

MATEUSZ POPEK, MARTA PIOTROWSKA, SZYMON MOSAKOWSKI, MIKOŁAJ TAŃSKI,
ANDRZEJ PYDYN

Ósma łódź jednopienna z jeziora Lednica na tle analogicznych znalezisk z tego samego akwenu

The Eighth Logboat from Lake Lednica, Compared to Similar Finds from the Same Lake

ABSTRAKT: Ostrów Lednicki i jego otoczenie stanowią jedno z najważniejszych stanowisk archeologii podwodnej w Polsce, dostarczając unikatowych źródeł do badań nad skutnictwem i komunikacją wodną z okresu od wczesnego średniowiecza po czasy nowożytne. Do roku 2025 w jeziorze Lednica odkryto siedem łodzi jednopiennych, a ostatnio pozyskano kolejną, ósmą jednostkę. Nowo zidentyfikowane czółno, datowane na XIV-XV w., reprezentuje tradycję płaskodennych łodzi z jedną grodzią, zbliżoną do typów Kosewo i Żelazna, charakterystycznych dla regionu Wielkopolski. Zestawienie ośmiu łodzi z jeziora Lednica ukazuje bogactwo form konstrukcyjnych i zróżnicowanie funkcji wytwarzanych obiektów – od prestiżowych jednostek transportowych, przez łodzie wykorzystywane przy budowie mostów, po wyspecjalizowane dłubanki rybackie. Wyniki badań podkreślają kluczową rolę Lednicy jako ośrodka komunikacyjnego i gospodarczego oraz wskazują na powolną ewolucję lokalnych tradycji w zakresie budowy łodzi. Każde nowe odkrycie, w tym opisana jednostka, znacząco poszerza wiedzę o codziennym życiu społeczności związanych z jednym z centralnych ośrodków władzy pierwszych Piastów, jakim był Ostrów Lednicki. Potwierdza także ogromny potencjał poznawczy dalszych badań podwodnych prowadzonych na tym akwenu.

SŁOWA KLUCZOWE: łódź jednopienna, dłubanka, Ostrów Lednicki, jezioro Lednica, transport wodny

ABSTRACT: Ostrów Lednicki and its surroundings are one of the most important underwater archaeological sites in Poland, providing unique sources for research on boatbuilding and water transport from the early Middle Ages to modern times. To 2025, seven dugout boats had been discovered in Lake Lednica, and in 2025 another, eighth, vessel was recovered. The newly identified canoe, dated to the 14th-15th century, represents the tradition of flat-bottomed boats with a single bulkhead, similar to the Kosewo and Żelazna types, characteristic of the Wielkopolska region. The collection of eight boats from Lake Lednica shows the richness of construction forms and diversity of functions – from prestigious transport vessels, through boats used in bridge

construction, to specialised fishing dugouts. The results of the research emphasise the key role of Lednica as a communication and economic centre and indicate the slow evolution of local boat building traditions. Each new discovery, including the vessel described here, significantly expands our knowledge of the daily life of communities associated with one of the central seats of power of the first Piasts and confirms the enormous cognitive potential of further underwater research in this area.

KEYWORDS: logboat, dugout, Ostrów Lednicki, Lake Lednica, water transport

Wstęp

Ostrów Lednicki – wyspa położona na jeziorze Lednica – stanowiła w przeszłości jedno z głównych centrów państwa wczesnych Piastów. Od ponad czterdziestu lat wokół wyspy prowadzone są badania podwodne, które przyniosły wiele bardzo istotnych odkryć, powodując, że jezioro stało się jednym z najważniejszych stanowisk archeologicznych tego typu w Polsce. Wspomniane badania podwodne przyczyniły się do odnalezienia na dnie jeziora znaczącej kolekcji łodzi jednopiennych, znanych w literaturze również jako dłubanki lub czółna. Dotychczas, wraz z odkryciem z roku 2025, znaleziono osiem tego typu jednostek, co czyni ten zbiór największą kolekcją pochodzącą z jednego akwenu na terenie Polski [Ossowski 2014: 250; Kurnatowska, Wyrwa 2016].

Duża liczba odkrytych jednostek pływających wynika z historycznej roli Ostrowa Lednickiego jako wczesnośredniowiecznego grodu piastowskiego, a także intensywnych, ponad 50-letnich prac badawczych prowadzonych w jego regionie [Ossowski 2014: 250]. Łodzie jednopienne stanowią najliczniejszą grupę wśród odnalezionych jednostek pływających w Wielkopolsce. W katalogu z 2007 roku Jarmila Kaczmarek i Waldemar Ossowski wymieniają 75 takich obiektów. W publikacjach z lat 1999, 2007 i 2014 Waldemar Ossowski i inni autorzy sugerują, że wszystkich łodzi jednopiennych znanych z obszaru całej Polski jest około 300 [Ossowski 1999; Kaczmarek, Ossowski 2007: 21; Ossowski 2014: 249]. Od czasu powstania tych opracowań liczba znalezisk stale rośnie, a odkrycie ósmego czółna z jeziora Lednica jest tego najlepszym przykładem.

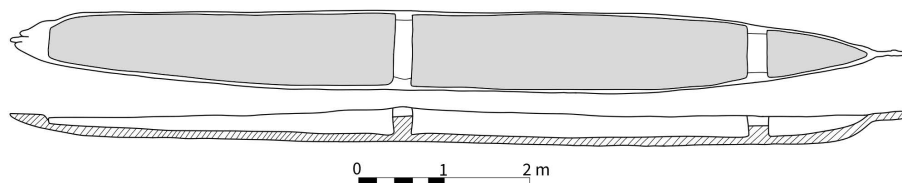
Łodzie jednopienne z jeziora Lednica

Łodzie jednopienne w czasach średniowiecznych wykonywane były zarówno z miękkich (lipa, topola, sosna), jak i twardych (dąb, buk) gatunków drzew. Wybór drewna często wpływał na trwałość wykonywanej jednostki i szybkość obróbki materiału. Wśród najstarszych znalezisk dominują dłubanki dębowe, co jest przypisywane ich wyjątkowej trwałości w środowisku wodnym [Ossowski 2010].

Proces tworzenia dłubanki rozpoczynano od ścięcia wybranego pnia, który następnie oczyszczano z gałęzi i kory przy użyciu siekiery lub ognia. Forma łodzi była często ustalana „na oko” lub stanowiła próbę powtórzenia kształtu już istniejących, sprawdzonych wzorców czółen, dzięki czemu uzyskiwano dużą powtarzalność form. Wnętrze drażono za pomocą narzędzi lub stosowano wypalanie przy pomocy ognia. Końcowe etapy obejmowały wykańczanie zewnętrznych powierzchni, zmniejszanie grubości burt i dna. Czas potrzebny na wykonanie dłubanki przez dwie osoby, oszacowany na podstawie badań etnograficznych, to około 7-10 dni. Szerokość dłubanki warunkowana była średnicą drzewa, ale można ją było zwiększyć techniką rozginania burt, co poprawiało stabilność poprzeczną [McGrail 1998: 59-64; Ossowski 2010].

W pobliżu Ostrowa Lednickiego wydobyto zarówno wczesnośredniowieczne, jak i nowożytnie łodzie jednopienne. Łodzie nr I, III i VI to jednostki wczesnośredniowieczne o wydłużonej i wąskiej – wrzecionowatej sylwetce. Ich przekrój jest półokrągły, pniokształtny. Łodzie nowożytne o numerach II, IV, V i VII różnią się wymiarami, sposobem wykonania i rozplanowaniem wnętrza. Często mają płaskie dno dla zwiększenia stabilności i wyporności [Ossowski 2010, 2014; Radka 2017].

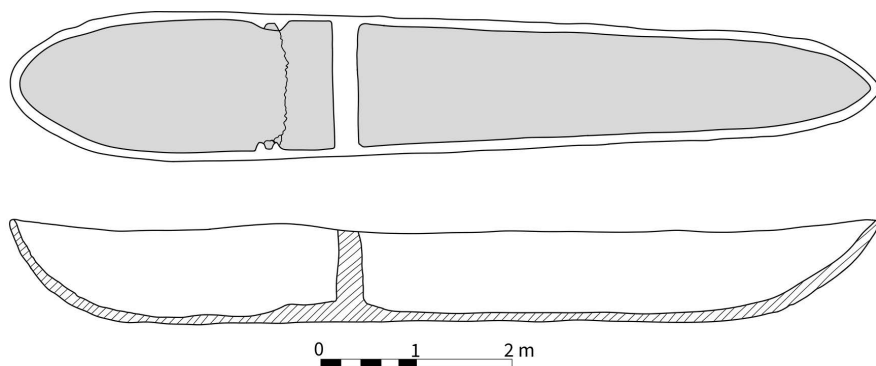
Łódź nr I znaleziono w 1959 roku w rejonie reliktów mostu „poznańskiego” i wydobyto latem 1960 roku. Była to pionierska operacja archeologii podwodnej w Polsce, przeprowadzona przez pletwonurków z Poznańskiego Klubu Podwodnego PTTK. Długość wydobytego czółna wykonanego z jednego pnia dębowego wynosi 10,19 m, szerokość do 0,85 m, wysokość natomiast osiąga 0,4 m. Czółno to charakteryzuje się wrzecionowatą formą z dwiema grodziami o szerokości 20 cm. Rufa jest łagodnie zaokrąglona, natomiast dziób ostro zakończony, z przewężeniem i poziomym elementem zakończonym zgrubieniem, służącym prawdopodobnie jako zaczep do cumowania. Analizy dendrochronologicznie sugerują, że drewno do budowy łodzi zostało ścięte po 969 r. n.e. Obliczony ciężar kadłuba wynosił 700 kg, a wyporność pozwalała na transport 4-6 osób. Sugeruje to, że wykonanie łodzi i jej użytkowanie wymagało współpracy kilkuosobowej grupy. Jakość wykonania tej jednostki wskazuje na jej prestiżowe lub specjalne przeznaczenie. Przypuszczenia te zdają się potwierdzać odnalezione we wnętrzu łodzi militaria (żelazne groty strzał) oraz szczątki psa (prawdopodobnie rytualnie zabitego) [Mikołajczyk 1961; Anderszowa et al. 1963; Górecki 1985; Prosnak 1975; Kola, Wilke 1977; Ossowski 1999; Kaczmarek, Ossowski 2007, 2010, 2014; Radka 2017].



Ryc. 1. Łódź jednopienna nr I z jeziora Lednica [na podstawie Ossowski 2014: 250]. Oprac. M. Piotrowska

FIG. 1. Logboat no. I from Lake Lednica [based on Ossowski 2014: 250]. Prepared by M. Piotrowska

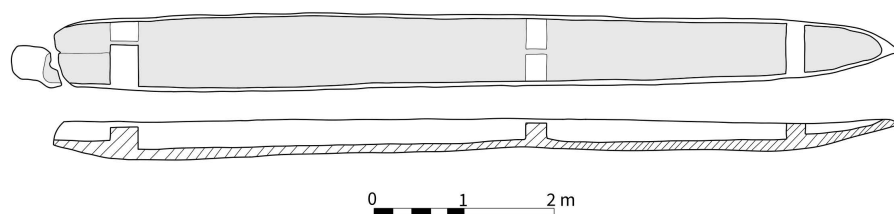
Łódź nr II to jednostka nowożytna. Została odkryta w 1982 roku i była całkowicie zagrzebana w mule na głębokości 9,5 m. W jej wnętrzu znaleziono kamienie mogące pochodzić z murowanych budowli Ostrowa Lednickiego. Długość czółna wykonanego z dębu wynosi 4,54 m, wysokość 0,48 m, szerokość 0,74 m. Łódź charakteryzuje się płaskim dnem i prostokątnym przekrojem poprzecznym, zaopatrzona jest w jedną gródź i podpórki pod ławkę. Jest datowana dendrochronologicznie na okres po 1512 r. Jest to prawdopodobnie łódź rybacka, używana również do transportu pozyskiwanych materiałów budowlanych, np. kamieni z rozbieranych budowli [Górecki 1985; Ossowski 1999; Kaczmarek, Ossowski 2007; Ossowski 2010, 2014; Radka 2017].



Ryc. 2. II łódź z Ostrowa Lednickiego [na podstawie Ossowski 2014: 255]. Oprac. M. Piotrowska

FIG 2. The second boat from Ostrów Lednicki [based on Ossowski 2014: 255]. Prepared by M. Piotrowska

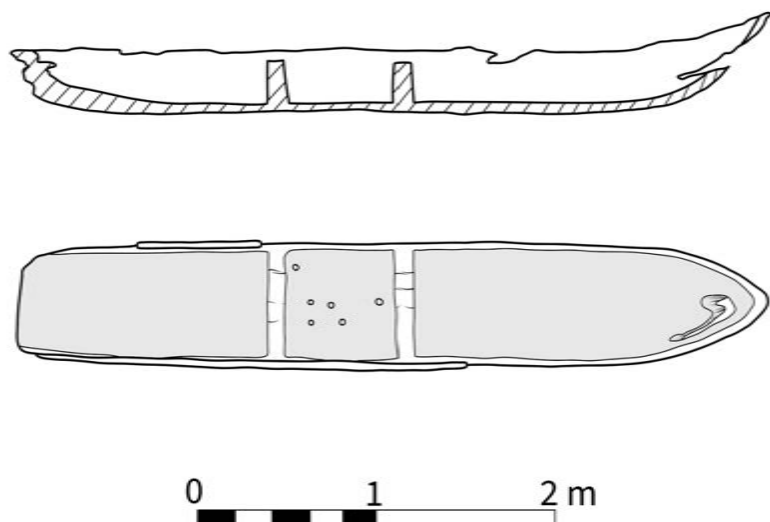
Na łódź nr III, zalegającą poprzecznie w stosunku do struktur palowych mostu „poznańskiego”, natrafiono w 1989 roku. Wydobyto ją w 2016 roku i obecnie znajduje się w Muzeum Historii Polski w Warszawie. Długość dłubanki wynosi około 9,3 m, szerokość – 0,86 m. Wykonano ją z lipy, co jest nietypowe dla średniowiecznych dłubanek, ze względu na miękkość i niewielką trwałość drewna. Jednostka ma wrzecionowaty kształt, trzy grodzie, a dziób jest lekko owalny o kształcie ostrosłupa. Ma liczne pęknięcia i uszkodzenia burt, prawdopodobnie powstałe podczas zniszczenia mostu. Wewnątrz znaleziono liczne wióry (odpady z budowy/naprawy mostu), fragmenty ceramiki, kości, uchwyt czerpaka, łupiny orzecha laskowego i pestkę brzoskwini. Wyniki analizy radiowęglowej, zawierające się w przedziale 980-1013 r. n. e., pozwalają zaliczyć tę jednostkę do wcześnieśredniowiecznych łodzi jednopiennych. Wielkość jednostki i brak otworów w dnie podważają funkcję rybacką obiektu. Ze względu na łatwą obróbkę miękkiego drewna łódź ta mogła służyć do budowy, względnie naprawy mostu (transport pali/belek), lub jako platforma dla rzemieślników [Ossowski 1999, 2010, 2014; Kaczmarek, Ossowski 2007; Radka, 2017].



Ryc. 3. III łódź z Ostrowa Lednickiego [na podstawie Radka 2017: 90]. Oprac. M. Piotrowska
 FIG. 3. III boat from Ostrów Lednicki [based on Radka 2017: 90]. Prepared by M. Piotrowska

Łódź nr IV została znaleziona w 1989 r. poza obrębem relikwów mostów. Po znalezieniu została przetransportowana w pobliże bazy ekipy nurkowej, a po zinventaryzowaniu na powierzchni zatopiona w pobliżu południowo-wschodniego brzegu Ostrowa Lednickiego. Jest to jedna z nowożytnych łodzi odkrytych w jeziorze Lednica. Wykonana z sosny, ma długość 4,25 m i szerokość 0,66 m oraz wysokość do 0,56 m. Charakteryzują ją dwie grodzie umiejscowione w środkowej części kadłuba, które wydzielają część przeznaczoną do przechowywania ryb, czyli sadz. Innym interesującym elementem są sosnowe wkładki, czyli promieniowo darte klepki, przybite gwoździami. Klepki te nie wystają jednak powyżej wysokości burt żłobionego kadłuba. Nie wiadomo do końca, czy uzupełniały braki drewna powstałe w wyniku uszkodzeń długotrwałego użytkowania łodzi, czy też uzupełniały niedostatki pozyskanego budulca. Wiek ścięcia drzewa,

użytego do wykonania sosnowych klepek, został datowany na podstawie analiz dendrochronologicznych na okres po roku 1716. Łódź ta była prawdopodobnie wykorzystywana głównie do rybołówstwa, ale nie można wykluczyć jej ogólnego przeznaczenia (do transportowania towarów oraz jako środka komunikacji). Podobne ślady napraw, polegające na wprowadzaniu dodatkowych klepek, były często odnotowywane w opisach etnograficznych z początku XX w. w Wielkopolsce i na Kaszubach [McGrail 1998; Ossowski 1999, 2010, 2014; Kaczmarek, Ossowski 2007].



Ryc. 4. IV łódź z jeziora Lednica [na podstawie Ossowski 2014: 256]. Oprac. M. Piotrowska

FIG. 4. IV boat from Lake Lednica [based on Ossowski 2014: 256]. Prepared by M. Piotrowska

Łódź nr V, spoczywającą do góry dnem, odkryto w 1999 roku na głębokości 8 m, na południe od reliktyw mostu „poznańskiego”. Kadłub, wykonany z pnia sosny, zachował się w dwóch częściach pochodzących z płasko uformowanego dna, z jedną grodzią o grubości 8-9 cm, umiejscowioną w odległości 0,8 m od szerszego, prawdopodobnie rufowego zakończenia. Wiek nie został określony metodami datowania bezwzględnego, jednak cechy wykonania jednostki wskazują na jej nowożytną metrykę. Podobnie jak inne dłubanki z tego okresu użytkowane na jeziorze Lednica, łódź nr V jest przykładem mniejszych jednostek wodnych używanych przede wszystkim w rybołówstwie, ale okazjonalnie także do transportu bądź komunikacji [Kaczmarek, Ossowski 2007; Ossowski 2010, 2014].

Łódź nr VI jest jednostką wczesnośredniowieczną. Znalezionej została w 1999 r. i pozostawiona *in situ* na głębokości 7,8-8,3 m, na południe od mostu „poznajskiego”. Łódź wykonana była z topoli i tak jak łódź nr V zachowała się w dwóch częściach o długościach 2,02 i 4,10 metrów. Miała półokrągły przekrój, wrzecionowaty kształt, jedną gródź oraz ostro zakończony dziób. Wyniki datowania radiowęglowego mieszczą się w przedziale 890-1170 AD (1000±50 BP) [Ossowski 2010, 2014].

Na łódź nr VII natrafiono w 2001 roku podczas penetracji zachodniego brzegu Ostrowa Lednickiego. Została wykonana z pnia dębowego. Jej długość wynosi 3,5 m. Jest to płaskodenna łódź z dwiema grodziami umiejscowionymi w części środkowej. Jest nieco większa od dłubanki nr IV, co było uwarunkowane wielkością pnia, którym dysponował szkutnik. Posiada wyodrębniony sadz, ale w przeciwieństwie do łodzi nr IV, nie ma w nim otworów ani dodatkowych klepek. Podobieństwo sylwetki kadłuba i rozplanowania wnętrza do łodzi nr IV, a także użycie lepszego surowca (dębu zamiast sosny), może sugerować, że została wykonana wcześniej niż łódź nr IV. Jednak ostateczne rozstrzygnięcie tej kwestii wymaga uzyskania wyników metodami datowania bezwzględnego. Podobnie jak łodzi nr II, IV i V zalicza się do łodzi z okresu nowożytnego. Jest to przykład niewielkiej jednostki pływającej, przeznaczonej przede wszystkim do połowów, ale sporadycznie używanej również do celów komunikacyjnych lub transportowych [Szulca 2005; Kaczmarek, Ossowski 2007; Ossowski 2010, 2014].



RYC. 5. VII łódź z Ostrowa Lednickiego [na podstawie Ossowski 2014, s. 256]. Oprac. M. Piotrowska
 FIG. 5. VII boat from Ostrów Lednicki [based on Ossowski 2014, p. 256]. Prepared by M. Piotrowska

VIII łódź jednopienna z jeziora Lednica

Ósme czółno z jeziora Lednica zostało odnalezione w 2025 r. podczas prospekcji podwodnych prowadzonych w okolicach południowo-zachodniej strony Ostrowa Lednickiego. Działania te były wykonywane w celu lokalizacji potencjalnej czwartej przeprawy mostowej na jeziorze Lednica. Poszukiwania prowadzono po wyznaczonych regularnych liniach. Podczas penetracji jednej z wyznaczonych osi natrafiono na drewnianą łódź, która spoczywała na głębokości 8 m i częściowo była pokryta osadami dennymi.

Opisywana łódź została wydobyta, po czym wykonano jej dokładną dokumentację fotogrametryczną wraz ze skalowaniem. Model fotogrametryczny posłużył do wykonania pomiarów i oceny stanu zachowania jednostki.

Z odkrytej łodzi zachowała się jedynie część denna wraz z jedną poprzeczną grodzią umiejscowioną blisko środka jednostki, w części rufowej. W obrębie grodzi zachowały się również niewielkie fragmenty burty. Czółno z prawdopodobieństwem 95,4% zostało wykonane w latach 1319-1440 AD (ryc. 6). Długość zachowanej jednostki wynosi 3,08 m, maksymalna szerokość – 0,53 m (szerokość w najszerszym miejscu to 53,1 cm). Sama gródź ma szerokość około 0,18 m i znajduje się w odległości 1,23 m od rufy łodzi. Czółno ma płaskie dno łączące się z burtami niemalże pod kątem prostym. Ze względu na tę charakterystyczną morfologię, dłubanka ta jest podobna do czółen typu Kosewo. Są to łodzie jednogrodziowe płaskodenne, które wytwarzano na terenie Wielkopolski w XVI w. Ich cechą charakterystyczną są podpórki na ławki, znajdujące się za pełnymi grodziami, oraz płaskie dno z burtami uformowanymi prostopadle do części dennej [Ossowski 1999: 130]. Niestety ze względu na brak w pełni zachowanych burt w nowo odkrytej dłubance nie można jednoznacznie określić, czy na niej również znajdowały się wspomniane podpórki. Do tego typu dłubanek zaliczają się jeszcze dwie łodzie, jedna wydobyta z Jeziora Powidzkiego, druga z jeziora Lednica. Pierwsza z nich została dendrochronologicznie wydatowana na lata po 1571 roku, natomiast dłubanka lednicka na lata po 1512 roku [Ossowski 1999: 130].

Kształt łodzi jednopiennej z jeziora Lednica, odkrytej w 2025 r., można również porównać do czółen typu Żelazna – dokładnie do zabytków pochodzących z jeziora Ostrowite, z jeziora Samulek oraz z jeziora Sitno. Zarówno część denna, jak i kształt burt są podobne we wszystkich wymienionych przykładach. Czółna typu Żelazna pochodzą z XVI i XVII w. z dorzecza górnej Odry oraz Wielkopolski. Były to wyspecjalizowane jednoosobowe czółna, charakteryzujące się trapezowatym lub prostokątnym przekrojem poprzecznym. W części środkowej miały jedną gródź, ze spływami odchodzącymi wzdłuż wierzchołków burt w stronę rufy. Wszystkie wspomniane wcześniej analogie łodzi należą do grupy czółen płaskodennych z grodzią umiejscowioną bliżej rufy [Ossowski 1999: 131].



Ryc. 6. VIII łódź jednopienna z jeziora Lednica. Oprac. M. Popek

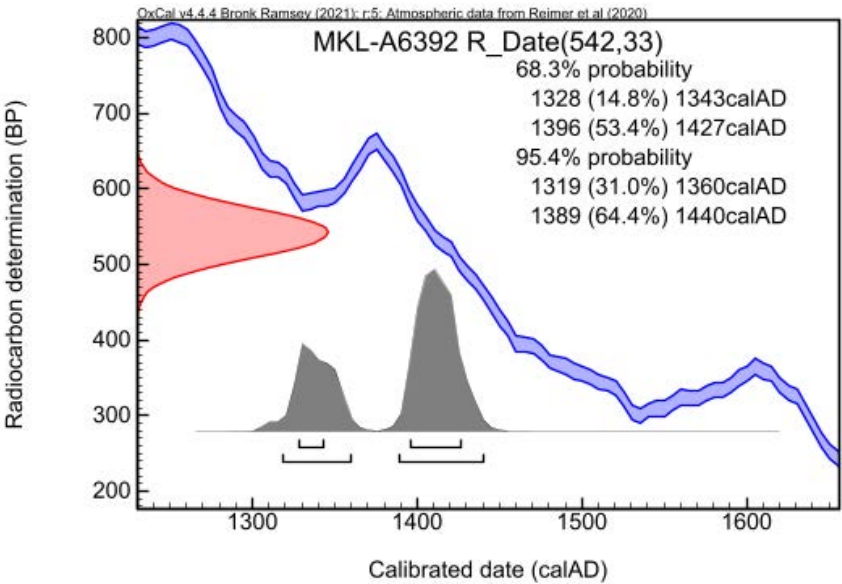
FIG 6. VIII logboat from Lake Lednica. Prepared by M. Popek

Zarówno czółna typu Kosewo, jak i typu Żelazna są datowane odpowiednio na XVI oraz przełom XVI/XVII w. Datowanie to odbiega od czasu powstania ósmej dłubanki odnalezionej w jeziorze Lednica. Jednakże podobny kształt i wymiary oraz fakt, że forma opisywanych dłubanek ewoluowała powoli, pozwala przypuszczać, że mamy w ich przypadku do czynienia z tą samą tradycją wytwarzania łodzi.

TABELA 1. Wyniki datowania ¹⁴C metodą konwencjonalną. Oprac. M. Krąpiec

TABLE 1. Results of conventional ¹⁴C dating. Prepared by M. Krąpiec

Lp.	Opis próby	Datowanie konwencjonalne [BP]	Nr laboratoryjny
1.	Ostrów Lednicki W1/2020, z2_2023, w7/2023	542±33	MKL-A6392



Ryc. 7. Krzywa datowania radiowęglowego łodzi nr VIII. Oprac. M. Krąpiec

Fig. 7. Radiocarbon dating curve for boat no. VIII. Prepared by M. Krąpiec

Zakończenie

Odkrycie ósmej dłubanki z jeziora Lednica w istotny sposób przyczynia się do poszerzenia dotychczasowej wiedzy o szkutnictwie i użytkowaniu jednostek pływających na tym akwenie. Zbiór czółen z Lednicy, najliczniejsza w Polsce seria

łodzi jednopiennych znalezionych w jednym jeziorze, dostarcza unikalnego materiału badawczego umożliwiającego analizę ewolucji form, funkcji oraz technologii budowy łodzi jednopiennych, od wczesnego średniowiecza po okres nowożytny.

Nowo odkryta jednostka, datowana na XIV-XV w., wpisuje się w tradycję płaskodennych dłubanek z jedną grodzią, typowych dla regionu Wielkopolski. Jej morfologia i cechy konstrukcyjne pozwalają na zestawienie jej zarówno z typem Kosewo, jak i Żelazna, co świadczy o utrzymywaniu się tych samych lokalnych tradycji budownictwa łodzi przez kilka stuleci.

Analiza odkrytych jednostek potwierdza, że jezioro Lednica pełniło funkcję ważnego akwenu pod względem gospodarczym i komunikacyjnym, zarówno we wczesnym średniowieczu, jak i w późniejszym okresie. Zróżnicowanie form i przeznaczenia łodzi wskazuje na szeroki wachlarz ich zastosowań: od transportu ludzi i towarów, poprzez udział w pracach konstrukcyjnych, aż po wyspecjalizowane jednostki rybackie. Wnioski z badań pozwalają również na sformułowanie przekonania o ogromnym potencjale poznawczym dalszych eksploracji podwodnych prowadzonych w jeziorze Lednica. Każde kolejne odkrycie, podobnie jak opisana dłubanka, nie tylko poszerza katalog znanych zabytków, lecz pozwala również lepiej zrozumieć dynamikę przemian społeczno-kulturowych i gospodarczych zachodzących w osadnictwie położonym na wyspach jeziora Lednica i w jego otoczeniu. Jezioro Lednica należy zatem traktować jako wyjątkowy krajobraz archeologiczny, w którym historia polityczna i militarna, przenikając się z codziennym życiem lokalnych społeczności, znajdowała swoje odzwierciedlenie m.in. w odkrywanych w akwenu jednostkach pływających.

Bibliografia

- ANDERSZOWA K., ŁOMNICKI J., NOWAK A., SZENICOWA W.
1963 *Sprawozdanie z prac badawczych na Ostrowie Lednickim*, „Sprawozdania Archeologiczne”, t. 15, s. 218-230.
- GÓRECKI J.
1985 *Wczesnośredniowieczna łódź z Ostrowa Lednickiego koło Gniezna*, „Fontes Archaeologici Posnanienses”, t. 34, s. 86-93.
- KACZMAREK J., OSSOWSKI W.
2007 *Dawne i nowe odkrycia łodzi jednopiennych z terenu Wielkopolski*, [w:] *Od pradziejów po współczesność. Archeologiczne wędrówki*, red. M. Głosek, J. Maik, Acta Archaeologica Lodziensa, nr 53, Łódź, s. 21-35.
- KOLA A., WILKE G.
1977 *Stan badań śródlądowej archeologii podwodnej w Polsce*, „Pomorania Antiqua”, t. 7, s. 147-184.

KURNATOWSKA Z., WYRWA A.M (RED.)

2016 *Ostrów Lednicki. Rezydencjonalno-stoleczny ośrodek pierwszych Piastów, Origines Polonorum*, t. 9, Poznań.

MCGRAIL S.

1998 *Ancient Boats in North-West Europe. The archaeology of water transport to AD 1500*, London-New York.

MIKOŁAJCZYK G.

1961 Łódź wczesnośredniowieczna z Jeziora Lednickiego, pow. Gniezno, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, t. 9, s. 314-316.

OSSOWSKI W.

1999 *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk.

OSSOWSKI W.

2010 *Przemiany w skutnictwie rzeczonym w Polsce. Studium archeologiczne*, Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, seria B, t. 1, Gdańsk.

OSSOWSKI W.

2014 Łodzie jednopienne z Jeziora Lednickiego, [w:] *Wczesnośredniowieczne mosty przy Ostrowie Lednickim*, t. 2: *Mosty traktu poznańskiego (wyniki archeologicznych badań podwodnych prowadzonych w latach 1986–2003)*, red. A. Kola, G. Wilke, Kraków, s. 249-258.

PROSNAK M.

1975 *Statek jednopienny z Jeziora Lednickiego, pow. Gniezno*, „Wiadomości Archeologiczne”, t. 40 (4), s. 515-519.

RADKA K.

2017 *Trzecia łódź jednopienna z Ostrowa Lednickiego*, „Studia Lednickie”, t. 16, s. 81-98.

SZULTA, W.

2005 *Most zachodni, tzw. poznański przy Ostrowie Lednickim. Wyniki podwodnych badań archeologicznych prowadzonych w latach 1999-2002*, „Studia Lednickie”, t. 8, s. 69-84.

The Eighth Logboat from Lake Lednica, Compared to Similar Finds from the Same Lake

S u m m a r y

Ostrów Lednicki and its surroundings are among the most important underwater archaeological sites in Poland. Of particular importance are the numerous finds of dugout boats, eight of which have been discovered in Lake Lednica to today. This is the largest collection of its kind from a single reservoir in the country, which documents the evolution of boat-building techniques and the diversity of boat usage from the 10th century to modern times.

The finds to date include both early medieval vessels, associated with the prosperity of the Piast stronghold, and modern boats, used mainly for fishing and transport. The oldest

pieces, including dugout boat no. I excavated in 1960, are interpreted as prestigious means of transport, and sometimes are also associated with the cult realm. Others, such as boat no. III, may have served technical functions in the construction of bridges. Modern boats (II, IV, V, VII), on the other hand, represent flat-bottomed, stable forms used in the lake economy.

The eighth dugout canoe, discovered in 2025, has been dated to the 14th-15th century. It is a fragment of a flat-bottomed vessel with a single bulkhead, morphologically similar to the Kosewo and Żelazna types. This find proves that water transport and local boatbuilding traditions developed continuously throughout the Middle Ages in the Lednica Lake region.

The group of finds, which are dugout boats, shows that Lake Lednica was not only the political and religious centre of the first Piasts, but also an important communication and economic centre, where boatbuilding traditions were adapted to changing needs. The discovery of the eighth boat highlights the importance of further underwater research in this reservoir and its potential for reconstructing the everyday life of past communities.

Translated by Marta Koszko

otrzymano (received): 03.10.2025; zrecenzowano (revised): 14.10.2025; zaakceptowano (accepted): 05.11.2025

dr Mateusz Popek
Centrum Archeologii Podwodnej UMK w Toruniu
ul. Szosa Bydgoska 44/48
87-100 Toruń
e-mail: mpopek@umk.pl
 <https://orcid.org/0000-0002-5490-3585>

Marta Piotrowska
Centrum Archeologii Podwodnej UMK w Toruniu
ul. Szosa Bydgoska 44/48
87-100 Toruń
e-mail: 99.piotrowska.m@gmail.com
 <https://orcid.org/0009-0006-2680-5300>

mgr Szymon Mosakowski
Centrum Archeologii Podwodnej UMK w Toruniu
ul. Szosa Bydgoska 44/48
87-100 Toruń
e-mail: mosa.szymon@gmail.com
 <https://orcid.org/0000-0001-7443-0781>

Mikołaj Tański
Centrum Archeologii Podwodnej UMK w Toruniu
ul. Szosa Bydgoska 44/48
87-100 Toruń
e-mail: tanski.mikolaj@gmail.com
 <https://orcid.org/0009-0004-5699-1058>

dr hab. Andrzej Pydyn, prof. UMK
Centrum Archeologii Podwodnej UMK w Toruniu
ul. Szosa Bydgoska 44/48
87-100 Toruń
e-mail: pydyn@umk.pl
 <https://orcid.org/0000-0001-9478-9863>