w Muzeum Etnograficznym Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie i w Muzeum Etnograficznym w Toruniu*,

zarejestrowali tradycyjny typ łodzi klepkowej, którą w okolicach Torunia rybacy najczęściej nazywali łodzią pomorską⁸. Ta popularna na Wiśle forma skutnicza⁹ nie doczekała się wtedy szczegółowego opracowania, ale podstawowe informacje na jej temat odnotowano w wywiadach zachowanych w muzealnym archiwum. Bożena Dudarewicz, autorka zapisu z przeprowadzonych badań odnotowała, że miejscowi rybacy użytkowali łodzie pochodzące z warsztatu skutniczego z Silna pod Toruniem. W tej niewielkiej wsi, do 1945 roku zamieszkaney głównie przez Niemców (potomków dawnych osadników olęderskich) działał skutnik Sztojke¹⁰. Świadczył on usługi dla okolicznych mieszkańców, wśród których dominowali toruńscy rybacy¹¹. Z wywiadów Dudarewicz dowiadujemy się ponadto, że łodzie z Silna reprezentowały typ pomorski „z uciętym tyłem”¹², a skutnik zakończył swą działalność po II wojnie światowej¹³. Te lakoniczne i nieopublikowane nigdzie dane próbowałem uzupełnić w latach 90. minionego stulecia podczas szerzej zakrojonych badań, jakie prowadziłem wspólnie z Ireną Wronkowską¹⁴. Wywiadom terenowym towarzyszyła kwerenda w Archiwum Państwowym w Toruniu. Dzięki nim udało się pogłębić naszą wiedzę na temat warsztatu w Silnie, produkowanych tam łodzi oraz ich wykonawcach. Pozyskane informacje zebrałem w artykule, który ukazał się w 1999 roku w *Roczniku Muzeum Etnograficznego w Toruniu*¹⁵. Obecnie pragnę je tu nie tylko przypomnieć, ale również przedstawić w szerszym kontekście,

w: *Przeszłość etnologii polskiej w jej terażniejszości*, red. Z. Jasiewicz, T. Karwicka, (*Prace Komitetu Nauk Etnologicznych PAN* 10, 2001), s. 143–157.

⁸ Ilustracja nr 1.

⁹ W okolicach Chełmna zanotowana została już w okresie międzywojennym: W. Łęga, *Ziemia Chełmińska*, (1961), s. 152. Łódź o zbliżonej konstrukcji z obszaru Żuław znajdujemy w pracy: W. Mitzka, *Deutsche Bauern und Fischerbotte*, (1933), s. 23, 26.

¹⁰ W takiej formie nazwisko skutnika pojawia się w zapisie B. Dudarewicz: Archiwum Muzeum Etnograficznego w Toruniu (dalej AMET), sygn. 31/76.

¹¹ AMET, sygn. 30–31/76, 20/77, 1–2/78, 23/79.

¹² AMET, sygn. 20/77.

¹³ Rozpoczął działalność jeszcze przed I wojną światową. AMET, sygn. 1/78.

¹⁴ Irena Wronkowska, w latach 1989–1999 kierownik Działu Rybołówstwa i Zajęć Wodnych Muzeum Etnograficznego.

¹⁵ A. Trapszyc, *Warsztat skutniczy z Silna pod Toruniem. Uwagi do typologii łodzi ludowych używanych na dolnej Wiśle*, w: *Rocznik Muzeum Etnograficznego w Toruniu*, 2 (1999), s. 53–75; na podstawie wywiadów uzupełniających okazało się, że warsztat prowadziło dwóch skutników, ojciec i syn.

podkreślając znaczące miejsce łodzi pomorskiej w łańcuchu typologicznym szkutnictwa Dolnej Wisły. Wydaje się to bardzo istotne, zwłaszcza, że wiedza na ten temat ma niewielkie odzwierciedlenie w literaturze naukowej, nie jest także rozpowszechniona wśród pasjonatów tradycyjnego szkutnictwa i grona „miłośników” Wisły oraz jej historii.

Warsztat w Silnie, działający co najmniej przez pierwszą połowę XX wieku, był jednym z wielu ośrodków szkutniczych nad Wisłą kujawsko-pomorską. Podobne warsztaty zlokalizowane były między innymi w Parstkach pod Grudziądzem, Gniewie oraz Drewnicy na Żuławach. Do końca I wojny światowej (a właściwie do roku 1920, kiedy te tereny zostały przyłączone do Polski), ten liczący 222 km długości odcinek rzeki znajdował się w granicach niemieckiej prowincji Prusy Zachodnie¹⁶. Wyjątkowość warsztatu silnieńskiego nie wynikała jednak tylko z jego „newralgicznego” położenia tuż przy granicy prusko-rosyjskiej¹⁷, miała ona związek przede wszystkim z rozmiarami produkcji ukierunkowanej na obsługę bardzo chłonnego rynku rybacko-kupieckiego w okolicach Torunia. Należy podkreślić, że jest to najlepiej poznany warsztat budowy łodzi pomorskich – możemy o nim powiedzieć dużo więcej niż o innych podobnych „stoczniach”.

Nadgraniczna lokalizacja Silna w XIX wieku, bezpośrednie sąsiedztwo z Kongresówką spowodowały przemiany, dzięki którym miejsce to uznać można za klasyczny przykład historyczno-kulturowej demarkacji, wyrażającej się między innymi w wyraźnym podziale na dwie odmienne tradycje szkutnicze i rybackie. Atrybutami tej dychotomii są dwa typy łodzi: pomorskiej, charakterystycznej dla kujawsko-pomorskiego (pruskiego) odcinka rzeki¹⁸, oraz nieszawskiej (*nieszawki*), która występowała na Wiśle kujawsko-dobrzyńskiej (znajdującej się pod zaborem rosyjskim). Ich odmienność wiązała się z preferowanymi metodami eksploatacji wód przez rybaków. *Pomorzacy* ograniczali się do przybrzeżnego rybołówstwa żakowego, wybierając bierną metodę chwytania ryb z zastosowaniem dwóch podstawowych pułapek łownych (*żaków* i *wierszy*). *Kongresiacy* byli zwolennikami aktywnego rybołówstwa sieciowego, realizowanego w nurcie rzeki za pomocą trójściennych sieci spławnych, tzw. *drygawic*. Pomorskie *żaki* i kujawskie *drygawice* stały się więc atrybutami dwóch różnych mo-

¹⁶ Ilustracja nr 2.

¹⁷ Ilustracja nr 3.

¹⁸ Ilustracja nr 2.

deli rybołówstwa¹⁹, w których wykorzystywano również dwa odmienne typy łodzi, *żakówkę* oraz spełniającą funkcję „łodzi sieciowej” *nieszawkę*²⁰. Uzupełnieniem tego obrazu jest trzeci z kolei typ formy skutniczej, który występował wówczas na mazowieckim odcinku rzeki. Chodzi o tzw. *lejtak*, stosowany w rybołówstwie nurtowym²¹ oraz jego odmianę zwaną *póllejem* lub *holenderką* (*olęderką*). Tę ostatnią łódź zalicza się do pojazdów wodnych wykorzystywanych raczej w komunikacji, nie w rybołówstwie²². Warto przy okazji zwrócić uwagę na wymowną nazwę ostatnio wymienionej pływaniki: *holenderka*. Wskazuje ona, że ten typ łodzi był wykorzystywany przez osadników olęderskich, być może też przez nich nad Wisłę wprowadzony. Jako argument w dyskusji na ten temat w literaturze przedmiotu²³ wskazuje się liczne germanizmy w nazewnictwie skutniczym (oraz rybackim i żeglarskim)²⁴. W alternatywnej teorii na temat genezy form wiślanych łodzi zwraca się z kolei uwagę na fakt zapożyczenia wzorów z większych jednostek spławnych, które występowały na tych terenach jeszcze na początku XX wieku²⁵.

Powróćmy jednak do łodzi pomorskiej, a ściślej do jej konstrukcji. Charakterystyczną cechą silnieńskiej *krypy* jest jej nieco korytowaty kształt: pawężowe zwieńczenie dziobu i rufy, niewielki wznios dna, wąska opaska burtowa, drewniane knagi i dulki²⁶. W klasycznej wersji rybackiej dochodziła ona do 720 cm długości, choć egzemplarze zarejestrowane podczas prowadzonych przeze mnie badań nie osiągnęły wymiaru 700 cm²⁷. Największa szerokość przy dnie (dwie deski łączone na styk), między pierwszą a drugą parą ożebrowania, rzadko przekraczała 50 cm. Przy burtach, w punkcie ich największego rozchylenia, 120 cm. Wysokość burt (dwie klepki poszycia łączone „na zakładkę” i opaska) wahała się w granicach

¹⁹ Ilustracje nr 4 i 5.

²⁰ A. Trapszyc, *Rybaczy nieszawscy. Studium z dziejów grupy zawodowo-regionalnej XX wieku*, (2017), s. 99–105, 107–121. Ilustracje nr 6 i 7.

²¹ Ilustracja nr 8.

²² J. Litwin, *Nadwiślańskie skutnictwo ludowe*, w: *Nautologia*, 26 (1992), 3–4, s. 26.

²³ *Ibidem*, s. 20.

²⁴ B. Ślaski, *Słownik rybacko-żeglarski i skutniczy*, (1930).

²⁵ Litwin, *Polskie skutnictwo*, s. 151, 335, 339.

²⁶ Ilustracja nr 6.

²⁷ Długość łodzi znajdującej się w zbiorach Muzeum Etnograficznego w Toruniu wynosi 695 cm.

40–50 cm. Pawęż rufową (*rufsztaba* lub *rufkloc*) stanowiła gruba (około 5 cm) deska o szerokości około 30 cm na krawędzi dolnej i około 65 cm na szczycie. Od góry nabijano na nią stosunkowo wąską, grubą (11 cm) opaskę, w której osadzano drewniane kołki (*dulki*) do opierania wiosła pychowego (*rygla*, *wiesła*, *pychówki*). Wymiary pawęzy dziobowej (*sztaba* lub *kloc*) wynosiły odpowiednio 20–25 lub 30–35 cm. Na charakterystyczną „korytowatość” tej łodzi duży wpływ miało niewielkie podgięcie dna. Wznios dziobowy to tylko 35 cm, a rufowy zaledwie 15–20 cm. Według opinii użytkowników wystarczyło to, aby *szalupa* szła lekko, nie ciągnąc za sobą wody. Ożebrowanie kadłuba stanowiło 6–7 par wręgów wykonanych z drewnianych krzywulców mocowanych do dna kołkami, a do burt gwoździami²⁸. Niektóre jednostki budowane lub naprawiane w latach 80. i 90. XX wieku miały już żebra ze stalowych kątowników. Wyposażenie stanowiła ławka z otworem na maszt, usytuowana nad drugą parą wręgów oraz *siadanka* mocowana w części rufowej. Deski dna, burt i ławki były wykonywane z drewna sosnowego. Na wręgi, pawężę i knagi wybierano twardsze gatunki (dąb lub akację).

Nie wchodząc w szczegóły procesu budowy łodzi pomorskiej²⁹, chciałbym zwrócić uwagę, że zasadniczo nie odbiegał on od wielokrotnie opisywanych czynności wykonywanych przy budowie innych wiślanych *szkutek*³⁰. Formowanie kadłuba odbywało się przeważnie metodą skorupową, polegającą na ułożeniu desek poszycia przed usztywnieniem go wręgami. W przypadku ożebrowania stalowego kolejność mogła być inna: najpierw następował montaż szkieletu, do którego przykręcano klepki boczne. Taki proces, bardziej rozpowszechniony w szkutnictwie nadmorskim, nazywany jest metodą szkieletową. Ciekawostką jest fakt, który zanotowałem w Świeciu nad Wisłą. Po zбиciu dna szkutnik najpierw montował tylko dwa skrajne kątowniki. Pozostałe żebra zakładał po przyśrubowaniu poszycia i włożeniu

²⁸ Podane wymiary pochodzą z pomiarów terenowych oraz z wywiadów z użytkownikami łodzi.

²⁹ Por. Trapszyc, *Warsztat szkutniczy z Silna*, s. 59–62.

³⁰ Litwin, *Nadwiślańskie szkutnictwo*, s. 25–27; P. Smolarek, *Szcutnicy z okolic Kazimierza Dolnego i ich łodzie*, w: *Nautologia*, 31 (1996), 1, s. 16–19; A. Trapszyc, *Rybaczy niezawscy i ich łodzie (Świecie – Grudziądz). Materiały do dziejów tradycyjnego rybołówstwa i szkutnictwa wiślanego w wieku XX*, w: *Rocznik Muzeum Etnograficznego w Toruniu*, 3 (2007), s. 7–22.

pawęży. Ten dwufazowy proces ożebrowania jest dość osobliwym przykładem połączenia metody szkieletowej i skorupowej³¹.

Parametry oraz kształt łodzi pomorskiej wyraźnie kontrastują z jednostkami, które budowano i użytkowano na Kujawach³². *Nieszawka* to forma odznaczająca się smukłością linii i proporcją kształtów³³. Wypukło rozłożone klepki burt i dna schodzą się w uniesionej ku górze sztabce sprawiając, że tę część pływanki określano „kaczą piersią”. Rozwiązanie takie ułatwia pokonywanie wysokiej fali i bywa najczęściej wymienianym walorem jednostki. Wznios dziobowy, przekraczający niekiedy 60 cm, jest najbardziej rzucającą się w oczy cechą *nieszawki*. Zadarcie zamkniętej szeroką pawężą rufy do wysokości 35 cm dorównuje wzniosowi dziobowemu łodzi z Silna i wyraźnie podkreśla różnice między obiema jednostkami. Podobnymi wskaźnikami charakteryzuje się mazowiecka forma skutnicza³⁴. Wspomniany *lejtak* i *półlejt (holenderka)* posiadały jednak, w porównaniu z często „klocowatym” dziobem *nieszawek*, nieco mniejsze i staranniej uformowane sztabki (także na rufie). Poza drugorzędnymi różnicami, jakie znajdujemy analizując budowę tych jednostek³⁵, można powiedzieć, że wykazywały one wiele podobieństw stanowiąc przeciwieństwo form skutniczych z Kongresówki w stosunku do łodzi z Pomorza.

Kształt i właściwości użytkowanych na Wiśle jednostek należy także odnieść do warunków hydrologicznych w dolnym biegu rzeki. Na uregulowanym odcinku Wisły pomorskiej, która od nadgranicznego Silna aż po ujście stanowiła obwałowany i uzbrojony tamami regulacyjnymi tor wodny³⁶, nawigacja była łatwiejsza niż na „dzikiej” rzece po drugiej stronie

³¹ A. Trapszyc, *Szutknicy z okolic Świecia nad Wisłą i ich łodzie*, w: *Nautologia*, 35, 3–4 (2000), s. 30.

³² Opis *nieszawki* i proces jej budowy znajdziemy w: Litwin, *Polskie szkutnictwo*, s. 173–176.

³³ Ilustracja nr 7.

³⁴ Ilustracja nr 8.

³⁵ Różnice te odnoszą się m.in. do opasek burtowych i dulek. W *nieszawkach* opaski są szersze, a dulki w łodziach mazowieckich drewniane, na Kujawach przybierają formę żelaznych widełek (tzw. *kluczy*).

³⁶ Regulację Wisły na tym odcinku przeprowadziły Prusy w latach 1830–1907 (z przerwami): M. Matakiewicz, *Regulacja Wisły*, w: *Monografia Wisły*, 10 (1920), s. 63–64.

granicy³⁷. Wydaje się więc, że bardziej zgeometryzowana forma skutnicza z Pomorza to odpowiedź na stosunkowo stabilny nurt i mniejsze falowanie wody. Stąd *łódź sztojkowska* charakteryzowała się większą wypornością, mniejszym zanurzeniem, była wolniejsza i łatwiejsza w prowadzeniu *na pych*. *Nieszawka* oraz *lejtak* musiały być z kolei dostosowane do rzeki uregulowanej jedynie szcążkowo, przeważnie zaś naturalnej, szeroko rozlanej, kapryśnej i narażającej żeglarzy na pokonywanie wysokiej fali. Odmienne warunki nawigacyjne na Wiśle wywarły także wpływ, jak wspomniano, na model uprawianego pod dwoma zaborami rybołówstwa.

Ta wzajemna, o podłożu historyczno-kulturowym, opozycja terenów znajdujących się po obu stronach granicy znajduje odzwierciedlenie w słownictwie ludowym. *Koryto*, *świńskie koryto*, *trumna* albo *krypa* są przykładami pogardliwych nazw stosowanych przez Kujawiaków dla określenia wytworów szkutnictwa pomorskiego. Kontrastują one z przymiotnikami opisującymi własne łodzie (*nieszawki*), które były *śpręgowne*, *eleganckie* i „fachowe”. Pomorzacy określali je natomiast *szpycami* (*szpicami*) lub nieszawskimi *szpickami*, rzadziej *gondolkami* lub *czajkami*. Te bardziej neutralne nazwy świadczą o uznaniu dla kujawskich „łodzi z czubami”. Toruńscy rybacy najbardziej cenili jednak *szalupy* z Silna, które były: „piękne, jak z obrazka”, „bezkonkurencyjne”, „najlepsze”, „zwrotne”, „lekkie”, „wytrzymałe”. Z powyższego zestawienia wyraźnie widać, że każdy zachwalał własną konstrukcję. Interesujące jest również zestawienie nazw dla obu „opozycyjnych” grup rybaków. Od kujawskich i mazowieckich „łodzi z czubami” (z dziobami) prawdopodobnie pochodziło zanotowane przeze mnie w podtoruńskiej Złotorii przezwisko *Czubole* (*Czuby*) lub *Dziobole*. Współwystępowało ono z częściej używanymi nazwami *Kongresiacy* i *Nieszawiacy*, którymi mieszkańcy Pomorza określali ludność z terenów po drugiej stronie granicy. Ci natomiast najczęściej odwdzięczali im się obraźliwym określeniem *Prusaki* lub *Krzyżaki*³⁸. Jak z tego wynika, wzajemny stosunek rybaków pomorskich i kujawskich (także mazowieckich) charakteryzował się megalomanią grupową, powszechną wśród dawnych i współczesnych społeczności typu tradycyjnego. Polegała ona na nieobiektywnym oraz

³⁷ Ilustracje 2 i 3.

³⁸ T. Karwicka, *Kultura ludowa ziemi dobrzyńskiej*, (1979), s. 88–89; Trapszyc, *Rybaczy nieszawscy. Studium z dziejów*, s. 165–167, 202.

przesadnym dyskredytowaniu sąsiadów, których wizerunek mityzowano i zniekształcano w celu dowartościowania grupy własnej³⁹.

Wzajemną niechęć łączyć należy także z faktem długookresowej izolacji grup rybackich, którą wzmacniała przebiegająca na tych terenach w latach 1815–1920 granica⁴⁰. Po przyłączeniu Pomorza w 1920 roku do Polski stopniowo następowała niwelacja różnic kulturowych, chociaż niektóre utrwalone przez lata zwyczaje okazały się bardzo trwałe. Po włączeniu dzielnicy pruskiej do odrodzonego państwa polskiego rozpoczęły się migracje rybaków z dawnej Kongresówki w dół Wisły. W rezultacie stopniowo poszerzał się obszar występowania użytkowanego przez nich typu łodzi. Używana pierwotnie na terenach Kujaw i ziemi dobrzyńskiej *nieszawka* pojawiła się na Pomorzu, początkowo jedynie w niektórych miejscowościach, współwystępując z tutejszymi łodziami. Sytuacja zmieniła się zasadniczo po II wojnie światowej. Opuszczone przez nadwiślańskich Niemców gospodarstwa przejmowane były przez polską ludność, między innymi rybaków z Kujaw i Mazowsza. Wraz z zamykaniem warsztatów, w których budowano łódź typu pomorskiego (prowadzonych głównie przez Niemców), stopniowo *krypa* zaczęła znikać z krajobrazu Dolnej Wisły. Na niektórych odcinkach *nieszawka* wyparła miejscowe łodzie już na przełomie lat 60. i 70. XX wieku (w Grudziądzu i Tczewie)⁴¹. Na Pomorzu pojawił się także *lejtak*. Ta forma skutnicza „zadomowiła się” na tym obszarze jedynie w niektórych miejscowościach (np. pod Grudziądem). Łódź pomorska „przetrwała” do końca XX wieku. Jej pojedyncze egzemplarze spotykano jeszcze w latach 90. w okolicach Torunia, w Solcu Kujawskim, pod Chełmnem, Świeciem i Grudziądem oraz w Nowem i Gniewie. W przeciwieństwie do pierwszej połowy XX stulecia było to występowanie wyspowe, którego zasięg tylko nieznacznie przekroczył granicę dawnego zaboru. Łodzie z Silna zanotowano jedynie w sąsiednim Osieku nad Wisłą i w położonym nad Drwęcą Lubiczu.

Podsumowując zaprezentowany tu przegląd łodzi klepkowych dolnego biegu Wisły, należy stwierdzić, że używane w pierwszych dwóch dekadach

³⁹ J. Bystron, *Nazwy i przezwiska polskich grup plemiennych i lokalnych*, w: *Prace i materiały antropologiczno-archeologiczne i etnograficzne PAU*, 4 (1925), s. 95–96, 102.

⁴⁰ Ilustracje nr 2 i 3.

⁴¹ A. Trapszyc, *Rybakcy nieszawscy i ich łodzie*, s. 14–16; R. Klim, *Tczewscy rybacy*, w: *Jantarowe Szlaki*, 25 (1982), 3, s. 39–42.

minionego stulecia formy konstrukcyjne można podzielić na trzy podstawowe typy. Na odcinku mazowieckim (od ujścia Narwi do ujścia Skrwy) wykorzystywano najczęściej *lejtaki*. Wisła „kujawska”, granicząca z ziemią dobrzyńską (od ujścia Skrwy do ujścia Drwęcy i Tążyny), była z kolei domeną *nieszawki*. Na Wiśle „pomorskiej”, od granicy zaborowej pod Toruniem (ujście Tążyny) po ujście Wisły do Bałtyku, spotkać można było wyłącznie łódź pomorską. Charakterystyczna dla tego odcinka pływanek stanowiła wówczas ostatnie ogniwo łańcucha typologicznego szkutnictwa dolnego biegu rzeki⁴². Ten niemal idealny podział na trzy strefy użytkowania różnych typów łodzi uległ częściowemu rozbiću po I wojnie światowej, kiedy na Pomorzu pojawiła się również *nieszawka*. Stopniowo wypierała ona inne konstrukcje, szczególnie po II wojnie światowej, kiedy nastąpił spadek liczby łodzi pomorskich oraz ograniczenie obszaru ich występowania. Równocześnie nastąpiło poszerzenie obszaru występowania *nieszawki* na północy, aż do ujścia Wisły. Tym samym łódź kujawska zajęła strefę występowania łodzi pomorskiej, na południowym-wschodzie nie wyszła jednakże poza granicę z Mazowszem. Prawie nienaruszone okazało się zatem tylko mazowieckie „terytorium” szkutnicze. Do końca minionego stulecia występowały tam wyłącznie miejscowe typy łodzi (*lejtak* i *olejderka*), które z kolei nie były używane poza północno-zachodnią granicą Wisły „mazowieckiej”⁴³. Pojedyncze egzemplarze *lejtaków*, które pojawiały się w okolicach Grudziądza czy Fordonu, nie miały znaczącego wpływu na obraz szkutnictwa pomorskiego.

Na koniec warto podać kilka dodatkowych informacji na temat warsztatu budowy łodzi pomorskich w Silnie, które pozyskałem na podstawie wywiadów terenowych i badań w Archiwum Państwowym w Toruniu. Silno to jeden z wielu ośrodków szkutnictwa pomorskiego, jednakże prawdopodobnie o większym oddziaływaniu, niż inne. Warsztat prowadzony przez Ernsta Stoyke (ur. w 1877 r.) i Alberta Stoyke (ur. w 1904 r.) realizował zamówienia w ramach szeroko pojętych usług stolarsko-ciesielskich⁴⁴. Ojciec Ernst z pomocą syna Alberta budował oprócz łodzi rybackich również

⁴² Ilustracja nr 9.

⁴³ Pomijam tu fakt pojawienia się łodzi fabrycznych, produkowanych z tworzyw sztucznych.

⁴⁴ Na liście mieszkańców Silna z lat 1945–1946 przy nazwisku Ernst Stoyke widnieje zapis „mistrz cieśla”: Archiwum Państwowe w Toruniu, Gminna Rada Narodowa w Złotorii z lat 1945–1954, Lista mieszkańców Gromady Silno 1945–1946, sygn. 5, k. 107.

meble, okna i drzwi. W Silnie powstawały także tzw. *zygi*, większe łodzie sadzowe służące do transportu żywych ryb. Przed wojną zamawiali je kupcy rybni, przeważnie Żydzi z Ciechocinka. Osoby udzielające wywiadu na temat tego warsztatu twierdziły, że skutnik był porządnym człowiekiem, życzliwym dla Polaków i dobrze znającym język polski. Po zakończeniu wojny Ernst Stoyke, wraz z żoną Amalią i synem Albertem, nie opuścił od razu Silna. Przez kilka następnych lat budował wraz z synem łodzie, prawdopodobnie brał też udział w pracach przy odbudowie toruńskich mostów. Rodzina Stoyke musiała w końcu wyjechać z Polski. Zapewne ze względu na kwalifikacje Ernsta i Alberta mogła zrobić to nieco później, niż większość ich rodaków, wyjechała najpóźniej w 1950 roku⁴⁵. Mimo zaprzestania działalności warsztatu, silnieńskie *szalupy* długo pozostawały na wodach Wisły stanowiąc wzór dla nowo powstających jednostek. Pojedyncze egzemplarze *łodzi sztojkowski* występowały jeszcze na początku lat 90. XX wieku. Mimo powojennej ekspansji kujawskich *nieszawek*, tradycja szkutnictwa pomorskiego nie została więc od razu przerwana. Jego kres nastąpił dopiero na przełomie XX i XXI stulecia i łączył się z upadkiem tradycyjnego szkutnictwa na Wiśle.

ŁÓDŹ POMORSKA

OSTATNIE OGNIWO ŁAŃCUCHA TYPOLOGICZNEGO W SZKUTNICTWIE DOLNEJ WISŁY

STRESZCZENIE

Łódź pomorska to tradycyjny typ łodzi klepkowej i ostatnie ogniwo łańcucha typologicznego szkutnictwa Dolnej Wisły. Obszar jej występowania to odcinek tej rzeki między Drwęcą, a jej ujściem do Bałtyku. Wśród skutników działających na tym terenie do połowy XX wieku wyróżniał się Ernst Stoyke z Silna. Omawiany łańcuch typologiczny rozpoczynała mazowiecka łódź *lejtak*. Ogniwo środkowe to kujawska *nieszawka*. W drugiej połowie XX wieku łódź pomorska była coraz rzadziej używana. Mimo to pozostała ona trwałym elementem szkutnictwa wiślanego.

⁴⁵ Archiwum Państwowe w Toruniu, Rejonowy Urząd Likwidacyjny z lat 1945–1951, Toruń, sygn.1087; A. Trapszyc, *Warsztat szkutniczy z Silna*, s. 71–72.

DAS POMERELLISCHE BOOT

DAS LETZTE GLIED DER TYPOLOGISCHEN KETTE IM BOOTSBAU
AN DER UNTEREN WEICHELSEL

ZUSAMMENFASSUNG

Das pomerellische Boot ist ein traditioneller Typ der Daubenboote und das letzte Glied in der typologischen Kette des Bootsbaus an der unteren Weichsel. Es tritt in dem Gebiet des Weichselsabschnitts zwischen Drewenz und der Mündung in die Ostsee auf⁴⁶. Unter den bis Mitte des 20. Jahrhunderts in dieser Gegend tätigen Bootsbauern zeichnete sich besonders Ernst Stoyke aus Silna aus. Die beschriebene typologische Kette begann mit dem masowischen Boot *lejtak*. Das zentrale Element war das kujawische *nieszawka*. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde das pommerische Boot immer weniger benutzt. Dennoch blieb es ein fester Bestandteil des Schiffbaus an der Weichsel.

Übersetzt von Renata Skowrońska

THE POMERANIAN BOAT

THE LAST LINK OF THE TYPOLOGICAL CHAIN OF THE BOATBUILDING
AT THE LOWER VISTULA

SUMMARY

The Pomeranian boat is a traditional stave boat and the last link of the typological chain of the lower Vistulan boatbuilding. The area of its occurrence is a section of this river between the Drwęca and its estuary to the Baltic Sea⁴⁷. Ernst Stoyke from Silna stood out among the boat builders operating in this area until the mid-twentieth century. The discussed typological chain was started by the Masovian boat, the *lejtak*; the central element is the Kuyavian *nieszawka*. Although in the second half of the twentieth century the Pomeranian boat was used less and less often, it remained a permanent element of the Vistulian boatbuilding.

Translated by Anna Maleszka

SŁOWA KLUCZOWE / SCHLAGWORTE / KEYWORDS

- łódź; szkutnictwo; Wisła; rybacy; rybołówstwo
- Boot; Bootsbau; Weichsel; Fischer; Fischerei
- boat; boatbuilding; the Vistula; fishermen; fishing

⁴⁶ Pomerellen, Weichselpommern.

⁴⁷ Pomerelia, Eastern Pomerania.

BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE / ARCHIVALISCHE QUELLEN / ARCHIVAL SOURCES

- Archiwum Muzeum Etnograficznego w Toruniu, sygn. 30–31/76, 20/77, 1–2/78, 23/79.
Archiwum Państwowe w Toruniu
- Gminna Rada Narodowa w Złotorii z lat 1945–1954, Lista Mieszkańców Gromady Silno 1945–1946, sygn. 5, k. 107.
 - Rejonowy Urząd Likwidacyjny w Toruniu z lat 1945–1951, sygn, 1087.

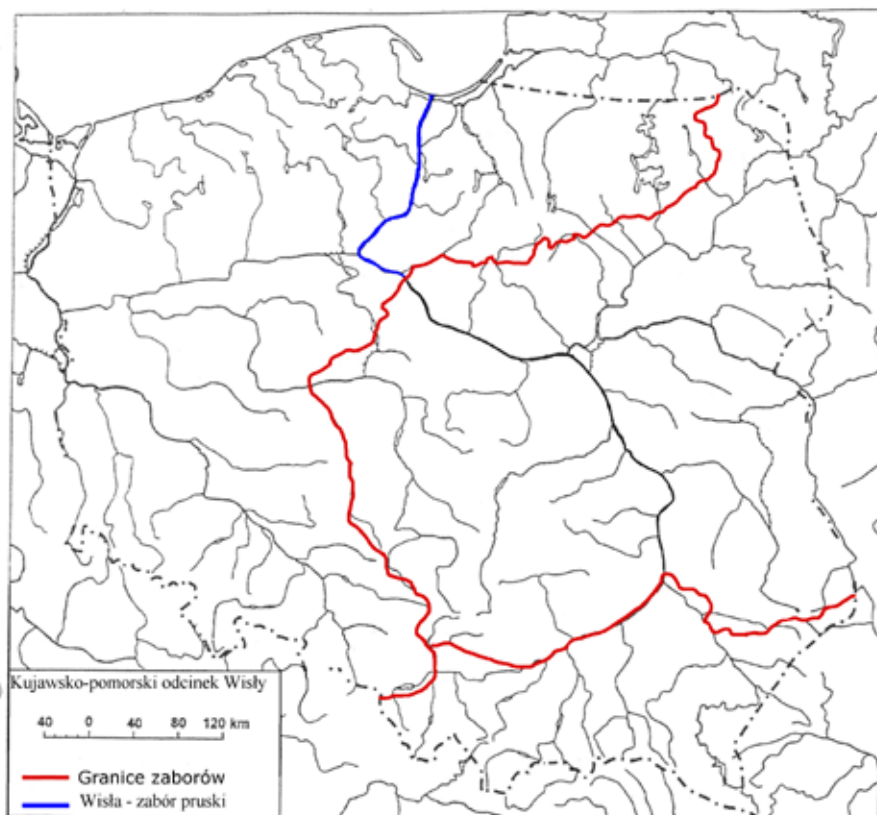
LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

- Bystron J., *Nazwy i przezwiska polskich grup plemiennych i lokalnych*, w: *Prace i materiały antropologiczno-archeologiczne i etnograficzne PAU*, 4 (1925), s. 95–151.
- Chętnik A., *Rybolówstwo na Narwi*, w: *Ziemia*, 2 (1911), s. 36–39.
- Ciesielska K., *Osadnictwo 'ołęderskie' w Prusach Królewskich i na Kujawach w świetle kontraktów osadniczych*, w: *Studia i Materiały do Dziejów Wielkopolski i Pomorza*, 4 (1958), s. 219–256.
- Fischer A., *Kaszubi na tle etnografii – studium porównawcze*, (1934).
- Jagiello W., *Rybolówstwo Borowiaków Tucholskich. Rys etnograficzny*, (2008).
- Karwicka T., *Kultura ludowa ziemi dobrzyńskiej*, (1979).
- Klim R., *Tczewscy rybacy*, w: *Jantarowe Szlaki*, 25, 3 (1982), s. 39–42.
- Litwin J., *Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku*, (1995).
- Litwin J., *Nadwiślańskie szkutnictwo ludowe*, w: *Nautologia*, 26, 3–4 (1992), s. 19–28.
- Litwin J., *Współczesne szkutnictwo ludowe nad Bugiem*, w: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 31, 2 (1983), s. 187–195.
- Lorentz F., *Zarys etnografii kaszubskiej*, (1934).
- Łęga W., *Ziemia Chełmińska*, (1961).
- Marchlewski W., *Przyczynek do dziejów osadnictwa ołęderskiego w środkowym biegu Wisły w XIX–XX w. (do 1945 r.)*, w: *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 36, 3 (1988), s. 501–513.
- Matakiewicz M., *Regulacja Wisły*, w: *Monografia Wisły*, 10 (1920).
- Mitzka W., *Deutsche Bauerren und Fischerbotte*, (1933).
- Smolarek P., *Szcutnicy z okolic Kazimierza Dolnego i ich łodzie*, w: *Nautologia*, 31, 1 (1996), s. 16–19.
- Ślaski B., *Słownik rybacko-żeglarski i szcutniczy*, (1930).
- Ślaski B., *Splaw i splawnicy na Wiśle*, (1916).
- Trapszczyk A., *Rybacy nieszawscy i ich łodzie (Świecie – Grudziądz). Materiały do dziejów tradycyjnego rybolówstwa i szcutnictwa wiślanego w wieku XX*, w: *Rocznik Muzeum Etnograficznego w Toruniu*, 3 (2007), s. 7–22.
- Trapszczyk A., *Rybacy nieszawscy. Studium z dziejów grupy zawodowo-regionalnej w XX wieku*, (2017).
- Trapszczyk A., *Badania nad rybolówstwem i zajęciami wodnymi w Muzeum Etnograficznym Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie i w Muzeum Etnograficznym w Toruniu*, w: *Przeszłość etnologii polskiej w jej terażniejszości*, red. Z. Jasiewicz, T. Karwicka, (Prace Komitetu Nauk Etnologicznych PAN 10, 2001), s. 143–157.

- Trapszyc A., *Szkatnicy z okolic Świecia nad Wisłą i ich łodzie*, w: *Nautologia*, 35, 3–4 (2000), s. 30.
- Trapszyc A., *Z badań nad ludowym szkatnictwem wiślanym w wieku XX*, w: *Nautologia*, 34, 3–4 (132) (1999), s. 82–83.
- Trapszyc A., *Warsztat szkatniczy z Silna pod Toruniem. Uwagi do typologii łodzi ludowych używanych na Dolnej Wiśle*, w: *Rocznik Muzeum Etnograficznego w Toruniu*, 2 (1999), s. 53–75.
- Zamościński K., *Znaczenie zbiorów etnograficznych w muzeach morskich i rzecznych na przykładzie zbiorów łodzi tradycyjnych CMM w Gdańsku*, w: *Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski*, red. S. Januszewski, (2006), s. 368–380.
- Znamierowska-Prüfferowa M., *Rybolówstwo w okolicach Druskiennik*, (1934).
- Znamierowska-Prüfferowa M., *Rybolówstwo Jezior Trockich (Rys etnograficzny)*, (1930).



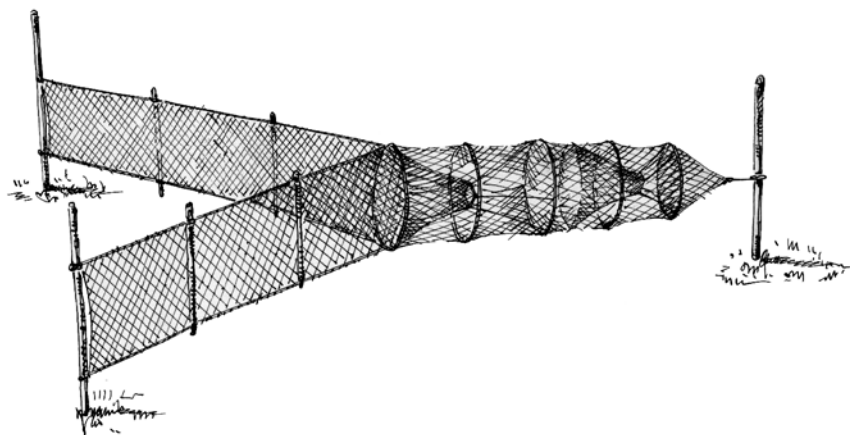
1. Łódź typu pomorskiego, (1971),
fot. A. Grodzicki



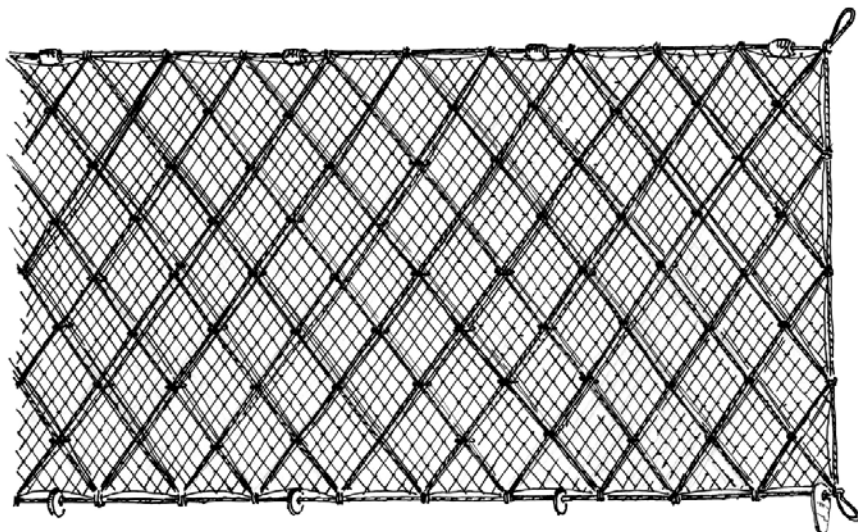
2. Kujawsko-pomorski odcinek Wisły pod zaborem pruskim (na podkładzie mapy *Sieć rzeczna Polski*), rys. D. Kunicka, A. Trapszyc



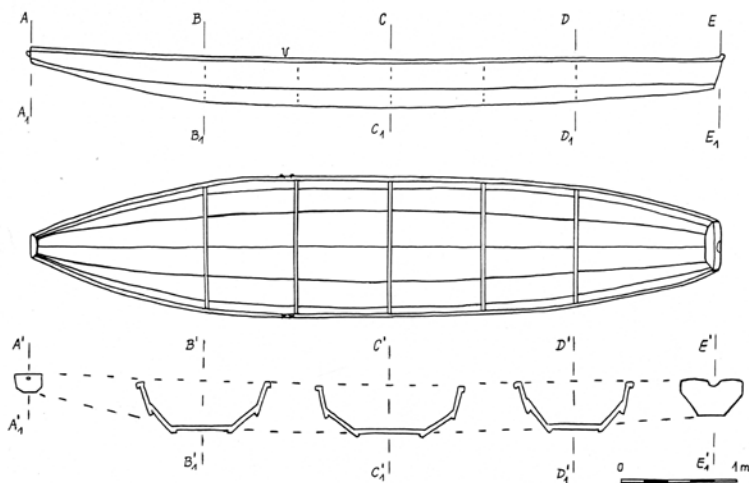
3. Granica prusko-rosyjska pod Toruniem, rys. A. Trapszyc



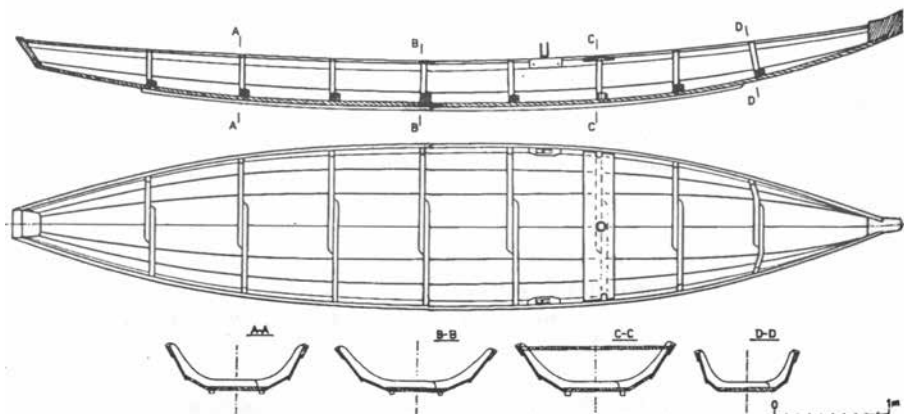
4. Żak dwuskrzydłowy, rys. W. Jagiełło, *Rybołówstwo Borowiaków Tucholskich. Rys etnograficzny*, (2008), s. 52



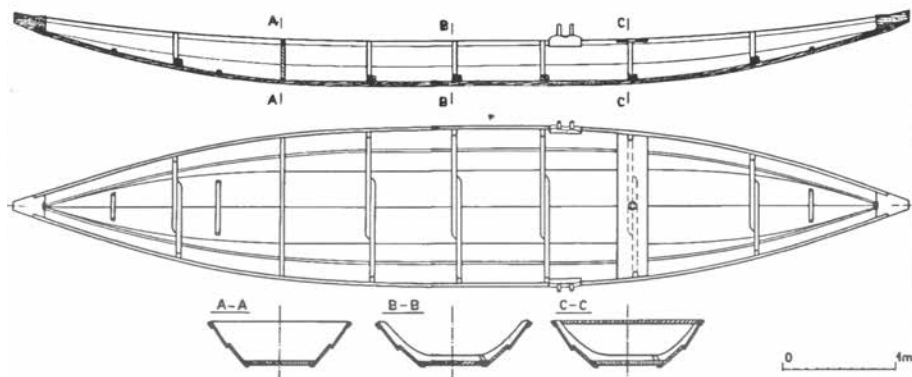
5. Sieć trójścienna drygawica, rys. W. Jagiełło, *Rybolówstwo Borowiaków Tucholskich*, s. 55



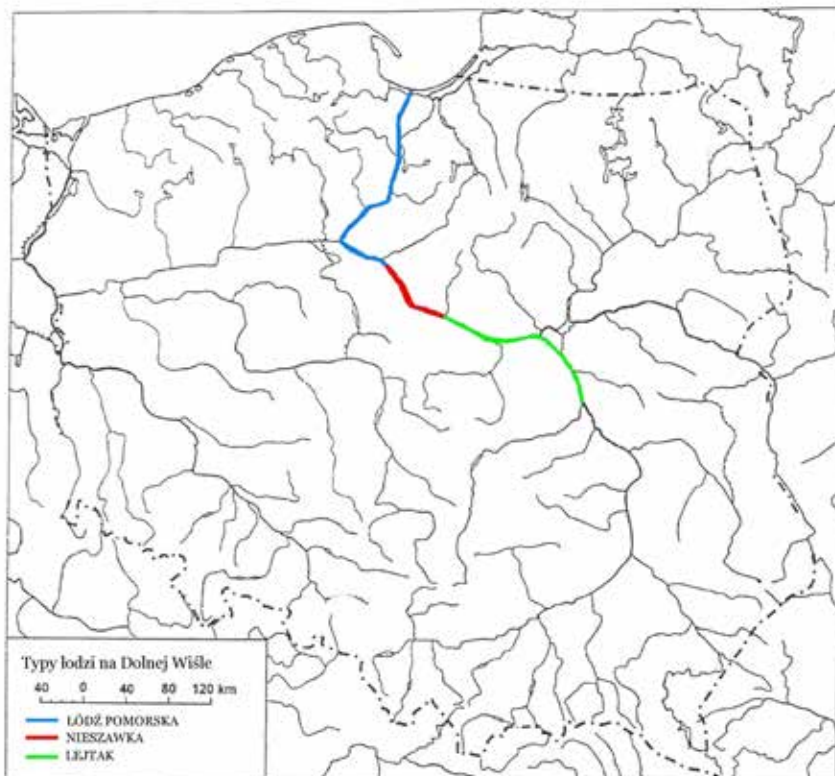
6. Łódź pomorska, rys. A. Trapszyc



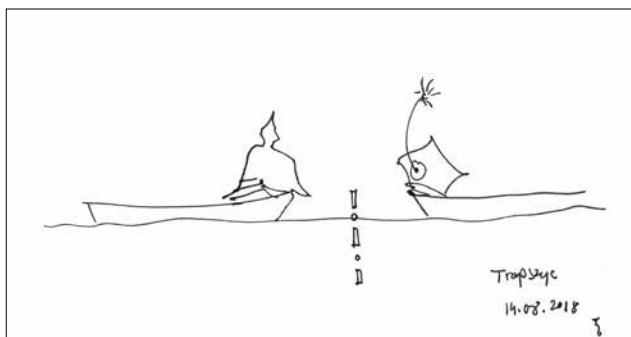
7. Łódź niesawka, rys. J. Litwin, *Polskie szkutnictwo*, (1995), s. 174



8. Łódź lejtak, rys. J. Litwin, *Polskie szkutnictwo*, (1995), s. 173



9. Typy łodzi na Dolnej Wiśle (na podkładzie mapy *Sieć rzeczna Polski*), rys. A. Trapszyc



10. Ilustracja wykonana podczas referatu Artura Trapszyca (14 sierpnia 2018 r.), rys. Bogusław Małusecki

