

# „Archeologiczny kilometr Wisły”. Dziedzictwo narodowe wydobyte z Wisły w ramach interdyscyplinarnych badań

**Hubert Kowalski**

archeolog  
Instytut Archeologii  
Uniwersytet Warszawski

**W** SIERPNIU 1656 ROKU TRANSPORT wypełniony marmurami zrabowanymi z Villa Regia (Pałacu Kazimierzowskiego)<sup>1</sup> wypłynął z Warszawy. Po pokonaniu około dwóch i pół kilometra łódzie osiadły na mieliźnie z powodu niskiego stanu wody w Wiśle<sup>2</sup>. Fakt ten oraz zagrożenie atakiem ze strony wkraczających do Warszawy wojsk Jana Kazimierza

sprawiły, że podjęto decyzję o zatopieniu transportu. Część marmurów została wrzucona do wody, część zrzucana na piaszczyste wyspy. Już kilka dni po zdarzeniu przedstawiciele władz Warszawy rozpoczęli zabezpieczanie ładunku. W miarę możliwości obiekty zostały wydobyte z dna i zakopane na brzegu rzeki. Większość z uratowanych dekoracji i rzeźb przeleżała na dnie Wisły do końca działań wojennych. W 1663 roku leżące na mieliźnie kolumny przetransportowano



Widok na okolice 517. km Wisły. Fot. H. Kowalski, 2015  
A view of the premises of the 517th kilometre of the Vistula river. Photo by H. Kowalski, 2015



do Oranienburga<sup>3</sup>. Reszta transportu pozostała w rzece do początku XX wieku, kiedy to – latem 1906 roku – warszawscy piaskarze odnaleźli miejsce, gdzie obiekty zostały zakopane w XVII wieku. Wydobyli wówczas kilka ton marmurowych dekoracji architektonicznych<sup>4</sup>, w tym rzeźbę putta siedzącego na delfinie<sup>5</sup>, po czym prace wstrzymano na polecenie władz carskich, które uniemożliwiło zapowiadające się dalsze spektakularne odkrycia. W ciągu kolejnych kilkudziesięciu lat przynajmniej dwukrotnie próbowano odnaleźć to miejsce, jednak dopiero rozpoczęte w 2009 roku badania dna Wisły pozwoliły zlokalizować obszary: pracy piaskarzy z 1906 roku oraz zatopienia transportu<sup>6</sup>.

Wyznaczenie obszaru do przeprowadzenia badań nastąpiło na podstawie XVII-wiecznych relacji, a także archiwaliów pochodzących z początku XX wieku – czasu wydobywania zabytkowych obiektów. Wszystkie źródła wskazywały na odcinek rzeki pomiędzy Polkowem, Potokiem a Pelcowizną<sup>7</sup>. W ten sposób działania zamknięto w obrębie jednego kilometra, którego środek wyznacza 517. kilometr Wisły.

W 2011 roku do badań przyłączył się Narodowy Instytut Dziedzictwa<sup>8</sup>. Prowadzone przy wsparciu NID-u przez trzy kolejne lata prace przyniosły w pierwszej kolejności odkrycie sześciu ton marmu-

rowych dekoracji, zlokalizowanych dokładnie w miejscu ich pierwotnego zatopienia. Badania w następnym sezonie również doprowadziły do odkrycia dekoracji architektonicznych oraz blisko 40 kul armatnich. W 2012 roku poziom wody w rzece opadł poniżej 60 centymetrów. Rekordowo niski stan Wisły odsłonił kolejne zabytkowe elementy. Oprócz dekoracji marmurowych z zatopionego transportu z Villa Regia odnaleziono pod wodą dziesiątki innych obiektów. W odległościach kilkudziesięciometrowych na odcinku 200 metrów wydobyto cztery denniki, należące najprawdopodobniej do jednostki pływającej z XVIII

**2.** Wnętrze hangaru na Komisariacie Policji Rzeczej w Warszawie. Fot. H. Kowalski, 2012

**2.** Interior of a hangar at the Waterway Police Station in Warsaw. Photo by H. Kowalski, 2015

**3.** Wydobyte kule armatnie w trakcie prac archeologicznych w 2012 roku. Fot. H. Kowalski

**3.** Cannonballs extracted during archaeological works in 2012. Photo by H. Kowalski

**4.** Fragment łodzi. Fot. H. Kowalski, 2012

**4.** A fragment of a boat. Photo by H. Kowalski, 2012

**5.** Dębowe koło armatnie przed zatopieniem w basenie. Fot. H. Kowalski, 2012

**5.** An oak-made cannon wheel before sinking in a basin. Photo by H. Kowalski, 2012



wieku<sup>9</sup>. Natrafiono ponadto na cztery fragmenty poszycia pokładowego. Najdłuższy z nich, kilkunastometrowy, z przymocowanymi nadal gwoździami, został wykonany na przełomie XVII i XVIII wieku. Wszystkie z wymienionych części łodzi przetransportowano do Komisarjatu Rzecznego Policji w Warszawie i po zabezpieczeniu zatopiono w Porcie Praskim.

Z kolei jedna z piaszczystych łach odsłoniła 20 dębowych kół armatnich wzmocnionych żelaznymi okuciami oraz fragmenty trzech wozów. Są to pozostałości XVII-wiecznych wozów transportujących działa. Z dużym prawdopodobieństwem możemy przyjąć, że ten zespół obiektów ma związek z rozegraną w lipcu 1656 roku trzydniową bitwą. Przy okazji wydobywania kół wyciągnięto również taszkę z uzbrojenia piechura XVII-wiecznej armii<sup>10</sup> oraz ceramiczną głowę putta. Warto w tym miejscu dodać, iż w Muzeum Wojska Polskiego znajduje się szereg obiektów wydobytych z Wisły na początku XX wieku, dokładnie z miejsca przeprowadzanych badań<sup>11</sup>. Na kartach inwentarзовych kilku z nich znaleźć można informacje o wydobywaniu z dna w trakcie budowy mostu. Przy ostrzu berdysza umieszczono dopisek: „znalezione na dnie Wisły, podobno w głębokości 7 metrów (?)”. Także niezwykle ciekawy fragment łoża oktawy kartau-



3

ny z połowy XVII wieku, przechowywany obecnie w Muzeum Wojska Polskiego, został wydobyty w 1913 roku z dna Wisły przy brzegu praskim. Możemy śmiało założyć, że również koło z fragmentem lawety w typie holenderskim zostało odnalezione w okolicach 517. kilometra Wisły. Wszystkie odzyskane koła oraz fragmenty wozów, po przewiezieniu do Komisarjatu Rzecznego Policji w Warszawie, zostały zatopione w specjalnie wybudowanym do tego celu basenie.



4



5

W trakcie prowadzenia badań natrafiono również na kilkadziesiąt potrzaskanych fragmentów żydowskich nagrobków. Macewy, z których udało się odczytać znaczną część imion, pochodziły najprawdopodobniej z cmentarza bródnowskiego. Założony w 2. połowie XVIII wieku cmentarz stał się źródłem kamienia budowlanego dla powojennej Warszawy<sup>12</sup>. Fragmenty roztrzaskanych macew wraz z gruzem wrzucano do Wisły w ramach umacniania brzegów.





Odnalezione przez archeologów macewy spoczywały właśnie na jednym ze sztucznych umocnień wiślanych. W tych samych nasypach umacniających można natrafić na wiele detali architektonicznych, zdobiących przedwojenne warszawskie kamienice. W większości przypadków są to piaskowcowe fragmenty gzymsów oraz okładzin. Pojawiają się też części kolumn i balustrad. Obszar ich odnajdywania wykracza poza badany kilometr Wisły. Dziesiątki podobnych fragmentów możemy odnaleźć przy wzmocnieniach bulwarów i ostróg wiślanych występujących na całej długości warszawskiego odcinka rzeki. Prowadzone obecnie prace pogłębiające dno oraz te mające na celu umocnienie brzegów przynoszą analogiczne odkrycia. Zdarza się, że koparki pracujące na barkach, wydobywając kamienie ze środka nurtu wiślanego, natrafiają na dekoracyjne „gruzy”.

W trakcie prac archeologicznych natrafiono na setki fragmentów ceramiki porzucanych na całym badanym obszarze. Poza kilkoma sporadycznymi przypadkami, zostały one jednak naniesione przez samą rzekę. Tak samo należy interpretować występowanie w tym miejscu kości zwierzęcych, pośród których znajduje się między innymi fragment żeбра mamuta.

Opadająca rzeka odsłoniła również skupisko kilkunastu obiektów marmurowych pochodzących z poszukiwanego przez badaczy zatopionego szwedzkiego transportu. Były to między innymi obramienia portretowe, trzon fontanny, bazy kolumn, fragment balustrady, nadproże i inne. Ich występowanie w tym miejscu należy wiązać z podjętą jeszcze we wrześniu 1656 roku próbą ukrycia na prośbę Jana Kazimierza. Z zachowanego listu do burmistrza Starej Warszawy wynika, że król wzywał do ukrycia obiektów wobec możliwości ich powtórnego przejścia przez szwedzką armię. Odległość elementów odsłoniętych w 2012 roku od obiektów odnalezionych rok wcześniej wskazuje, iż mamy tu do czynienia z przeniesieniem najwartościowszych marmurów i zakopaniem ich w piaszczystym brzegu. Fakt odsłonięcia przez wodę kilkunastu dekoracji tłumaczyć można zapewne zmianą praskiej linii brzegowej w tym miejscu. W połowie XVII wieku musiała ona przebiegać kilkadziesiąt metrów na zachód, zakrywając w części występującą płyciznę pojawiającą się obecnie przy niskich stanach rzeki<sup>13</sup>.

Do 2015 roku wydobyto w sumie ponad 13 ton rzeźbiarskich dekoracji architektonicznych. Zostały one podjęte z dna na obszarze kilkuset metrów kwadratowych. Ze względu na działania ratunkowe prowadzone tuż po zatopieniu transportu w 1656 roku – czyli przenoszenie obiektów z miejsca zatopienia

6. Taszka, stan po konserwacji z 2012 roku. Fot. ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego

6. A rainguard, after conservation in 2012. Photo from the holdings of the Museum of the Polish Army

7. Fragment potrzaskanej macewy. Fot. H. Kowalski, 2012

7. A fragment of a cracked matzevah. Photo by H. Kowalski, 2012

8. Odsłonięte przy niskim stanie wody elementy rzeźbiarskie z XVII wieku. Fot. H. Kowalski, 2012

8. Sculpted elements from the 17th century exposed at the low water level. Photo by H. Kowalski, 2012

9. Marmurowe dekoracje rzeźbiarskie wydobyte w trakcie prac archeologicznych w 2015 roku. Fot. H. Kowalski

9. Sculpted decorations made of marble, extracted during archaeological works in 2015. Photo by H. Kowalski





8



9

na brzeg – należy domniemywać, iż na wytyczonym obszarze badań nadal znajdują się setki bezcennych zabytków. Specyfika dna badanego terenu pozwala przypuszczać, że spoczywają one na głębokości od kilkudziesięciu centymetrów do kilku metrów. Obszar badań pokrywa się z naturalną rafą kamienną oraz iłowo-kamiennymi progami, co oznacza, iż część zatopionego transportu znajduje się właśnie w warstwie wymieszanej z kamieniami, żwirem i piachem. Jego zlokalizowanie wymaga jednak technologii, które, niestety, nie są jeszcze dostępne. Ważne natomiast

pozostaje to, że partie tego samego transportu, które zostały zakopane na brzegu bądź w piaszczystych XVII-wiecznych łachach, mogą zostać w ciągu kilku najbliższych lat samoistnie odsłonięte przez przepływającą wodę.

Dotychczasowe badania archeologiczne w obrębie 517. kilometra Wisły, które potwierdziły występowanie na tym odcinku wielu przypadkowych obiektów dziedzictwa kulturowego, wydają się wystarczającym powodem, aby wyznaczyć na tym właśnie obszarze nowe stanowisko archeologiczne. Rafa wiśłana wraz z progami kamiennymi tworzy tu naturalne sito zatrzymujące przedmioty, wśród których są z całą pewnością zabytki bezcenne dla naszej kultury. W tym miejscu, oprócz zatonięcia XVII-wiecznych szkut podczas trzydniowej bitwy, śmierć poniosły setki żołnierzy, a na dnie spoczęły militaria – fragmenty uzbrojenia, armat z ich oprzyrządowaniem. Niezwykle istotne jest, aby temu „archeologicznemu” kilometrowi zapewnić ochronę na kolejne dziesięciolecia. Bez względu jednak na zakres prowadzonych prac archeologicznych, Wisła z pewnością sama, we właściwy sobie kapryśny sposób, jeszcze nie raz odkryje kolejne skarby, które skrywa. ■

## Przypisy

- 1 Obecnie Pałac Kazimierzowski wchodzi w skład kampusu uniwersyteckiego przy Krakowskim Przedmieściu i pełni rolę, między innymi, siedziby rektora Uniwersytetu Warszawskiego.
- 2 H. Kowalski, *Zatopiony transport dzieł sztuki z czasów potopu w relacjach historycznych z epoki*, „Przegląd Historyczny” 2015, w druku.
- 3 Szerzej na temat rabunku i dalszej historii marmurów zob.: H. Kowalski, M. Wardzyński, *Czas „potopu”. Zniszczenia Warszawy*, [w:] *Lapidarium warszawskie. Szlachetne materiały kamienniarstwo w XVI i XVII wieku*, M. Wardzyński, H. Kowalski, P. Jamski, Warszawa 2013, s. 89-96.
- 4 W. Korotyński, *Półw królewski*, „Kurier Warszawski” z 26 maja 1906, nr 144, s. 2-7; *Szczątki Pałacu Królewskiego*, „Kurier Warszawski” z 14 lipca 1906, nr 192, s. 2; *Dar dla Muzeum Dawnej Warszawy*, „Bluszczy” 1939, nr 12, s. 22; *Cenne rzeźby z pałacu Kazimierzowskiego znalezione na dnie Wisły*, „Gazeta Polska” 1939, nr 69, s. 8.
- 5 Obiekty wydobyte w 1906 roku (te, które przetrwały II wojnę światową) znajdują się w Muzeum Warszawy.
- 6 Na temat badań zob.: H. Kowalski, *Badania archeologiczne na dnie Wisły w rejonie cytadeli w Warszawie*, „Światowid” 2015, w druku; tenże, *Królewskie rezydencje na dnie Wisły*, „Z otchłani wieków” 2011-2012, R. LVI, nr 1-4, s. 120-125; tenże, *Wazowskie dekoracje rzeźbiarskie, wydobyte z dna Wisły*, „Renowacje i Zabytki” 2012, nr 3, s. 138-140. Kierownikiem badań jest dr Hubert Kowalski z Instytutu Archeologii Uniwersytetu

- Warszawskiego. W badaniach uczestniczyli też Marcin Jamkowski, dr Andrzej Osadczuk z Uniwersytetu Szczecińskiego, dr Piotr Kuźniar z Politechniki Warszawskiej i dr hab. Grzegorz Kowalski z Wydziału Fizyki UW; badania przeprowadzono przy współpracy z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Narodowym Instytutem Dziedzictwa. Ponadto wsparcia finansowego udzielili: Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Wydział Historyczny UW, Wydział Geologii UW, Instytut Archeologii UW i Klub Absolwentów UW. W trakcie badań współpracowano również z Komisariatem Policji Rzecznej w Warszawie, Komendą Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej i Komendą Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Legionowie.
- 7 Obecnie wchodzi w obszar administracyjny Warszawy.
  - 8 Przy wsparciu ze strony ówczesnej dyrektor NID Pauliny Florjanowicz oraz jej zastępcy Michała Grabowskiego.
  - 9 Zob. W. Ossowski, *Przemiany w sztucznictwie rzeźnym w Polsce. Studium archeologiczne*, Gdańsk 2010, passim.
  - 10 Obiekt przekazany został do Muzeum Wojska Polskiego.
  - 11 Zob. m.in. Z. Stefańska, *Katalog zbiorów wiek XVII. Muzeum Wojska Polskiego*, Warszawa 1968, kat. nr 33, 53, 66, 129, 141, 142, 146, 330.
  - 12 Dewastacja cmentarza rozpoczęła się już podczas okupacji – nagrobki służyły wojskom niemieckim jako materiał budowlany, cmentarz stał się kamieniołomem wspomagającym konstruowanie m.in. lotnisk i dróg.
  - 13 Zob. H. Kowalski, A. Magnuszewski, P. Kuźniar, *Najniższe stany wody Wisły w Warszawie i podwodne odkrycia archeologiczne*, „Gospodarka Wodna” 2013, nr 1, s. 25-30.

## Summary

### “Archaeological kilometre of the Vistula river”. National heritage unveiled as part of interdisciplinary studies

In August 1656 a transport filled with marble stolen from Villa Regia (now Casimir Palace) sailed away from Warsaw. Around two and a half kilometres later, due to low water level in the Vistula river, the boats ran aground. This event as well as a threat of attack from John Casimir's army entering Warsaw triggered a decision on sinking the load. Some pieces of marble were thrown into the water, some were left on sandy islands. A couple of days later, the representatives of Warsaw authorities already began safeguarding the abandoned items. Some objects were hoisted from the Vistula's bed and buried at the river bank.

The area for studies has been determined on the basis of 17th-century reports and archive materials from the beginning of the 20th century.

The National Heritage Board of Poland joined the research in 2011. In sum, during archaeological works, nearly 20 tons of sculpted architectural decorations have been extracted. These objects were removed from the bottom in the area of several hundred square metres. We can suppose that hundreds of price-

less monuments still remain in the delimited area. Due to the specificity of the bottom of the examined area, we presume that plenty of objects rest at a depth between several dozen centimetres and several metres. The research area corresponds to a natural stone reef and clay-stone thresholds, which means that a part of the sunk transport is found in a layer mixed with stones, gravel and sand. It results from previous studies that locating the above mentioned objects requires technologies that are unfortunately not available yet. However, what is important is the fact that parts of the same transport that were buried at the bank or in 17th-century sand patches can become naturally exposed by the flowing water.

Taking into account the previous archaeological studies around the 517th kilometre of the Vistula river and the presence of a number of incidental national heritage objects, it seems legitimate to claim that a new archaeological site needs to be established in this very area. A Vistula reef along with stone thresholds creates a natural sieve in this place, which retains objects that definitely must include monuments that are priceless to our culture. In this place, during a three-day battle, hundreds of soldiers lost their lives and hundreds of military items, fragments of armament or cannons with their instrumentation were brought to rest on the bottom. It seems immensely important to safeguard protection to this “archaeological” kilometre of the river for the next decades.