

PIANA, ŚWINA I DZIWNA JAKO SZLAKI
OSADNICZO-KOMUNIKACYJNE SŁOWIAŃSZCZYZNY
BAŁTYCKIEJ VIII—XIII W.

1. Problem Piany, Świny i Dziwny w dotychczasowych
badaniach

W ostatnich latach zainteresowanie polskich historyków ze zrozumiałych względów skierowało się ku ujściu Odry, gdzie w okresie wczesnego średnio-wiecza intensywnie rozwijały się podstawy życia gospodarczego i politycznego dwóch sąsiadujących ze sobą zespołów plemiennych, wieleckiego i pomorskiego. Uwagę badaczy przyciągały przede wszystkim główne ośrodki zaludnienia, mianowicie Wolin, Kamień, Uznoim¹, Wołogoszcz i Szczecin. Ich rozmieszczenie w związku z warunkami geograficznymi nad szlakami wodnymi i lądowymi, przynależność plemienna, rola w administracji państwa pomorskiego, handlu i rzemiośle są podstawowymi zagadnieniami w problematyce dziejów Pomorza Zachodniego.

Zaden badacz nie może wyłączyć grodów ze swego pola widzenia, gdyż były one ponadto centrami polityki, kultu religijnego, siedzibą władz lokalnych i państwowych. Od siły i zasobności grodów zależało stanowisko Pomorzan wśród innych ludów środowiska bałtyckiego. Niewiele można by powiedzieć o dziejach pomorskich bez uwzględnienia danych archeologicznych i źródłowych głównych grodów słowiańskiego Wybrzeża. Są one najistotniejszym wyrazem morskiej kultury Słowian.

¹ W niniejszej pracy posługujemy się nazwą Uznoim, a nie Uznam. Przemawiają za tym następujące względy. Źródłowo stwierdzić nietrudno, że ona jest starsza. Po raz pierwszy występuje w bulli papieskiej z r. 1140. Weszła do źródeł od czasu pracy misyjnej św. Ottona. Trzej jego żywociarze używają wyłącznie nazwy Uznoim. Przejeli ją od uczestników misji pomorskiej. Z punktu widzenia językowego postać Uznoim, jak wyjaśnił mi Lehr-Splawiński, ma uzasadnienie etymologiczne i z niej to powstała forma młodszą, skróconą: Uznam. Dlatego nie bez słuszności historycy nawracają do brzmienia nazwy starszej, np. Tymieniecki (Ziemie polskie w starożytności, 1951), G. Labuda, Problematyka badań wczesnodziejowych Szczecina, Przegląd Zachodni, nr 3/4, 1952, R. Kiersnowski, Legenda Winety, 1950, a wcześniej J. Widajewicz Położenie Jomsborga 1934. L. Koczy, Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów, 1934 i inni. M. Rudnicki, Odra i jej ujście, Sl. Occ. t. XV (1936), s. 74—79, używał formy Uznam (nie uwzględnia przekazu żywociarzy) i uznaje ją za jedynie prawidłową w odniesieniu do czasów najstarszych. Respond, Słownik nazw geograficznych Polski zach. i północnej I. 1952, ustala nazwę Uznam. Mimo to uważamy za właściwsze posługiwać się nazwą Uznoim jako starszą, wziętą z żywego języka słowiańskiego, zapisaną już w latach 1124—1128 przez misjonarzy i przekazaną za ich pośrednictwem do źródeł późniejszych (od r. 1140). Chronologicznie jest ona bliższa czasom przez nas omawianym, gdy tymczasem brzmienie Uznam jest używane w źródłach późniejszych i nie bez obcego wpływu w kancelarii ksiąg pomorskich.

Przede wszystkim rozmieszczenie grodów nadmorskich świadczy o wielkiej zdolności i pomysłowości Słowian bałtyckich w adaptowaniu fizycznych warunków Wybrzeża dla celów osadniczych i obronnych. Zwykle nierozdzielnie wiążą się one z możliwością eksploataowania morza i łatwego dostępu do sąsiednich krain nadmorskich.

Powstanie i rozkwit poszczególnych grodów nad Pianą, Świną i Dziwną w znacznym stopniu zależało od obronności i splawności tych odpływów Zalewu Szczecińskiego do Bałtyku. Nie z przypadku powstały i przez wieki utrzymały swe znaczenie dwa wielkie grody, Uznoim i Wołogoszcz, nad Pianą, a nad Dziwną słynny Wolin i Kamień, gdy tymczasem nad Świną nie znamy żadnego grodu współczesnego i równego im znaczenia w X—XII w. Jest to tym bardziej uderzające, że Świna jako droga wodna do morza na pozór nie miała mniejszych wartości od Piany i Dziwny. Tymczasem na jej brzegach nie było warunków dla rozwoju osadnictwa, nie mogły więc tam powstać i grody. Jako środkowy odpływ Zalewu, Świna też była pozbawiona bezpośredniego związku z zapleczem lądowym, które by do niej mogło ciążyć. W znacznym oddaleniu od niej, na przeciwnym brzegu Zalewu przy ujściu Odry dopiero znajdowała się kraina, która stała się z czasem zapleczem Świny i przez nią ciążyła ku morzu.

Takie położenie Świny do pewnego stopnia można uważać za izolowane w porównaniu z Pianą i Dziwną, które przez wpływające do nich rzeki wiązały ze sobą żyzne i ludne ich dorzecza. Podstawa geograficzna Świny była odmienna niż Piany i Dziwny w zaraniu dziejów Pomorza Zachodniego. Jej brzegi pozostawały niezaludnione, wówczas gdy wrzało życie nad dwoma sąsiadującymi z nią odpływami Zalewu w X—XII w. W późniejszych zaś czasach (od XIII w.) Szczecin dlatego tak łatwo uzyskał na Świnie, pozbawionej zasiedzonego i ludnego grodu, stanowisko, jakie zajęły znacznie wcześniej Uznoim, a potem Wołogoszcz, na Pianie, Wolin zaś na Dziwnie. Dopiero od tego czasu Świna miała własne gospodarcze zaplecze w rejonie Szczecina, ale w rozwoju dziejowym Pomorza Słowiańskiego nie odegrała takiej roli, jak Piana i Dziwna, które stały się głównymi szlakami osadnictwa, obrony i żeglugi między Zalewem a Bałtykiem i spełniały tę rolę w ciągu szeregu wieków. Ich użytkowanie osadnicze i komunikacyjne mogło rozwinąć się jedynie dzięki stałej łączności z morzem, skoordynowanej z zabezpieczeniem od napadów pirackich od strony morza. W osiedlach nadmorskich ten czynnik bliskiego i bezpiecznego kontaktu z morzem stanowił zasadniczy składnik warunków osadnictwa.

W pierwszym rzędzie celem utrzymania tego kontaktu było rybołówstwo morskie. Wyjątkowe bogactwo ryb w wodach odpływów, a zwłaszcza Piany i Zalewu, stanowiło jedno z poważnych podstaw gospodarki od czasów najdawniejszych². Dla rybołówstwa szczególnie ważnymi miejscami były prze-

² H. Berghaus, Landbuch des Herzogthums Pommern und des Fürstenthums Rügen, Theil II, Band I, 453, Anklam 1865: „Die Fischerei in den Binnengewässern im Usedomischen See in der Pene und im Haff ist für den grössten Teil der Einwohner ein unentbehrlicher Nahrungszweig entweder als Haupt- oder als Nebenerwerb und wird in so erheblichem Umfang betrieben, dass zu jeder Jahreszeit Aufkäufer aus benachbarten und fernen Gegenden erscheinen“. Od czasów średniowiecza kościoły i parafie zachowały tam swe dawne przywileje rybackie.

wężenia koryt wodnych, gdzie przyroda stwarzała lepsze możliwości eksploatacji ruchu ławic rybnych w określonych miesiącach. Są to najlepsze łowiiska rybne. Stosowanie jazów w takich miejscach oraz zastawianie sieci i pułapek było najłatwiejsze i dawało najobfitsze połowy. Potężne ławice śledziowe zjawiały się corocznie przez Sund na Bałtyku, w cieśninach duńskich³, u brzegów Rugii oraz odpływów Zalewu. Największe ich przewężenia stawały się najwcześniej miejscami zasiedlenia, gdyż miały pomyślne warunki gospodarcze. Rybackie osiedle, przy takich łowiskach rybnych powstające, zamieniało się z czasem w większą grupę osadniczą jako leżące na szlaku przetokowym. Potrzeby obronne spełniał gród powstający przy niej. Taki początek mogły mieć Wolin, Kamień, Wołogoszcz i Uznoim, a także inne miasta Wybrzeża Słowiańskiego. Przegradzanie jazami zwięzionych koryt wodnych łatwo mogło nasunąć myśl zamykania na nich przejazdu palami wbijanymi w dno koryta w celach obronnych, co znakomicie uzupełniało i wzmacniało obronę osiedla grodowego. Położenie jego nad żeglowną rzeką lub spławnym odpływem do morza wymagało istnienia portu pod bezpośrednią obroną grodu.

Ze względu na organiczną łączność funkcji portu z urządzeniami władz grodowych wprowadzamy terminologię „grody portowe“ dla odróżnienia od grodów nie związanych z żeglugą. Takie zróżnicowanie grodów wydaje się zupełnie uzasadnione, porty bowiem nadawały poszczególnym grodom charakter ośrodka rzemieślniczo-handlowego specyficznego typu.

Badania archeologiczne w Gdańsku i Wolinie, a także dane kronik i żywotiarzy św. Ottona o innych grodach pomorskich zgodnie wykazują istnienie w nich wcześniej rozwiniętego rzemiosła i handlu. Stały ich kontakt z krajami sąsiednich i przeciwległych brzegów Bałtyku powodował coraz większe skupienie zaludnienia przy grodach portowych. W skupieniu takim następowało szybsze niż gdzie indziej zróżnicowanie stosunków gospodarczo-społecznych. Różne rodzaje pracy na morzu: rybołówstwo, żegluga handlowa, połączona ze zwiedzaniem różnych portów, piractwo oraz produkcja lokalna na eksport — wszystko to razem wymagało wczesnego zorganizowania sił ludzkich i środków materialnych. Na żadnym innym odcinku Wybrzeża Słowiańskiego nie stwierdzamy tyłu znamion co do rozwarstwienia ludności, różnicy jej zajęć tudzież samodzielności i odrębności politycznej wielkich grodów portowych, sięgających stopnia republik morskich. Ta zaawansowana ewolucja społeczno-gospodarcza i ustrojowa kompleksu grodowego uznoimsko-wolińsko-szczecińskiego wydaje się być w niewątpliwym związku z jego położeniem przymorskim i funkcjami jego portów. Każdy z nich, z wyjątkiem ograniczonej żeglugi w okresie zimy, był stałym targowiskiem, stałym miejscem obrotu towarowego własnej i obcej produkcji.

Pierwotny port mógł być najprymitywniejszy. Wystarczała przybrzeżna głębina lub dogodny dostępny brzeg, który umożliwiał postój statkom w miejscu zabezpieczonym pobliskim grodem nie tylko od burz, ale i od nagłych napadów. Korzystanie z portu uzależnione było od istnienia żeglownej drogi prowadzącej na morze.

³ J. Kulikowski, *Ekonomika morskiego przemysłu rybnego*, cz. II, rozwój historyczny, s. 56, Poznań, 1952, nakładem Państwowego Wydawnictwa Naukowego.

Dlatego omówienie znaczenia i roli Piany, Świny i Dziwny z punktu widzenia osadnictwa i komunikacji we wczesnym średniowieczu wymaga przede wszystkim stwierdzenia ich przydatności do żeglugi w tym czasie. Pod tym względem w badaniach naukowych nie podnoszono żadnych zastrzeżeń w odniesieniu do Piany i Świny. Natomiast w stosunku do Dziwny występują one już od czasów Bugenhagena (XVI w.) u licznych historyków Pomorza aż do lat ostatnich.

W dyskusji naukowej nad sprawą lokalizacji sławnego Wolina-Winety żeglowność lub nieżeglowność Dziwny wchodziła w grę jako pozytywny lub negatywny argument ścierających się poglądów.

Negatywnie go postawili po raz pierwszy Barthold i L. Giesebrecht⁴. Opierali się na nim zwolennicy lokalizacji Wolina gdzie indziej niż nad Dziwną. W ich pojęciu nieżeglowna dla statków morskich Dziwna nie miała warunków potrzebnych dla rozwoju wielkiego portu, jakim był Wolin-Wineta. Kolejno w trakcie ostrej dyskusji nad tym zagadnieniem wysuwano nowe tezy, nie tracąc jednak z oczu zagadnienia żeglowności tego lub innego dopływu Bałtyku⁵. Przebieg dyskusji nad lokalizacją Wolina-Winety zwięźle i przejrzyście przedstawił R. Kiersnowski⁶, uwzględniając wszystkie wypowiedziane na ten temat koncepcje i ich przekształcenia. Nie ma więc potrzeby wchodzić tu w ich rozpatrzenie. Chyba jedno wypada zaznaczyć, że kulminacją chybionej koncepcji opartej na nieżeglowności Dziwny i Świny są rozprawy R. Henniga⁷. Bezasadność wywodów Henniga obaliła krytyka Bollnowa⁸, Vogla⁹ i Widajewicza¹⁰, a poszukiwania archeologiczne ostatecznie rozstrzygnęły sprawę lokalizacji dawnego słowiańskiego Wolina nad Dziwną.

⁴ Barthold *Geschichte von Rügen und Pommern*, I, s. 303, 1839: „Die Divenow war schon im XII Jh. durch Versandung gesperrt“. Por. L. Giesebrecht, *Wendische Geschichten aus der Zeit der ersten Ludolfinger*, *Balt. Stud.* VII, z. 1, s. 26, r. 1840. „Nun war aber die Dievenow bereits im zwölften Jahrhundert unfahrbar für Seeschiffe“. Por. R. Klempin, *Die Lage der Jomsburg*, *Balt. Stud.* XIII, s. 47 r. 1847.

⁵ R. Hennig, *Auf der Suche nach Vineta, Unser Pommerland*, 18 Jahrgang 1933, s. 87: „Es lässt sich nämlich der Beweis führen, dass weder die Swine noch die Peene, noch die Dievenow von Juliner Schiffen regelmässig benutzt sein könnten. Wie sollten denn nun aber die Juliner Ostseeschiffahrt treiben, wenn keiner von jenen 3 Mündungsarmen für sie in Betracht kam?... Die Dievenow ist im Mittelalter nachweislich nicht schiffbar gewesen“. Por. Leutz-Spita, *Neues Material zum Jomsburg-Problem*, *Uns. Pommerland*, Jg. 18, s. 88—89, 1933.

⁶ R. Kiersnowski, *Legenda Winety*, s. 7—22. Kraków 1950.

⁷ R. Hennig, *Wo lag Vineta?* s. 113. Leipzig 1935 s. 21: „Der Gedanke, dass Julin unter Benutzung der kaum schiffbaren Swine ein grosser Seehafen geworden sein könne, mutet einfach grotesk an“.

⁸ H. Bollnow, *Das Vineta-Problem im Lichte der Verkehrswissenschaft*, *Monatsblätter der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde*, t. 50, (1936), s. 33 i następne. R. Kiersnowski, *Legenda Winety*, s. 16 i 125, przypis 67, podaje krótkie streszczenie (ośmiu) tez Henniga według Bollnowa.

⁹ W. Vogel, *Wo lag Vineta?* *Hansische Geschichtsblätter*, t. 61, (1936), s. 182—201.

¹⁰ J. Widajewicz, *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych*, t. V, 1936, s. 419 i inne, gdzie omawia na podstawie krytycznych uwag Bollnowa wymienioną pracę Henniga, odmawia słuszności jego wywodom, zarzuca przy tym niemethodyczność ujęcia i bałamuctwa tzw.: „Verkehrswissenschaft“.

Mimo to pozostały nadal w obiegu poglądy na ograniczoną spławność Dziwny w okresie największego rozkwitu Wolina. Ostatnio do tego zagadnienia nawiązywały rozprawy historyków polskich: P. Czaplewskiego¹¹, R. Kiersnowskiego¹², Z. Sułowskiego¹³ i G. Labudy^{13a}. Autorzy ci w swoich cennych pracach stoją na stanowisku nieżeglowności Dziwny w XII w. W myśl tych wywodów proces zapiaszczenia ostatecznie ją zamknął w końcu tego wieku. Stała się ona zastoiskiem wodnym i bezużytecznym w handlu morskim odpływem Zalewu w komunikacji z morzem. Warto przyrzeć się wywodom każdego z tych badaczy.

Czaplewski przy omawianiu geograficznych danych Adama Bremeńskiego odmawia Dziwnie znaczenia w ówczesnym (XI w.) handlu międzynarodowym. Sądzi bowiem, że kupcy i żeglarze zachodni, którzy byli głównymi informatarami Adama o drogach lądowych i morskich, odbywali swoje podróże z morza do Wolina nie Dziwną, lecz Świną¹⁴. W innym miejscu swej pracy tenże badacz stwierdza płytkość ujścia Dziwny w końcu XII w., czyli niezdatność do żeglugi morskiej¹⁵. Nawet jej powolny bieg, wynikający z małej różnicy poziomu lustra wodnego Zalewu w stosunku do Bałtyku, przypisuje zapiaszczeniu: „Mielizny u ujścia Dziwionowej sprawiły, że upływ wody odrzańskiej tą drogą delty był niewielki, tym się też niezawodnie tłumaczy, że drużyna św. Ottona, płynąca dzisiaj Dziwionową z Kamienia do Wolina, nie spostrzegła się wcale, iż na płynącej wodzie się znajduje“¹⁶.

W ten sposób Czaplewski odrzuca jakiegokolwiek znaczenie Dziwny w rozwoju handlu Wolina w XI—XII w.

W stosunku do Piany zajmuje stanowisko podobne. Pisze: „Piana na swoim ołogoskim odcinku była tak wąska i płytka, że było tam łatwo przeprawę statkom zagrozić za pomocą stawianych płotów, wbijanych słupów lub narzuconych na dno głazów¹⁷. Służyła więc głównie lokalnym potrzebom transportu, i to na mniejszych statkach, ale kupcy zagraniczni jednak z cieśniny piańskiej... nie korzystali“¹⁸.

Po takiej ocenie Dziwny i Piany Czaplewski kończy swój wywód słowami: „Główną arterią przewozową była Dźwina“ (tak nazywa Świnę) i na dowód słuszności swej tezy przytacza dokument z r. 1294, czyli o dwa wieki późniejszy od czasów, do których odnosi swój wywód. Stwierdza bowiem, że „tym jedynym (wymienionym przez Adama) odpływem Odry była Dźwina jak za czasów

¹¹ P. Czaplewski, *Studia nad rejestrem Dagome iudex*, *Zapiski Tow. Naukowego w Toruniu*, T. XII, z. 1—4 (ogólnego zbioru 129—132), s. 6—45, r. 1946.

¹² R. Kiersnowski, w pracy *Legenda Winety*, Kraków, 1950.

¹³ Z. Sułowski, *Najdawniejsza zachodnia granica Polski*, *Przegląd Zachodni*, nr 3/4, Poznań, 1952.

^{13a} *Problematyka badań wczesnodziejowych Szczecina*, *Przegląd Zachodni* 3/4 1952.

¹⁴ P. Czaplewski, o. c. s. 13: „kupcy więc i żeglarze... ilekroć drogą morską i upływem Odry do Wolina się przeprawiali, nie mogli nie dowiedzieć się, że bystry ten upływ szczer pomorski od lucickiego odgraniczał“. Ten odpływ Zalewu przyjmuje Czaplewski za Świnę.

¹⁵ Czaplewski, o. c., s. 15.

¹⁶ Tamże, s. 16, Herbord III, c. 24 nazywa Dziwnę „lacus refusiones“, Mnich priefl. II, c. 5 i 7, „flumen“ Ebbo, II, c. 7, „lacus“.

¹⁷ Czaplewski, o. c., s. 15. ¹⁸ Tenże, s. 16.

przedhistorycznych tak też jeszcze w późniejszym średniowieczu, co przecho-
wane źródła dostatecznie potwierdzają. Dowodzą one bowiem, że Dźwina sta-
nowiła wprzód główną arterię wodną dla statków handlowych i wojennych“.

W takim ujęciu zagadnienia Czaplewski nie widzi różnicy w użytkowaniu
Świny na tak długim odcinku czasu, a przy tym Pianie i Dziwnie przyznaje
zaledwie lokalne znaczenie, czyli wyklucza je z udziału w ówczesnej wymianie
międzynarodowej. Takie stanowisko nie ma ani zabytkowego, ani źródłowego
uzasadnienia i nie może być przyjęte w nauce, jak niżej wykażemy.

Na wywodach o wyjątkowym znaczeniu Świny oparł się Sułowski. Wyraźnie
oświadcza się za argumentacją i wynikami Czaplewskiego¹⁹. Przyjmuje je bez
zastrzeżeń, chociaż w teoretycznym wywodzie poucza, że nie należy przyjmo-
wać cudzych wniosków bez ich sprawdzenia²⁰. Uwaga Sułowskiego o zapi-
aszczeniu Dziwny ujęta jest na tle porównawczym: „pod koniec XII w. ujściem
Odry była Świna, podczas gdy obie skrajne cieśniny — wąskie, płytkie, łatwe
do zatarasowania i zaopatrzone w mosty miały jedynie znaczenie lokalne, przy
czym Dziwna okresowo mogła nawet nie dawać przejazdu na morze.“²¹
Stwierdza dalej, że „proces zapiaszczenia Dziwny nastąpił stosunkowo nie-
dawno przed r. 1170, a był już w toku w r. 1124, skoro można ją było uznać
za wodę stojącą“. Sułowski uważa jednak za anachronizm przypisywanie za-
piaszczenia Dziwny czasom sprzed XII w.²², wnioskuje ostrożnie, ale również
stwierdza jedynie rejonowe znaczenie Piany i Dziwny w końcu XII w. Do
tegoż czasu odnosi „łącność“ Świny jako głównego koryta Odry ze Szczeci-
nem²³, tudzież że „Świna a nie Dziwna była granicą plemienną, a więc i uj-
ściem Odry w pojęciu Adama. Pokrywa się to z ustalonym dla czasów później-
szych znaczeniem Świny“²⁴.

Kiersnowski, mając za temat swej rozprawy Winetę, jest mniej zaintereso-
wany sprawą spławności innych odplywów Zalewu, oprócz Dziwny, za to za-
piaszczenie jej akcentuje najsilniej. Dopatruje się początków tego procesu za
czasów działalności św. Ottona, a w 50 lat później (w końcu XII w.) według
niego stała się Dziwna kompletnie niezdatną do żeglugi. „Spławność rzeki zo-
stała w tym właśnie okresie ostatecznie uniemożliwiona lub bardzo utrudniona
wskutek jakiegoś sztormu“²⁵.

¹⁹ Z. Sułowski, o. c. s. 363, zarzuca jedynie Czaplewskiemu nieuwzględnienie
pracy Bruns-Wüstefeld, (którą uważa za „prawdziwe curiosum“, „bez żadnej war-
tości“ (s. 364) i za „niebyłą“ (s. 361 i 362), ale uznaje to tylko za formalny mankament,
co „pozostało bez szkody dla wyników“, osiągniętych przez Czaplewskiego, które Su-
łowski przyjmuje jako „drogowskazy“ (s. 364).

²⁰ Tamże, s. 364—365, gdzie mówi, że przy „korzystaniu z literatury nieścisłości po-
legają na przyjmowaniu cudzych wniosków bez sprawdzenia przesłanek“.

²¹ tamże, s. 376.

²² tamże, s. 377.

²³ tamże, s. 389.

²⁴ tamże, s. 427.

²⁵ R. Kiersnowski, o. c. s. 45, 46, 51, 54: Istota zmian terenowych polegała na
„całkowitym zamuleniu ujścia Dziwny. Początki praktycznego znaczenia tego pro-
cesu dają się już śledzić w żywotach św. Ottona. Teraz jednak, w 50 lat później, do-
niosłość jego występuje z całą jaskrawością“.

Labuda wypowiada się podobnie w ostatniej swojej pracy: „Na upadek Wolina wpłynęła w sposób bardziej ważki niezdolność portu wolińskiego. Związana jest ona z zamuleniem i zapiaszczeniem Dziwny”²⁶. W tym ujęciu upadek Wolina przedstawia się jako fakt przyczynowo związany przede wszystkim z zapiaszczeniem Dziwny, która staje się lokalnym, mało znaczącym i trudno dostępnym szlakiem komunikacyjnym.

W ogólnej ocenie poglądy tych badaczy zgodne są ze sobą co do zapiaszczenia Dziwny i pod tym względem zbliżone do wniosków R. Henniga, z tą jednak różnicą, że Hennig odnosi je do czasów znacznie wcześniejszych (VIII—X w.) i wypowiada się z większą stanowczością²⁷. Niewątpliwie przesadny w sensie negatywnym wywód Henniga jest zupełnie nieuzasadniony pod względem chronologicznym i stanowi szczyt urojeń zdarzających się na manowcach badań naukowych.

Na ogół tzw. zapiaszczenie Dziwny w XII w. wydaje się nieprzebrzmiałym echem z czasów dyskusji nad położeniem Wolina. Wywiera ono mimowolny wpływ na badaczy przy zaznajomieniu się z niezmiernie zawiłym problemem Wolina i Dziwny w literaturze naukowej, obciążonej fantastycznymi pomysłami. Wprawdzie po wolińskich wykopaliskach (1934—1940) w olbrzymiej części staje się ona bezwartościową i zbyteczną. Należy stwierdzić, że wymienionym polskim badaczom (Czaplewskiemu i Sułowskiemu) nie chodziło o specjalne badanie odpływów Zalewu Szczecińskiego, choć rozpatrywali je z punktu widzenia przydatności do żeglugi. Miało to dla ich celów badawczych pewne znaczenie, zwłaszcza dla ustalenia najstarszej, przymorskiej granicy Piastów. Kiersnowski i Labuda również notowali fakt zapiaszczenia Dziwny w XII w. i w tym zjawisku upatrywali główną przyczynę upadku Wolina.

Nie godząc się w tej sprawie z wywodami wspomnianych badaczy sięgamy do przestudiowania materiału zabytkowego i źródeł pisanych pod kątem widzenia rozwoju osadnictwa nad Piana, Świną i Dziwną i jego związku z żeglugą. Jest to zadanie o pewnym walorze i może być naukowo przydatne, tym bardziej że wchodzi tu w grę nieuwzględnione przez wspomnianych badaczy źródła pisane, przemawiające za istnieniem morskiej żeglugi międzynarodowej zwłaszcza na Pianie, jak i Dziwnie w XII i XIII w.

Z tych względów poznanie właściwej roli komunikacyjnej trzech odpływów Zalewu przedstawia się jako zagadnienie, któremu warto poświęcić więcej uwagi, niż to dotąd czyniono, wtedy zaś warunki rozwoju żeglugi w rejonie użnoimsko-wolińskim, a także upadek Wolina i sąsiednich grodów nabierze innego oświetlenia, tudzież umożliwi powiązanie tego ostatniego faktu z innymi zjawiskami środowiska bałtyckiego niż tzw. zapiaszczenie Dziwny.

Wybór tego odcinka Wybrzeża za przedmiot niniejszego studium uzasadniony jest nie tylko jego podstawowym znaczeniem w dziejach Słowiańszczyzny

²⁶ G. Labuda, Problematyka badań wczesnodziejowych Szczecina, *Przegląd Zach.* 3/4, 1952, s. 541, za uzasadnienie do tej wypowiedzi służy wywód ks. Czaplewskiego.

²⁷ Hennig, *Wo lag Vineta?*, s. 24: „Die Vorstellung, dass vor 800—1000 Jahren die Dievenowmündung ein hochwichtiger Fahrweg für Kauffahrt- und Kriegsschiffe gewesen sein könne, ist schlechthin phantastisch“.

bałtyckiej, a zwłaszcza wielecko-pomorskiej, ale także jego właściwościami geograficznymi.

Przede wszystkim stanowi on środkową część Wielkiego Wybrzeża Słowiańskiego, rozciągającego się od rzeki Świętyny na zachodzie po Wisłę na wschodzie. W obrębie tego odcinka badań znajdują się przybrzeżne wyspy: Rugia, Wolin i Uznoim z przyległymi do nich małymi wyspami i wysepkami. Według St. Pawłowskiego dookoła Rugii skupia się 13 wysepek²⁸. W mniejszej liczbie widzimy je przy Wolinie. Wszystkie one grupują się przy ujściu Odry i są członkami jednej większej grupy wysp, tworzącej osobny archipelag. Łączność jego z krainami Wybrzeża pod względem geograficznym, gospodarczym, etnicznym i kulturalnym jest bardzo ścisła. Sprzyja temu bogate rozczłonkowanie tej części Wybrzeża. Wyraża się ono nie tylko w wielkiej ilości wysp, ale i różnych zatok, czego nie stwierdzamy na wschód od Wolina. Tu właśnie przenikają się nawzajem ląd i morze, tworząc krainę Słowiańszczyzny najdalej wysuniętą na morze. Oddziaływanie kulturowe, idące ze Skandynawii w różnych okresach, nie zmieniło wspólności rozwojowej tej krainy archipelagowej z dorzeczem Odry i Wisły, ani też nie osłabiło ich węzłów łączności i wspólnych cech kultury, jak to stwierdza prehistoria. Nazwy geograficzne osiedli, rzek, jezior i błot potwierdzają bliskie pokrewieństwo językowe wysp z ziemiami polskimi. Wiele nazw na Rugii jest zupełnie identycznych z polskimi i kaszubskimi. Archipelag ten w zupełności uważany być może za słowiański pod każdym względem, w epoce prehistorycznej i w dziejach wczesnego średniowiecza. Dlatego stosowanie do niego nazwy Bałtyckiego Archipelagu Słowiańskiego wydaje się całkiem uzasadnione, o ile byśmy nie chcieli go nazywać polskim w czasach plemiennych, mimo najbliższego pokrewieństwa jego mieszkańców z polskimi plemionami, co tak mocno uzasadnia Lehr-Spławiński²⁹. Struktura tej części Wybrzeża jest wyjątkowa. Tu morze najgłębiej wciną się w ląd, przy którym znajduje się wspomniana wielka grupa wysp sprzęgnięta z Zalewem, Bałtykiem i lądem systemu trzech odpływów.

Jest to osobne, o swoistych właściwościach środowisko etniczne i geograficzne Wybrzeża Słowiańskiego. Jego warunki szczególnie sprzyjały rozwojowi osadnictwa i powstaniu wyróżniających się znaczeniem gospodarczym i politycznym grodów portowych w okresie wczesnohistorycznym. Stały się one jedynym z zarodowych ognisk prapolskiej żeglugi, a przy tym najwcześniejszej w świecie słowiańskim. Na ten odcinek Wybrzeża jako najbardziej zaawansowany

²⁸ St. Pawłowski, *Krajobraz Rugii w geograficznych nazwach słowiańskich*, Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej, Zeszyt IIA, Rugia, s. 9, Poznań, 1935. Por. M. Czekalska, *Monografia Odry*, s. 160, 1948.

²⁹ Lehr-Spławiński, *Język polski*, s. 58, wyd. II, Warszawa, 1951; stwierdza, że „gwary lechickie od drzewiańskich począwszy, poprzez obodrzyckie, wieleckie i pomorskie, aż po polskie włącznie, stanowiły jeden nieprzerwalny łańcuch stopniowych odmian językowych... Wzajemne ich związki były tak bliskie, że przy sprzyjających warunkach polityczno-kulturalnych mogłyby wszystkie one wejść w skład wspólnego języka kulturalnego polskiego, jak weszły w jego skład gwary kaszubskie i mazowieckie”. Por. G. Haag, *Die Völker um die Ostsee vor 800—1000 Jahren*, *Balt. Stud.* 28, s. 309, 1978, przytacza ocenę językową Aug. Schleichera: „so sprachen die Wilzen (Lutizen) und Bodrizen, um es kurz zu sagen, Polnisch“.

gospodarczo skierowała się ekspansja pierwszych Piastów, a w związku z tym zaczęły na nim kształtować się podstawy polskiego władztwa nad morzem. Na tym odcinku Bałtyku ukształtowała się silniejsza niż gdzie indziej postawa Słowian na morzu. Na tymże odcinku Wybrzeża załamała się niepodległość Pomorza w walce z Duńczykami i Sasami w XII w.

Niezależnie od różnic w zakresie użyteczności osadniczej Piana, Świna i Dziwna są przy tym współzależne od siebie w swoich funkcjach komunikacyjnych. Na to składały się przede wszystkim ich cechy fizyczne, które umożliwiały przerzucenie w pewnych okolicznościach komunikacji z jednego odpływu na drugi. Te stosunki przemawiają za koniecznością traktowania ich rejonu jako odrębnej krainy, wymagającej osobnego studium. Jest to kraina przetokowa w sensie połączeń wodnych między Zalewem a Bałtykiem. Jest to wielki ośrodek produkcji i wymiany między dorzeczem Odry a środowiskiem bałtyckim w kierunku połudn.-północnym i wschodnio-zachodnim. Ten wielko-pomorski odcinek Wybrzeża, oparty o wyspy Uznoim i Wolin, przez kilka wieków (VII—XII) był podstawową bazą Słowiańszczyzny bałtyckiej pod względem gospodarczym i politycznym. Na szerokim promieniu dokoła niego koncentrowały się różne problemy środkowego i zachodniego Bałtyku przy aktywnym udziale jego stolic: Wolina, Uznoima, Kamienia i Wołogoszczy. Nie znane jest inne miejsce na Słowiańskim Wybrzeżu o takim „nasileniu stołeczności“ i tak mocnym jej związku z morzem. Wszystko przemawia za tym, ażeby studia nad dziejami Pomorza zwróciły się głównie do problemów osadnictwa wczesnego średniowiecza i jego związków z przewodnimi szlakami komunikacyjnymi, jakimi były w tym okresie Piana, Świna i Dziwna.

Ocena tych ramion Zalewu wymaga wejrzenia w okres geologicznego formowania się tego odcinka Wybrzeża, ażeby tym łatwiej uchwycić ich późniejsze przekształcenia, jakim one podlegały. O nich do pewnego stopnia pozwalają sądzić źródła historyczne, których uwzględnienie wyjaśnia także wydarzenia, zachodzące nad ich brzegami.

2. Układ połączeń wodnych między Bałtykiem a Zalewem Szczecińskim w świetle źródeł średniowiecznych

Morze Bałtyckie i Zalew Szczeciński pod względem geologicznym tworzą formację najściślej ze sobą związaną. Morze 6—7 tysięcy lat temu zalało teren niziny morenowej, znajdującej się na miejscu dzisiejszego Zalewu. Było to załoisko lodowcowe przedstawiające pierwotnie otwartą zatokę morską sięgającą po jezioro Miedwie na południu i Pozdawilk na zachodzie³⁰. Powoli wzniesienia morenowe stawały się wyspami i zwały jej szeroką podstawę przy Bałtyku. Powstał archipelag, rozciągający się wzdłuż Wybrzeża, z największymi wyspami: Rugią, Uznoimem i Wolinem. W tymże okresie ukształtowały się rynnowe połączenia Zalewu z Bałtykiem w formie trzech ramion odpływowych. Najstarszym z nich jest Świna, a najmłodszym Dziwna. Odpływów tych nie można uważać za cieśniny, tworzą bowiem połączenia morza

³⁰ Galon, Morfologia doliny Odry. Monografia Odry s. 151.



Ryc. 1. Mapa geologiczna Uznoima i Wolina wg W. Czubińskiego i J. Urbańskiego

z jego zalewem. Powstanie ich nie jest wynikiem działania Odry, lecz dyluwialnego obniżenia terenu, przez które odbywało się spływanie wód Zalewu do morza. Obszaru między tymi odpływami nie można nazywać deltą Odry³¹, ponieważ oddziela ją od morza Zalew Szczeciński, do którego ona wpada i w nim zanika.

Pierwotne ukształtowanie Wybrzeża między Pianą i Dziwną od kilku tysięcy lat ulega przeobrażeniom pod wpływem erozyjnej i akumulacyjnej działalności fal morskich i wiatrów. Największe zmiany zaszły i zachodzą w rejonie wysp Uznoima i Wolina.

Morze usypało pasma wałów piaszczystych i wydym głównie w okolicy Świnoujścia i Pianoujścia, co zmieniło krajobraz obu wysp, dawniej rozczłonkowanych na mniejsze wysepki. Usypiska wydymy ukształtowały jednolitość dzisiejszej wyspy Uznoima i Wolina. Uległo przy tym wielkiemu zważeniu szerokie lejkowate koryto Świny na przestrzeni od Międzyzdrojów do Czernina (na wyspie Uznoim), gdzie po obu brzegach Świny powstały półwyspy: Przytór i Karsibor. Obszar wydym w tym rejonie tworzy szerokie pasmo wzdłuż wybrzeża Zatoki Pomorskiej i wypełnia nad Świną po obu brzegach całą przestrzeń między Zalewem i Zatoką. Całokształt zmian geologicznych na obszarze tego odcinka morskiego oddaje mapa nr I.

³¹ M. Czekalska, Obszar ujściowy Odry. Monografia Odry, s. 159: „Nie można ryńien wodnych Zalewu prowadzących do Bałtyku pod względem hydrograficznym uważać za ramiona ujściowe Odry, prąd bowiem ich nie jest prądem rzeczny, raczej spowodowany jest stałym wyrównywaniem poziomu wód między Bałtykiem a Zalewem“.

Odbywający się proces zapiaszczenia odpływów Zalewu oddziaływał na zmianę dróg wodnych między Zalewem a morzem. Dawny odpływ do morza pod Międzyzdrojem w czasach przedhistorycznych został zasypany wydmiami. Jego zatamowanie utworzyło rozlewisko jez. Wicka, połączone kilku strumieniami ze Świną. Widocznie jednak ramię to nie straciło swego znaczenia szlaku wodnego, skoro pod Międzyzdrojami w końcu XIX w. Stubenrauch stwierdza ślady zniszczonego grodziska³². Wskazywać to może na przewłóczenie łodzi z Międzyzdrojowego rowu wodnego do morza przez pasmo wyd. Gród zaś przeznaczony był do obrony tego dawniejszego punktu ujściowego, „uważanego powszechnie za przedhistoryczny odpływ Zalewu“³³.

Zalew występuje w źródłach późno. Nie znają go arabscy pisarze ani Geograf bawarski.

U Adama Bremeńskiego nie ma o nim najmniejszej wzmianki. Chyba nie był poinformowany o jego istnieniu. Opis jego świadczy, że nie miał jasnego wyobrażenia o nim i jego odpływach. Traktował go jako morze i nie wyróżniał od Bałtyku. Dopiero żywociarze św. Ottona podają o nim konkretne wiadomości przy opisie podróży misyjnej (r. 1124/5 i 1128). W pierwszej swej podróży św. Otton przejeżdżał przez wschodnią część Zalewu drogą Kamień—Wolin—Szczecin, posługując się wyłącznie statkiem³⁴. W drugiej zaś, punktem przejazdu jego przez Zalew z zachodu na wschód był Uznoim, z którego przybył do Szczecina³⁵, a potem do Wolina³⁶. Są to pierwsze znane nam historycznie przejazdy przez Zalew. Przejechano go wówczas w dwóch krzyżujących się kierunkach. Poznano go więc dobrze i wszyscy żywociarze św. Ottona zgodnie Zalew nazywają morzem.

Tego określenia używa Herbord, mówiąc o żegludze przy pomyślnym wietrze³⁷. Morzem go również nazywa Mnich, gdy określa położenie Lubina „in littore maris“³⁸ lub podaje interesującą wiadomość o niezmiernie szybkiej żegludze przez Zalew z Uznoima do Szczecina (r. 1128)³⁹. Pod tym względem niczym od nich nie różni się Ebbo⁴⁰.

³² Stubenrauch, Untersuchungen auf den Inseln Usedom und Wolin im Anschluss auf die Vinetafrage, Balt. Stud. N. F. II, 1898, s. 84.

³³ G. W. Raumer, Die Insel Wollin und das Seebad Misdroy, s. 8, Berlin 1851. Por. M. Czekańska, o. c., s. 163.

³⁴ Herbord, II, c. 21: „Quia vero deinceps navigio de civitate ad civitatem eundum fuit, omnes equos et iumenta nostra villicos suos ad oportuna loca terrae pastus gratia deducere iussit“. Kowalenko, Przewłoka, Przegląd Zach. nr 5/6, s. 68, 1952, przyp. 58d.

³⁵ Herbord III c. 14 (1128) „ascensaque navi prosperis flatibus Stetinam vecti sumus“.

³⁶ Herbord, III, c. 25.

³⁷ Herbord, II, c. 37: „per Odoram flumen in mare lapsi, vento meliori ad Julinae litora navigavimus“ (r. 1124); tamże III, c. 12 „... sedens in navicula tranquillitatem maris expectabat, interim aquam de navi vasculo proiciens“ w czasie nieudanej próby przejazdu Udalrika przez wzburzone fale Zalewu do Wkrzanów (1128); tamże, III, c. 13 „versus mare“ (chodzi o Zalew).

³⁸ Mnich, II, c. 14, (1124).

³⁹ Mnich, III, c. 7, „Qui mox ad mare conscendens, tanta illud velocitate transivit, ut volasse eum potius quam navigasse putares“ 1128.

⁴⁰ Ebbo, III, c. 14: „Erant autem trans mare (Zalew) barbari... qui Verani dicebantur...“ „et maris tranquillitas arridebat“ (1128).

Widocznie dane o właściwościach Zalewu mieli żywociarze jednakowe. Odnosić się one mogły do jego rozmiarów, znacznie większych od dzisiejszych (wraz z jego ramionami przeszło 900 km²). Warunki przejazdu przez Zalew miały charakter morski. Jak widać z przytoczonych relacji, używano statku żaglowego. Jeden z takich przejazdów z Uznoima do Szczecina przy pomyślnym wietrze Mnich nazywa lotem ptaka (1128). Również warunki morskie na Zalewie mogły przypominać zasolenie jego wody. Wówczas prawdopodobnie było ono większe ze względu na swobodniejsze połączenie z Bałtykiem. Obiektywne zatem cechy Zalewu pozwalały go nazywać morzem. Jest on nim w istocie z punktu widzenia jego pochodzenia i właściwości. Za morze go też uznać należy, bo „jest to Bałtyk bezsporny“, jak słusznie to podkreśla Srokowski⁴¹. Na tle zgodności określeń Zalewu jako morza przez żywociarzy i geografa Srokowskiego wypada sprostować interpretację jednego z tekstów dotyczącego Zalewu.

Widajewicz przy omawianiu przekazu Ebbona⁴² o położeniu Wolina uznał, że opis jego odnosi się do Zalewu⁴³. Już sam wyraz „lacus“ użyty w tym wypadku przez Ebbona wskazuje, że nie można go odnieść do Zalewu. Ebbo bowiem opisuje tu podróż św. Ottona z Kamienia do Wolina, a nie ze Szczecina, na co nie zwrócił uwagi Widajewicz. Nie może być tu mowy o Zalewie Szczecińskim, lecz jedynie o jeziorach: Kamieńskim, Wrzosowskim i Koprowskim, które inny biograf św. Ottona opisuje w słowach: „per lacus et refusiones marinas Julinam vecti sumus navigo“⁴⁴. Otóż „lacus“ i „refusiones“ to rozlewiska dolnej Dziwny, znajdujące się przed samym jej ujściem do morza. Żywociarze nigdy nie nazywali Zalewu Szczecińskiego „lacus“.

Już wcześniej badacze zastanawiali się nad interpretacją tego tekstu⁴⁵. Nie daje on żadnych podstaw do przyjmowania wspomnianego „lacus“ za Zalew nie tylko ze względu na swe położenie geograficzne w stosunku do Dziwny, ale również i dlatego, że żywociarze konsekwentnie nazywali Zalew morzem, a nie jeziorem. Wyraźnie rozróżniali jeden od drugiego. Również roczniki polskie pod r. 1123, notując wypadki podboju Pomorza Zachodniego, zgodnie podają, że Bolesław Krzywousty przeszedł „przez morze“ po opanowaniu Szcze-

⁴¹ Srokowski, Pomorze Zachodnie, s. 55–56 (1947), „Jednak i wody Zalewu Szczecińskiego, dzięki ich właściwościom, traktować należy jako część Bałtyku... Zalewu nie wypełniają wody słodkie, lecz mieszane, bo wskutek częstych wiatrów północnych i pin.-zach. wdziera się tam także b. wiele wody słonej, która pozostaje na skutek bardzo leniwego spływu słodkich wód rzecznych... Woda słona... dostaje się rynną żeglowną, mającą do 10 m głębokości, aż do samych ujść Odry...“ i Iny.

⁴² M. G. S. S., t. XII, s. 848: „venit ad urbem magnam Julin, ubi Odora fluvius praeterfluens lacum vastae longitudinis ac latitudinis facit, illicque mare influit“ (E b b o, II, c. 7).

⁴³ Położenie Jomsborga, Kwartalnik Historyczny, rocz. XLVIII, z. 2, (r. 1934), s. 252 „wspomniane tu długie i szerokie jezioro jest odrzańskim Zalewem“.

⁴⁴ Herbord II, c. 24.

⁴⁵ Por. Klemppin, Die Lage der Jomsborg, Balt. St. XIII, s. 65, przyp. 1, r. 1847. G. Haag, Pfahlbau u. Entwässerung Julins, Balt. St. 32, s. 139, 1882: „Mit diesem lacus kann aber hier kaum etwas anderes als die breite Divenow gemeint sein“. R. Hennig, Wo lag Vineta?, s. 22: „Der Bischof und seine Begleiter... hielten insbesondere den Kamminer Bodden für einen Meerbusen“.

cina, czyli przepłynął na statkach Zalew Szczeciński, „mare transiit“, ażeby dostać się na wyspy Uznoim i Wolin i opanować leżące tam grody⁴⁶.

Jedynie Saxo Zalew ten nazywa „lacus Pommeranorum“⁴⁷. Takie określenie użyte przez kronikarza morskiego narodu, nawykłego do działania na morzu otwartym i Atlantyku, jest zupełnie zrozumiałe. Zalew przedstawiał się Duńczykom spokojnym i małym basenem wód śródlądowych w porównaniu do burzliwego i rozległego Bałtyku.

W późniejszych dokumentach książąt i biskupów pomorskich spotykamy się z inną nazwą Zalewu. Utrzymująca się nadal w średniowieczu dla niego nazwa „mare“ już nie wystarczała. Zaczęto Zalew odróżniać od morza wielkiego (Bałtyku) za pomocą przymiotnika „recens“ (świeży, słodki), określającego słabsze zasolenie jego wód, w porównaniu do bardziej słonego Bałtyku, zwanego „salsum mare“. Obszerniejszy wywód w sprawie tych określeń w oparciu na źródłach przedstawiliśmy gdzie indziej⁴⁸.

Takie rozróżnienie nazwy Zalewu od morza występuje w licznych dokumentach przy oznaczeniu granic terytorialnych lub morskich, określaniu granic rybołówstwa lub trasy żeglugi. Jako jeden z przykładów tego rodzaju służyć może dokument książąt pomorskich dotyczący ich zobowiązań, że nie będą budować grodów na szlaku żeglugowym Szczecin—Świna, czyli w granicach między Zalewem a Bałtykiem. Dokument gwarantuje Szczecinianom zupełną swobodę ruchu handlowego „in ascensu et descensu Odere ac in recenti mari in Szwina usque in salsum mare“⁴⁹. Nazwa „świeże“ lub „słodkie“ morze używane przez Pomorzanie weszło do źródeł w dosłownym tłumaczeniu na łaciński urzędowy język kancelarii książąt pomorskich w w. XIII. Wtedy też wchodzi w użycie niemiecka nazwa „haff“ dla Zalewu Szczecińskiego⁵⁰ jak i Wiślańskiego⁵¹ pod wpływem kolonizatorskiego żywiołu niemieckiego.

Źródła średniowieczne nie wykazują podziału Zalewu według jego środkowego przewężenia, jak dzisiaj, na dwie mniejsze części — Wielki i Mały Zalew. Pomiędzy Zalewem a Bałtykiem znajduje się wyspowa przewężenie zaledwie 6½—8 km szerokości, przez które załamanym korytem przerzyna się Świna. Ma ona krótki bieg (18 km)⁵². Rozpoczynała się pod Lubinem pod nazwą „Stara Świna“. Dwa zewnętrzne ramiona Zalewu, Piana i Dziwna, wskutek odchylenia ku północy obu brzegów Zatoki Pomorskiej są od niej dłuższe. Usypane

⁴⁶ MPH, III, s. 152; t. II, s. 832, 1123: „Bolezlaus tercius mare transivit et castra obtinuit“, podają Roczniki Traski i Krakowski. Z. Wojciechowski „Przeszedł przez morze“, Przegląd Zach., 4/5 s. 159, 1945. Tenże, Hołd pruski, s. 25, Poznań, 1946.

⁴⁷ Saxo, p. 859, MGHSS, 29, s. 133 (30).

⁴⁸ W. Kowalenko, Najdawniejsze związki Prасłowian i Słowian z Bałtykiem, Przegląd Zachodni, nr 1/2, Poznań 1951, s. 32—38 (Odbitka).

⁴⁹ Pom. Urkb. III, nr 1972, r. 1294, por. W. Kowalenko, o. c. s. 36, przyp. 99.

⁵⁰ Pom. Urkb., II, nr 1023, r. 1275, nr 1085, r. 1278 „vier Garne oder Sagene im frische Haf item den Warpischen See“, nr 1047 r. 1277: „unam saenam que vulgo garn dicitur“, „liberam in recenti mari quod haf dicitur“; tamże III, nr 1729, r. 1295: „recens mare quod in vulgari dicitur vershehaf“.

⁵¹ Zestawienie dokumentów podaje W. Kowalenko, o. c. s. 36, 37, przyp. 102a, Preussisches Urkb. I, cz. 1, nr 181, r. 1246, nr 247, r. 1251; nr 302, r. 1254; nr 528, r. 1258 i inne.

⁵² Reichskarte Einheitsblatt 22, 1: 100000, Berlin 1935.



Ryc. 2. Prawdopodobne połączenie jeziora Uznoim z Piana w średniowieczu

przy ich ujściach szerokie pasma wydm znacznie wydłużyły ich linię biegu. Nie da się jednak ująć tego wydłużenia w określone cyfry. Piana ma ogólną długość około 43 km. Za to istniejące w czasach słowiańskich połączenie bezpośrednie jeziora Uznoim z Piana przez jej dopływ „Rezyca”, w brzmieniu słowiańskim zapewne Rzeczyca, dziś Neutiefsgrabe, przez który projektowano w XIX w. zbudowanie kanału Uznoim–Piana⁵³, skracало komunikację między Zalewem a morzem o 18 km, czyli o długość objazdu dookoła zachodniego odcinka Zalewu i południowej Piany (zob. ryc. 2). W ten sposób długość przejazdu z Zalewu przez Uznoim do morza drogą Rzeczyca—Piana wynosiła około 27 km. Wykorzystanie przez Uznoimian układu wód lokalnych wiąże się nie-

⁵³ Pom. Urk. II, nr 632, r. 1256: „... dedimus quendam rivulum, qui Slavico vocabulo Rezia nuncupatur, qui eciam de quodam stagno effluit, cuius est nomen Vilemiza...“ Nazwę tę wydawca P. U. III, s. 621, identyfikuje z jez. Borksche, położonym wśród błotnistych łąk na pń. od Uznoima o 2 km i mającym odpływ do Piany. H. Berghaus, Landbuch des Herzogthums Stettin von Kammin u. Hinterpom. I, 459 i 521, Anklam 1865, uważa Rezię za zdrobniałą formę od „Reka“. R. Burkhardt, Chronik der Insel Uznam I, 23 i 78: „Die Rezia der heutige Neutiefsgraben“ Swinemünde, 1909, tamże wyraża pogląd o istnieniu połączenia wodnego między Jez. Uznoimem a Piana. Tenże, Vineta, Mannus 17, 1926, s. 113. Prawdopodobnie głęboki rów grodowy łączył się z Vilemnicą i przez to otwierał się przejazd dla statków między Zalewem a Piana. Mapy sztabowe wykazują silnie podmokłe łąki na prawym, górnym brzegu Piany przy Uznoimie. Reichskarte, Einheitsblatt 22. 1:100000. Ustalenie właściwej trasy połączenia jeziora Uznoim z Piana przez Jez. Czarne przedstawia duże trudności. Przede wszystkim brak jest możliwości przeprowadzenia autopsji w terenie. W przekazie dokumentowym z r. 1270 Barnima I Jez. Czarne występuje jako nadanie klasztorowi uznoimskiemu, które „quod iacet sub castro et vallo Uzomensi versus occidentem“. O takim położeniu tego jeziora w stosunku do grodu nie można dzisiaj z map wywnioskować. Przeciwnie, znajduje się ono na północny wschód od Uznoima. Przypuszczać należy, że w ciągu wieków zaszły bardzo znaczne zmiany w układzie wód w okolicy Uznoima. Z dalszej treści tegoż nadania poznajemy, że książę pozwala klasztorowi na przeprowadzenie połączenia Jez. Czarnego z Vilemnicą: „Insuper licenciamus et dedimus eisdem plenariam libertatem ducendi stagnum, quod appellatur Vilemiza, in itidem Nigrum Stagnum“ (PU. nr 907, 1270). Niewątpliwie było to nadanie pozwalające na eksploataowanie zaniedbanego z nieznanymi przyczyn wodnego szlaku komunikacyjnego jez. Uznoim–Piana, na czym klasztorowi bardzo zależało. W przeciwnym razie nie byłby zabiegał o tego rodzaju nadanie.

wątpliwie z potrzebami ówczesnej żeglugi. Jej intensywność widocznie wymagała zużytkowania tego przetoku morskiego. Oddzielał on zachodnią część wyspy od innych jej części, tworząc osobną wysepkę uznoimską. W czasach słowiańskich na tym odpływie, tak ważnym dla komunikacji między Zalewem a Piana, powstał gród Uznoim. Jego geneza wiąże się wyraźnie z potrzebą taktycznej i strategicznej obrony tego odcinka drogi wodnej. Stąd wynikało znaczenie Uznoima. Rzeczycza jako szlak wodny nie straciła swego znaczenia jeszcze w XII w., bo Duńczycy w r. 1173 próbowali otworzyć na niej sobie drogę z Zalewu do Piany przez nieudane oblężenie Uznoima, szukając skróconej powrotnej drogi do Danii.

W okresie wczesnego średniowiecza Dziwna miała długość mniejszą o parę km niż dzisiaj. Jej wyjście z Zalewu zaczynało się przy zważeniu jej koryta między Górą Straceńców a Gogolicami⁵⁴, ale nie przy przylegającym od południa półwyspie Rowie, który jest formacją późniejszą, z XVIII w., wydłużającą jej bieg pozornie. Od Gogolic do ujścia przepływała ona około 29 km.

Sięganie w przeszłość średniowiecznego układu systemu wód wybrzeża w oparciu na źródłach pozwala również stwierdzić, że ujście Piany było bardziej złożone, miało bowiem nie jedno, jak dzisiaj, ale trzy ujścia. Odpływała do Bałtyku nie tylko swoim głównym ujściem pod Kujawicami (Pianoujście), ale również łączyła się z Zatoką Pomorską przez Strumień, wypływający z Zatoki Kromnińskiej, jak to stwierdza przywilej Barnima I z r. 1267⁵⁵. Strumień był niewątpliwie odnogą Piany (zob. ryc. 3). Ujście jego znajdowało się w odległości 25 km od Uznoima. Na jego użytkowanie wskazuje wspomniany przywilej, a bieg Strumienia był tak wyraźny w terenie, że służył za linię graniczną uposażenia klasztoru uznoimskiego.

Trzecim ujściem Piany, jak na to wskazuje sama nazwa, była tzw. Rzeka, przepływająca z Zatoki Uznoimskiej (Achter-Wasser) do Zatoki Pomorskiej pod wsią Czempinem. Dzisiaj jest ona martwą odnogą oddzieloną od Zatoki tej usypiskiem wydymowym (pod Dąbrową). Prawdopodobnie była tym nieznanym przetokiem, którym Duńczycy próbowali pogłębić koryto, szukając wyjścia na Bałtyk w r. 1173⁵⁶. Rzeka dawniej mogła być splawna, tym bardziej że znajduje się przy największej głębiny Zatoki Uznoimskiej.

⁵⁴ M. Czekañska, o. c. s. 161.

⁵⁵ Pom. Urkb. II, nr 839, r. 1267: książę wyznacza według „rzeki“ Strumienia granice klasztornego rybołówstwa: „usque ad rivulum Strumin, qui fluit de mari recenti ad mare salsum“. Jest to niewątpliwie stały odpływ do Bałtyku pod dzisiejszą wsią Zinnowitz. Po dziś dzień zachowały się Wielki i Mały Strumień jako wąskie odnogi bezodpływowe wysunięte w stronę morza. Kozierowski, Atlas nazw geograficznych, z. II A. arkusz Strzałów D. 4, s. 21. Rzeka.

⁵⁶ Saxo, p. 892. „Cui postmodum compendiarie navigationis reditum circumspicienti in commune provisum est propinqui fluminis abstrusos reserare secessus, cuius ostia cum quondam navigantibus pervia fuerint, nunc harenis obfusa, ad pristinum habitum fossa redigi possint“. Por. Barthold, Gesch. v. Rügen u. Pom. II. s. 233, oraz R. Burkhardt, Zur Vineta-Frage, Unser Pommerland, Jg. 6, s. 225, 1921. O. Eggert wyraża pogląd, że próba przekopania przez Duńczyków wyjścia na morze z Zat. Uznoim była dokonana pod Dąbrową (Damerow) w miejscu największego zważenia usypisk wydymowych wyspy, nieraz w późniejszych wiekach przerywanych. Dänisch-wendische Kämpfe in Pommern und Mecklenburg, (1157—1200), Balt. Stud. N. F. XXX, 1928, s. 54, przyp. 9. Por. Reichskarte 22, „Rieck“.

Jeszcze pod innym względem Piana stanowiła wyróżniający się odpływ Zalewu Szczecińskiego. Jej silnie rozwinięta linia brzegowa tworzyła w środkowej części szerokie rozlewisko, tzw. Zatokę Uznoimską (Achter-Wasser). W średniowieczu nazywano ją, jak i Zalew, „mare recens”⁵⁷ ze względu na obszar i właściwości morskie. Istotnie jest to najdłuższe i najrozleglejsze (161 km²) ramię Zalewu⁵⁸, mające trzy połączenia z Bałtykiem we wczesnym średniowieczu, co uważać należy za znaczną dogodność komunikacyjną. Z tych danych wynika, że Piana była głównym odpływem Zalewu. Proces akumulacji nadbrzeżnej na wschodnim brzegu wyspy Uznoim zamyka dość wcześnie oba wschodnie ujścia Piany. Rzeka prawdopodobnie została zapiaszczona już w końcu XII w., Strumień w drugiej połowie XIII w. W r. 1282 wymienia się go jako „stagnum”⁵⁹, w latach 1267—1282 stał się bezodpływowym odgałęzieniem Zatoki Kromnińskiej. Zmiana taka wskazywałaby na szybkość odbywającej się akumulacji morskiej. Pozostawało otwarte tylko północne ujście Piany, które przez szereg wieków było szeroką i dogodną drogą dla okrętów małych i wielkich w średniowieczu i czasach nowożytnych⁶⁰. Lokalne zaś przewężenia jej koryta w północnym odcinku, mające obecnie do 200—300 m szerokości, bynajmniej nie mogły utrudniać słowiańskiej żeglugi, a przy tym służyły za znakomite miejsca obronne.

Rozwój linii brzegowej Piany wyraża się w głębokim wlewie Zatoki Uznoimskiej w środek wyspy i wskazuje na jej pierwotne rozczłonkowanie na dwie osobne wyspy, większą, południową, z grodem Uznoimem na czele, oraz północną, mniejszą, z grodem Wołogoszczą. Obie te części przedzielały Strumień i Rzekę w miejscu największego zwężenia wyspy⁶¹. Powstające tu wydmy zasypały później ich ujścia i wyspa stała się jednolitą. Jej wschodni brzeg ma kształt linii łukowatej i nie rozwiniętej. Na tym brzegu znajduje się najwyższy punkt wyspy, tzw. Biała Góra (60 m n.p.m.) pod Kozarzowem. Z niej otwierał się rozległy widok, nie spotykany na południowym brzegu Bałtyku, na szeroki

⁵⁷ zob. przyp. 55.

⁵⁸ Zestawienie długości i powierzchni wodnej Piany (43 km i 161 km²), Dziwny (27 km i 53 km²) i Świny (18 km i 27 km²) wymaga ich uszeregowania w podanej kolejności. (Wg Słownika geogr. VII, s. 389 — Świna ma 21 km długości). Cyfry te wyrażają stan dzisiejszy, ale relatywny ich stosunek do siebie nie mógł ulec zasadniczej zmianie od czasu średniowiecza. Wobec tego nie można się zgodzić z Sułowskiem, że Świna wówczas była głównym ujściem Odry i że Piana i Dziwna „nie dorównywały jej wielkością” (o. c. s. 378).

⁵⁹ Pom. Urkb. II, nr 1235, r. 1282 (przywilej lokacyjny Wołogoszczy) wyznacza granice posiadłości miasta i wymienia jako punkt graniczny „stagnum, quod dicitur Strumyn”.

⁶⁰ K. Brügge mann, Ausführliche Beschreibung... Vor- und Hinterpommern, Bd. II, s. 144. Szczecin, 1779. Barthold, Geschichte von Rügen und Pommern. I, s. 11, 1839 do czasu pogłębienia Świny w XVIII w. Piana była najdogodniejszym przejazdem z Zalewu na morze por. Berghaus, Landbuch, II Theil Bd. I, s. 444, 1865, żeglowna w średniowieczu Świna, później zapiaszczona, nie była zdatna dla przejazdu wielkich statków, wówczas żegluga odbywała się Piana. E. Keyser, Deutsches Städtebuch, Bd. I, s. 262, poz. 8, Berlin, 1939. Por. J. Widajewicz, Przy ujściu Odry, Pozn. Tow. Przyj. Nauk, Prace Kom. Hist. VIII, s. 429, 1935. uważa Piana za „najbardziej uczęszczane ujście Odry”.

⁶¹ Berghaus, o. c., s. 419, ten wąski pas ziemi przy ujściu zapiaszczonej Rzeki miał zaledwie 500 kroków szerokości w roku 1865.

odcinek wybrzeża na przestrzeni 150 mil² aż po Gryfię, Wołogoszcz, Nakło n. Piana, Dziwnę, po ujście Wkry i Jasmąt na Rugii⁶².

Tak wysoko wznoszący się punkt na horyzoncie morskim był niewątpliwie punktem orientacyjnym dla żeglarzy słowiańskich, a później swoją nazwę „Streckelberg“ otrzymał od ich spadkobierców, żeglarzy niemieckich.

Zachodni brzeg wyspy uznoimskiej przedstawia się zupełnie inaczej. Jego linia brzegowa jest silnie rozwinięta i tworzy kilka półwyspów: Lipę, Gnicz oraz uznoimski na południowym zachodzie i wołogoski na północy, nie licząc mniejszych. Tworzą one osobne ogniska zaludnienia w średniowieczu, związane ze sobą Piana, jako pierwotne wyspy jej szerokiego łożyska.

Niezmiernie ważnym dla rozwoju wyspy i jej grodów było przylegające od zachodu znaczne zaplecze rzeki Piany. Całe jej dorzecze, począwszy od jej źródłowego Jeziora Komorowskiego, aż po ujście miało najdogodniejsze wyjście na morze przez zalewowy odpływ Piany. Grody Dymin, Grozwin i Nakło w znacznej części doszły do większego znaczenia dzięki położeniu nad pniańskim szlakiem komunikacyjnym.

Piana rzeczna i morska w sensie komunikacyjnym były głównym szlakiem wodnym ziem lutyckich.

Tak samo miała ona dogodne połączenie przez zachodnią część Zalewu oraz rzeki Wkrę i Rędowę z Ziemią Wkrzańską. Droga do niej „trans mare“ była dobrze znana, a dalej przez ujście i dolny bieg Wkry prowadzić musiała do Pozdawilka. Nie bez zainteresowania dowiadujemy się, że przejazd statkiem tej przestrzeni wymagał całodziennego podróży⁶³.

Piana, wysunięta najdalej na zachód w porównaniu ze Świną i Dziwną, najwcześniej była znana na Zachodzie. Nazwa jej trafiła do źródeł w końcu VIII w. (789 r.) przy opisie wyprawy wojsk Karola Wielkiego „fuit in Sclavania ... fuit usque ad Pana fluvium“⁶⁴. Wtedy też Frankowie dotarli „usque ad mare“⁶⁵, czyli otarli się o Morze Bałtyckie w okolicy ujścia Piany albo tylko o Pianę, która przez kronikarza mogła być też nazwana morzem.

Sąsiednia od wschodu Świna, wciśnięta między wyspami Uznoim i Wolin, nie ma żadnych dopływów i przez to do niej nie ciąży żadna przyległa kraina poza nadbrzeżnym pasem wysp. Środkowe przewężenie Zalewu Szczecińskiego znacznie zbliżyło jego przeciwległe brzegi, odległe zaledwie o 8 km, ale to nie wytwarzało między nimi większych związków ze względu na leśne pustkowie brzegu południowego w VIII—XI w. Nowe Warpno i Sośnica pochodzą z czasów późniejszych⁶⁶, Świna we wschodniej swej części, na zachód i południe od

⁶² Barthold, o. c. I, s. 44—45.

⁶³ Ebbo, III, c. 14: „Erant autem trans mare barbari crudelitate et saevicia singulares, qui Verani dicebantur“. Herbord, III, c. 11: „Est autem insula quaedam non longe a civitate illa, habens mare interiectum quasi itinere unius diei, Verania nomine“.

⁶⁴ Fragmentum Annalium Chesnii, M. G. S. S. I, s. 34, Hanower, 1826.

⁶⁵ Annales Guelferbytani, Continuatio an. 769—790, r. 789, M. G. S. S. I, s. 44: „cum exercitu magno Francorum super regem Sclavorum Dragovit et ipsius Wiltiam conquestivit in partibus aquilonis usque ad mare et reversus in pace“.

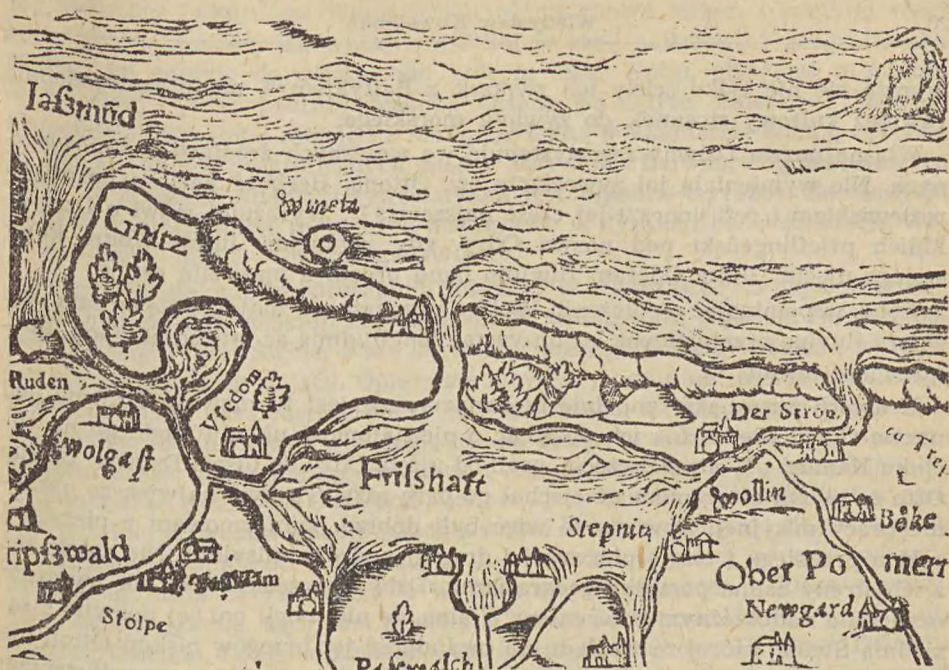
⁶⁶ S. Kozierowski Atlas nazw geograficznych, z. I, s. 21, (Sośnica w. XII, s. 23, w. XIII (Warpno). Bliższe wyjaśnienie czasu ich powstania wykazać mogą jedynie badania archeologiczne.

jeziora Wicko rozdziela się na kilka mniejszych ramion, znajdujących się wśród małego archipelagu wysp. Z punktu widzenia komunikacji jest to labirynt dróg wodnych między Lubinem i Karsiborem, w którym orientować się mogli jedynie miejscowi rybacy i żeglarze. Posługiwali się nimi Duńczycy, gdy zmuszeni byli przeprować się Świną do Zalewu Szczecińskiego⁶⁷. Gdy Waldemar I wracał w r. 1173 spod Wolina i po spustoszeniu okolic Uznoima miał wolny przejazd powrotny przez Świnę, wolał podjąć próbę pogłębienia zapiaszczonej odnogi (Rzeki?) Zatoki Uznoimskiej pod Dąbrową, ażeby tedy wydostać się na Bałtyk. Widocznie trudności żeglugi na Świnie były dość duże i zniechęcające do nowego przez nią przejazdu. Na przestrzemi od Lubina do morza Świna parokrotnie załamuje swój bieg, w ciągu którego przekształca się z wieloramiennego na jednolite łożysko przy ujściu do morza. Nie przedstawiała ona w porównaniu z Pianą dogodnej drogi dla żeglugi średniowiecznej, gdyż wydmy już wówczas dokonywały wspomnianego zacieśnienia jej ujścia, a bagniste, piaszczyste brzegi (wydmy) tym silniej wzmacniały izolację między wyspami (Uznoim, Wolin), tworząc słabo zaludnione pogranicze w czasach plemiennych. Charakter ten Świna zachowała w głąb wieków średnich i dlatego służyła wówczas za dogodną linię podziału politycznego i gospodarczego między księżętami pomorskimi. Na niej znajdowała się linia podobnego podziału w r. 1295 oraz w latach innych⁶⁸.

⁶⁷ Saxo, l. XIV, p. 920—921, r. 1177. Hennig, o. c., s. 19—20 stwierdza, że w pierwszej wyprawie Duńczyków przez Świnę w r. 1170 ich pilotami byli Ranowie. Dzięki ich pomocy flota duńska mogła bez trudności znaleźć właściwą drogę i nagle zjawić się pod Wolinem. Tak samo w r. 1177 Waldemar I zaopatrzył swoją flotę w doświadczonych pilotów rańskich: „Rugianisque, quod hostilium locorum gnari essent, in commilitium evocatis, per Swinam investus“. Pilotami słowiańskimi posługiwali się też Duńczycy w innych wyprawach: 1. w czasie napadu na gród Bard nad Zat. Bardzką w r. 1159 (Dahlmann, Gesch. v. Dänemark, I, s. 285. Eggert, B. Stud. N. F. XXX, s. 10), 2. w r. 1173, kiedy flota Absalona płynęła przez wieloramienne koryto dolnej Odry pod Szczecinem (Eggert, tamże s. 55). Saxo, l. XIV, p. 866 (MGHS, t. XXIX, s. 136): „Huius navigationis precessor Absalon benigni erga Stittinenses animi ductorem habebat. Cuius fraude per Oddorae amnis dispendia abductus, ceteris rectam et compendiarium navigationem sequentibus, mutato ordine postremus ad urbem pervenit“.

Również we wschodniej części Bałtyku obce statki pilotowali żeglarze ruscy przez niebezpieczne odcinki wybrzeża i rzeki w XII i XIII w. Stąd rozwinął się przymus korzystania z ich usług, zastrzeżonych w układach z hanzeatami. Por. Rybakow, Torgowia i targowyje puti, Istorija kultury drierwniej Rusi, s. 348—349, Moskwa 1948, podaje, że w umowie handlowej nowgorodzko-niemieckiej z r. 1195 na szlaku żeglugi przez Zatokę Fińską statki niemieckie musiały posługiwać się pilotami nowogrodzkimi. Tak samo w umowie Smoleńska z Hanżą z r. 1229 zastrzeżono pilotowanie statków kupców hanzeatyckich przez smoleńszczan na szlaku przewłócznym z Dźwiny do Dniepru. Por. K. Goetz, Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, s. 34, 35 i 198—199, 1922, stwierdza, że pilotowania wymagały statki na szlaku Newa—Wołchow w związku z trudnościami żeglugi na tych rzekach.

⁶⁸ P. Czapplewski, przytacza szereg przykładów uzasadniających znaczenie Świny jako granicy politycznej i gospodarczej na podstawie dokumentów XIII i XIV w. W ich liczbie przytacza też dokument z r. 1295. Studia nad regestem Dagome iudex, Zap. Tow. Nauk. w Toruniu t. XII, z. 1—4, s. 17, 32—33, 1946. Z. Sułowski, o. c., s. 363.



Ryc. 4. Zalew Szczeciński, Piana, Świna i Dziwna wg najstarszej mapy Pomorza, Seb. Münstera, r. 1550

Najbliższym do ujścia Odry odpływem Zalewu do morza była Dziwna. Jest ona w prostej linii przedłużeniem Odry w kierunku północnym. Jej początek pod Wolinem wyraźnie odcina się od Zalewu nagłym zwężeniem łożyska wodnego przez nadbrzeżne wzniesienia Wolina. Dziwna ma swoiste cechy indywidualne. Różni się od Świny jednolitością swego koryta, nie ma rozczłonkowania na mniejsze ramiona, jak Świna. Tylko pod Wolinem i Kamieniem na krótkiej przestrzeni opływa małe wyspy, które nie zmieniają jej zasadniczego kierunku. Wyspowe zaś przewężenia koryta Dziwny, znaczne rozszerzenia się w system jezior przed swoim ujściem oraz spływ do morza dwoma ujściami (Świętousć i Dziwna) czynią ją podobną do Piany⁶⁹. Zamknięte dziś wydłami Świętousćie w okresie wczesno-średniowiecznym jeszcze w końcu XII w. było otwarte i czynne współcześnie z ujściem Dziwny. Na szczególną uwagę zasługuje Świętousć. Jej nazwa niewątpliwie pochodzi z czasów pogańsko-plemiennych i wyraża określenie kultowe, zastosowane do wyjątkowo ważnego pod każdym względem ujścia. Takiej nazwy, użytej do oznaczenia dopływu Bałtyku, nie spotykamy gdzie indziej na Pomorzu. Wskazuje to na wyróżnienie tego ujścia specjalnym określeniem, które powstać mogło tylko na tle jego wyjątkowego znaczenia dla wypraw lub pracy Słowian na morzu. W tej nazwie

⁶⁹ Saxo, p. 857: „Deinde ad fluvium Julino Caminoque iunctum... ostiis bipertitum, regia classe progreditur“. Czekańska, o. c. s. 169; Kiersnowski, o. c. s. 54 i przyp. 301; Sułowski, o. c. s. 375, przyp. 23.

wyraża się nie tylko ścisły ich związek z Bałtykiem⁷⁰, ale prawdopodobnie również kultowy stosunek do żywiołu morskiego.

Własna nazwa Dziwny nie występuje we wczesnych źródłach średniowiecznych. Nie wymieniają jej żywociarze św. Ottona, Herbord nazywa po prostu rozlewiskiem („refusiones“) jej część najszerszą⁷¹. Wyraźniej mówi o Dziwnie Mnich prieflingeński pod nazwą Odry, gdy wymienia Julin—Wolin, który w jego ujęciu „iuxta Oderam fluvium haud procul a mari sita est“⁷².

Ebbo, wspominając o położeniu Wolina, zaznacza, że znajduje się on tam „ubi Odera fluvius praeterfluens lacum vastae longitudinis ac latitudinis facit, illicque mare influit“⁷³.

U dwóch żywociarzy zupełnie niedwuznacznie jest tu mowa o Dziwnie pod nazwą Odry. Nie można ich posądzić o nieznajomość układu wodnego na odcinku Kamień—Wolin—Szczecin, czyli od ujścia Odry do ujścia Dziwny. Biskup Otto ze swoim otoczeniem przejechał go parę razy. Tu było największe nasilenie pracy misyjnej. Żywociarze więc byli dobrze poinformowani z pierwszej ręki o przebiegu i trasie pierwszej i drugiej podróży misyjnej. Nie zaszła też z ich strony żadna pomyłka geograficzna. Dziwna przecież była tak wyraźnie oznaczona nadbrzeżnym położeniem Wolina, że nie mogli oni jej pomylić z sąsiednią Świną, której ze względu na bezludność jej brzegów biskup Otton nie odwiedzał. W ich pojęciu Dziwna przedstawiała się naturalnym przedłużeniem dolnej Odry. Szczególnie sprzyjało wyrobieniu takiego pojęcia geograficzne rozmieszczenie odpływów Zalewu. Ani Piana, wypływająca z oddalonego zachodniego krańca Zalewu, ani Świna, wychodząca ze środkowego jego odcinka, nie miały tak bliskiego związku z Odrą, jak jednokierunkowa z nią Dziwna. Żywociarze w takim ukształtowaniu ramion odpływowych uważali Zalew za basen morski, przez który przepływa Odra (Dziwna), zanim wpłynie do morza, i dają wyraz temu w swoich relacjach.

Niemniej interesujące jest też inne, a przy tym starsze świadectwo Adama Bremeńskiego o Odrze, która „pertranseat usque ad Iumnem“⁷⁴, czyli po przebieciu się przez Zalew do Wolina dzieli według niego Pomorzan od Wieletów. Chociaż jest to pewne niedomówienie, mimo to zaprzeczyć nie można, że Adamowi chodziło o dalszy „bieg Odry“ od Wolina do morza, skoro jej przypisuje rolę rozgraniczającą dwa sąsiednie nadmorskie plemiona.

Należy zwrócić uwagę jeszcze na jedno. Odra uważana była przez Adama za główną rzekę słowiańską. W jej ujściu według Adama i żywociarzy znajdował się Wolin, wielkie miasto, o starej tradycji handlowej i żeglarskiej (Adam nie

⁷⁰ Do Archipelagu Słowiańskiego należy Święty Ostrów (Greifswalder Oie), położony w morzu o 8 mil morskich od ujścia Piany. Jego nazwa ma podobny charakter religijny. Związki Słowian z morzem znajdują i w tym wypadku odbicie w ich wierzeniach.

⁷¹ Herbord II. c. 24: „...per lacus et refusiones marinas Iulinam vecti sumus navigio“.

⁷² Mnich Priefl. II, 5.

⁷³ M. G. H. S. S. t. XII, s. 848.

⁷⁴ Adam I. II, c. 22 (19): „Alter enim id est Oddara ... donec pertranseat usque ad Iumnem, ubi Pomeranos dividit a Wilzis...“

zna Szczecina i umieszcza Wolin w jej ujściu). Sława miasta i wielkiej rzeki kojarzyły się u niego, jak widać, najściślej ze sobą pojęciowo i geograficznie. Dlatego jej odpływ do morza, nad którym leżał Wolin, otrzymał u Adama nazwę Odry. Opisy podróży biskupa Ottona po Odrze, Zalewie i Dziwnie uzupełniają jego o niej relację i z niezaprzeczną dokładnością oddają faktyczny stan stosunków geograficznych między Zalewem i Dziwną, również nazwaną Odrą. Ta zgodność Adama z żywociarzami jest zupełnie wyraźna. Zamąciły ją wywody i interpretacje niektórych historyków w dyskusji nad lokalizacją Wolina—Jumna—Julina—Jomsborga—Winety.

Świeżo zagadnienie to poruszył Z. Sułowski w cennej pracy o najdawniejszej zachodniej granicy polskiej. Przyszedł on do wniosku, że „ujściem Odry w pojęciu Adama”⁷⁵ jest Świna, a nie Dziwna. Z naszego punktu widzenia wniosek ten nie jest przekonujący. Opiera się bowiem jedynie na interpretacji cytowanego przez nas tekstu Adama bez należytego uwzględnienia przekazów żywociarzy, najbliższych chronologicznie do przekazu Adamowego. Tymczasem dopiero razem wzięte dane żywociarzy i Adama, nawzajem się uzupełniające, wyjaśniają, że Adamowa Odra pod Wolinem jest Dziwną. Sułowski jest w zgodzie z treścią wywodów Czaplewskiego, wobec których nasuwają się takie same zastrzeżenia. Czaplewski stwierdza, że Adam mówi o jednej odnodze odrzańskiej „i tą jedną nazywa Odrą”⁷⁶. W toku swych rozważań o kilka wierszy dalej zadaje pytanie, kędy ona płynęła z Zatoki do morza, Dziwną czy Świną (nazywa Dźwiną), i daje odpowiedź: „Odrą tą była środkowa Dźwina”. Dowodu na uzasadnienie tego wniosku nie podaje. Odwołuje się tylko do geologicznych czasów, kiedy Świna była głównym odpływem Zalewu, i twierdzi, że takim też dzisiaj pozostaje.

Obu badaczom szczególnie zależało na wyjaśnieniu, który z odpływów Zalewu Adam nazywa Odrą. Postawiona przez nich teza, że odnosi się ona do Świny, opiera się na przypisywaniu jej wielkości i przeważającego znaczenia w żegludze w porównaniu z Dziwną i Piana. Na tak podbudowanej tezie opiera się po części wywód o przebiegu nadmorskiego odcinka zachodniej granicy Polski nad Świną w X wieku.

Przede wszystkim podbudowa tego rodzaju jest dość niepewna, skoro wielkości Świny nie udało się dowieść, jak to stwierdziliśmy. Przeciwnie, jest ona najmniejszym z trzech odpływów Zalewu. Co się tyczy jej przeważającego znaczenia handlowego, to trzeba to rozpatrzyć w związku z osadnictwem i jego funkcjami w handlu i żegludze (zob. niżej).

3. Granica plemienna wielecko-pomorska

Uznawanie Świny za granicę polityczno-etniczną Wioletów i Pomorzan budzi uzasadnione wątpliwości. Punktem wyjścia rozważań na ten temat jest przekaz Adama, że Odra oddziela Wioletów od Pomorzan⁷⁷.

⁷⁵ Z. Sułowski, o. c. s. 375—378, 427.

⁷⁶ P. Czaplewski, o. c. s. 14.

⁷⁷ por. przyp. 74.

Informacja ta o rozgraniczeniu tych plemion według naszych spostrzeżeń odnosić się może jedynie do Dziwny, a nie do Świny. W związku z tym powstaje pytanie, czy Świna mogła mieć znaczenie granicy między Wioletami a Pomorzaniem? Na połowę XI w. przypada upadek politycznej jedności związku wieleckiego. Pomorzanie wówczas zajmują jego wschodnie obszary. Najpierwszą ich zdobyczą stać się musiały wyspy Wolin i Uznoim z ich grodami, tudzież Dziwna, Świna i Piana. Jak się to dokonało, tego nie przekazały żadne źródła. Niewiele też one podają o podobnej akcji zdobywczej Krzywoustego na tym samym terenie.

W takim razie z braku źródeł sprawdzianem tych wypraw wojennych mogłyby być po części grodziska, pochodzące z tego okresu, jako pozostałość obrony tego pogranicza. Nieprawdopodobnym wydaje się przypuszczenie, że Wieleci mogliby pozostawić tę ważną rubież graniczną nad Świną bez grodów, jeśli ona kiedykolwiek nią była.

Sułowski stwierdza, że „wzdłuż historycznie poświadczonych wód granicznych występuje całe pasmo grodów”⁷⁸. Powstaje pytanie, jakie grody potrafi ten badacz wymienić nad Świną, rzekomo wiekową granicą międzyplemienną. Nam są wiadome zaledwie trzy. Z nich Lubin dowodnie pochodzi z okresu stosunków plemiennych, a dwa inne w Świnoujściu powstały w czasie walk z Duńczykami w drugiej połowie XII w. (r. 1176) i nie mogą być wzięte pod uwagę. Wobec tego stwierdza się stan bezbronności Świny na tak ważnym pograniczu, gdzie musiały odbywać się walki między Wioletami i Pomorzaniem w drugiej połowie XI, względnie na początku XII w. Pomorzanie zdobywali wówczas wschodnią połać ziem wieleckich. Przede wszystkim nad graniczną Świną, a potem Pianą decydował się los tych ziem. Jeżeli zaś grodów nad Świną nie było, to nie miała ona znaczenia granicy plemiennej. W porównaniu z nią sąsiednia Dziwna ma przecież ich kilka, a dwa z nich pierwszorzędne (Wolin i Kamień). Dziwna właśnie, a nie Świna, odpowiada słusznym obserwacjom Sułowskiego o obronie pogranicza systemem grodów.

Przytoczenie tekstów Adama tym bardziej nas w tym upewnia: „Trans Oddoram fluvium primi habitant Pomerani”⁷⁹. „Ultra Leuticios ... Oddara flumen occurrit”⁸⁰. Najważniejszy zaś brzmi: „... id est Oddara ... donec pertranseat usque ad Jumne, ubi Pomeranos dividit a Wilzis...”⁸¹. Ostatnie zdanie wprowadza nas wyraźnie nad Dziwną, nie ma bowiem wątpliwości, że Jumne to Wolin. Jeśli niektórzy historycy podnoszą zastrzeżenia co do znaczenia jego treści na tle przytoczonych dwóch innych zdań, to dobrowolnie stwarzają trudności tam, gdzie ich nie ma. Trzy te teksty nawzajem się uzupełniają i świadczą o rozgraniczeniu Wioletów i Pomorzan nad Dziwną⁸². Przesadna

⁷⁸ Sułowski, o. c. s. 406.

⁷⁹ Adam Brem., Schol. 14.

⁸⁰ tamże, II, c. 22.

⁸¹ tamże.

⁸² R. Beltz, Der Schatzfund von Quilitz, Balt. Stud. N. F. XXIX, s. 188; „Die Odermündung Adams ist die Divenow”. Kiersnowski, Kamień i Wolin. Prz. Zach. 9/10, s. 183, przyp. 21, 1951.

ostrożność w przyjmowaniu tych tekstów w ich literalnym sensie gmatwa proste określenia, a przy tym nie daje przekonującego dowodu na ich odrzucenie⁸³.

Zostawiając na uboczu inne wywody o granicy plemiennej nad Świną, ograniczamy się do ogólnych o niej uwag. Przy przeniesieniu naszej uwagi z końca XI w. do X wieku stwierdzamy, że relacja Ibrahima o „wieleckim potężnym mieście nad oceanem“ została zinterpretowana na korzyść Wolina. Za takim rozwiązaniem wypowiedzieli się dawniej K. Tymieniecki i inni, a R. Kiersnowski w ostatnim czasie⁸⁴.

Świadectwo Ibrahima o potężnym grodzie nad Bałtykiem wciela go do Wioletów. Nie ma żadnej podstawy do przypuszczenia, że przy podaniu swojej relacji Ibrahim dopuścił się jakiegos błędu. Interpretacja tego tekstu została naukowo ustalona na rzecz Wolina. Próby identyfikacji tego grodu z innymi portami nie wydają się dostatecznie przekonujące⁸⁵. W 40 lat później wymieniony gród Livilni przez Thietmara w r. 1007 jest też uznany za Wolin⁸⁶. Wreszcie opis wielkiego portu, podany przez ibn-Saida, mówi również o tym samym mieście handlowym Wioletów, do którego zbiegają się z różnych stron okręty⁸⁷. Gdybyśmy szukali potwierdzenia do takiej interpretacji w materiale znaleziskowym, to świetnym argumentem do tego służyć mogą monety skarbów arabskich, chronologicznie najstarsze i najliczniejsze w ujściowym

⁸³ Sułowski, o. c. s. 427, że Jumne nie należy wg Adama ani do Pomorza, ani do Wioletów. Dalszy wywód Sułowskiego nie obala wartości przytoczonych przez nas tekstów.

⁸⁴ H. Merczyng, Wiadomości o Słowianach w dziele arabskiego geografę Al-Bekri i nowo odnalezione notaty Ibrahima Ibn Jakuba o Słowianach z X w. Kłosa, nr 716, t. XXVIII, s. 178, Warszawa 1878. Westberg, Ibrahims Ibn Jakubs Reiseruth über die Slavenlanden aus dem Jahre 965. Mémoires de l'Académie Impériale des sciences de St. Pétersbourg VIII Série, Classe Hist.-Philolog., vol. III, nr 4 (1898) s. 33; G. Haag, Über den Bericht des Ibrahim Jakub von den Slaven aus dem Jahre 973. Balt. Studien 31 (1881) s. 77; A. Hofmeister, Der Kampf um d. Ostsee, s. 37, p. 31: opis Adama o Wolinie odpowiada danym Ibrahima. J. Widajewicz, Przy ujściu Odry w drugiej połowie X wieku, Pozn. Tow. Przyj. Nauk, Prace Kom. Hist. VIII, 1935, z. 5, s. 30, 45, 55 (Wolin lub Szczecin) s. 40 (ostatecznie Szczecin a nie Wolin uważa za potężny port wielecki); K. Tymieniecki Roczniki Hist. T. XII, 1936, nie wyklucza zaliczenia Wolinian do Wioletów, s. 140—141. K. Wilde, Die Bedeutung der Grabung Wollin 1934 — Methodische Grundlagen für die Erforschung der Wikinger- und Slaven-Siedlung Wollin, s. 92 (Wolin). M. Małowist, Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu. Roczniki Dziejów Społ. i Gosp. X, s. 107 (Wolin), 1948. Kiersnowski, o. c. s. 32—34 i 38. J. Kręgielska, Początek Wolina, s. 1 (maszynopis), Seminarium Histor. Uniw. Poznańskiego, 1950. Za wieleckim pochodzeniem Wolinian oświadczyli się: Szafarzyk, Słowiańskie Starożytności, II s. 705, Poznań 1844; Bogusławski, Dzieje Słowiańszczyzny pół-zachodniej, II s. 45, Poznań 1889; Wehrmann, Geschichte von Pommern, I, s. 28, 1904 Burkhardt, Wineta, Mannus, XVII, s. 115, 1926; Beltz, o. c. s. 188.

⁸⁵ Małowist, o. c. s. 107, wypowiada się za odrzuceniem identyfikacji z Wołogoszczą wbrew wywodom Labudy w pracy: Ibrahim ibn Jakub, Roczn. Hist. XVI, s. 123—125, p. 92. Por. Sułowski, o. c. s. 440—441, gdzie wypowiada się za identycznością z Uznoimem.

⁸⁶ Kronika Thietmara, przekład i komentarz M. Z. Jedlickiego, s. 362, p. 165, 1953.

⁸⁷ Kowalski, Pomn. dz. polskie, Relacja Ibrahima, ser. II, t. I, s. 97, p. 88.

ROZMIESZCZENIE ZABYTKÓW RZYMSKICH I WCZESNODZIE- JOWYCH

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| ▲ IMPORTY RZYMSKIE (II-VI) | □ GRODY |
| + SKARBY MONET | ⊞ GRODY ZE SKARBAMI |
| + MONETY POJEDYNCZE | ⊞ GRODY Z POJEDYNCZYMI MONETAMI |
- } VII-XII w.

ZATOKA POMORSKA
(MARE SALSUM)

ZALEW SZCZECIŃSKI
(MARE RECENS)
(STETTINER HAFEN)



rejonie odrzańskim, odkryte w Wolinie. Pod tym względem nie może z nim się równać żaden inny słowiański gród nadmorski. Wolin, położony nad Dziwną, istotnie był na pograniczu wielecko-pomorskim jedynym wielkim ośrodkiem handlowym, którego nie można było błędnie określić co do jego etnicznej przynależności lub położenia geograficznego, zwłaszcza w okresie jego najlepszego rozkwitu w X—XI w. Uczynili to bez pomyłek tak Ibrahim, jak i w sto lat później Adam, wyznaczając mu położenie w granicach Wioletów.

Pośredni argument, skłaniający do wypowiedzi o przynależności etnicznej Wolinian do Wioletów, stanowi informacja Widukinda o ich współdziałaniu w walce z Mieszkiem I.⁸⁸ Mogło ono odbywać się dogodnie przez Pianę i Zalew, które Wolin bardziej wiązały z ziemiami lądowymi Wioletów, niż rozdzielały. Tymczasem Pomorzanie wówczas nie brali udziału w wypadkach⁸⁹. Nie dawali żadnej pomocy Wolinianom, co wskazuje na odgraniczenie interesów w tak ważnej sprawie grupy wolińskiej od Pomorzan. Najśnadniej mogło to powstać na tle różnic etnicznych między nią a Pomorzanami, lub bliskich związków plemiennych i gospodarczych między Wioletami a Wolinem.

Dla usunięcia reszty wątpliwości w tej sprawie spróbujmy znaleźć argumenty na korzyść naszych rozważań w innych dziedzinach nauki. Pomoc językoznawców nie okazała się skuteczną. Badania ich doprowadziły do stwierdzenia na Pomorzu dwóch grup dialektycznych, zachodniej i wschodniej. Zachodnia sięga na wyspy Wolin i Uznoim; według Lehr-Spławińskiego graniczy nad Pianą z dialektem wieleckim⁹⁰. Jednakże zaliczenie obu tych wysp do jednego obszaru dialektycznego odnosi się do czasów późniejszych niż okres stosunków plemiennych. Ustalenie rozgraniczenia gwarowego opiera się głównie na materiale wziętym ze źródeł pisanych, czyli dość późnych. „Materiał ten nastęrcza dużo trudności przy użytkowaniu z powodu wad niekonsekwencji pisowni zażytków“ — powiada Lehr-Spławiński⁹¹. Dlatego wynik badań daje tylko przybliżony obraz stosunków plemiennych. Słusznym wydaje się spostrzeżenie Sułowskiego, że należy odnosić się z dużą ostrożnością do prób powiązania granic plemiennych z językowymi⁹².

Do tego też zmusza następujące stwierdzenie. Wynik badań językowych ustalił w odniesieniu do Wolina i Uznoima ich przynależność do dialektu zachodnio-pomorskiego. Tymczasem informacja żywociarza biskupa Ottona stwierdza wyraźnie, że Uznoim zachował swe odrębności wieleckie i tworzy „*alia gens*“⁹³. Z tego wynika, że Wolin już je zatracił pod wpływem naporu i silnego oddziaływania elementu pomorskiego. Zmiany w języku Wolinian mogły zająć łatwiej niż w zakresie kultury materialnej, zwłaszcza że wszystkie gwary wieleckie i pomorskie były bardzo do siebie zbliżone i ich rozgraniczenie nie jest łatwe⁹⁴.

⁸⁸ Widukind, III, c. 69 (r. 967).

⁸⁹ G. Labuda, *Studia nad początkami państwa polskiego*, s. 114, Poznań, 1947.

⁹⁰ Lehr-Spławiński, *Plemiona słowiańskie nad Łabą i Odrą w wiekach średnich*, wyd. II, 1947, s. 12 i mapka gwar.

⁹¹ tamże, s. 14.

⁹² Sułowski, o. c. s. 438.

⁹³ Ebbo, III, c. 3: „...quam etiam pro alia gente Uznoim dicta... iugo fidei subigenda“; Czaplowski, o. c. s. 20, przyp. 98.

⁹⁴ Lehr-Spławiński, *Język polski*, wyd. II, s. 58, Warszawa, 1951.

Silniejsza pod tym względem jest pomoc archeologii i sfragistyki. Na tle plemion pomorskich Wolinianie wyróżniali się swoją odrębnością, tworząc wyraźnie odrębną grupę kulturalno-etniczną⁹⁵. Stwierdzona przez Łęgę odrębność Wolinian przemawia za ich łącznością kulturalno-etniczną z Wioletami. Nie brak przy tym cech swoistych. Wolinianie znajdowali się przez szereg wieków pod krzyżującymi się wpływami polskimi, skandynawskimi i duńskimi.

Wielki handel zapewniał im kontakt z różnymi narodami, łatwo powodował zmiany w rodzimej kulturze Wolinian i czynił ich podatnymi na obce wpływy, zwłaszcza sąsiedzkie i pokrewne. Tym łatwiej ulegli oni liczebnej i politycznej przewadze Pomorzan i szybko zasymilowali się z nimi.

Ziemie wielekie mimo państwowej przynależności do Pomorza przez pewien czas jeszcze zachowują swoją odrębność etniczną i ustrojową. Świadczy o tym wyraźna wzmianka o wspomnianym „*alia gens*“, użyta na określenie wschodniej części ziem wielekich wraz z Uznoimem, ówczesną ich stolicą w czasach św. Ottona.

Informacja kronikarska Ekkeharda, pochodząca z lat 1125—1129⁹⁶, do pewnego stopnia pozwala ustalić zasięg wschodniej przymorskiej granicy Wioletów. Według tego przekazu św. Otto w pierwszej swej podróży odwiedził niektóre grody wielekie. Pomędzy wymienionymi grodami (Pyrzyce, Szczecin, Wolin, Kamień, Kołobrzeg, Białogród, Lubin, Grodzisk) znajdują się Wolin i Lubin, do których to przede wszystkim ta wzmianka może się odnosić, jako położonych na zachód od Dziwny, stanowiącej według żywóciarzy św. Ottona granicę pomorsko-wieleką. Porównanie tekstu Ebbona⁹⁷ z odpowiednim tekstem Ekkeharda wykazuje ich zupełną identyczność mimo 30-letniego okresu czasu dzielącego ich powstanie. Niewątpliwie Ebbo korzystał z wcześniejszej relacji Ekkeharda. Trzymał się więc historycznego traktowania „*terrae Leuticiae*“, zgodnie z oświadczeniem św. Ottona, na które się powołuje. Nie można wątpić, że apostoł Pomorza dobrze się orientował w stosunkach wielecko-pomorskich.

Obie relacje Ekkeharda i Ebbona w zestawieniu z tytułaturą książąt pomorskich wyjaśniają dość wyraźnie przynależność etniczną Wolina i Lubina do Wioletów. Przede wszystkim tradycja o odrębności ziem wielekich od pomorskich występuje wyraźnie w końcu XII w. i na początku XIII w. O niej mówi tytułatura książąt pomorskich brzmiąca: „*Pomeranorum et Liuticiorum dux*“.

Z czasem wypada z niej człon drugi (Liuticiorum) i pozostaje „*dux Pomeranorum*“, jak to stwierdza Czaplewski⁹⁸, lub występują inne tytułarne okreś-

⁹⁵ Wł. Łęga, *Kultura Pomorza*, s. 194 (384) i mapa IV.

⁹⁶ M. G. H. S. S. VI s. 263/4: „*Otto ... partes Pommeranorum paganorum cum quibusdam civitatibus terrae Louticiae aggressus est...*“

⁹⁷ Ebbo II, 12, M. P. H. II, s. 45, przyp. 2.: „*Otto ... partes Pomeranorum paganorum cum quibusdam civitatibus terrae Liuticiae aggressus est*“. Por. Kiersnowski, *Legenda Winety*, s. 43—44, przyp. 204 i 205.

⁹⁸ Czaplewski, o. c. s. 20, przyp. 101, tytuł „*Dux Liuticiorum*“ występuje w dokumentach czterokrotnie w latach 1182, 1186 i 1215. PU, I nr 91, 102, 165 i 166. Por. M. Gumowski, *Pieczęcie książąt pomorskich*, *Zapiski T-wa Nauk. w Toruniu*, XVI z. 1—4 1950 s. 26—27, Bogusław I (1136—1187) „*princeps Liuticiorum*“, „*dux Pomeranie*“ lub „*dux de Liuticia*“. Syn jego Bogusław II (1187—1220) zamiast tytułu lutyckiego używa wyłącznie „*princeps Pomeranorum*“. Gumowski nie zwrócił uwagi, że jednak współczesny Bogusławowi II Kazimierz II nadal korzysta z obu tytułów, jak to widać z dyplomów PU, I, nr 165 i 166, r. 1215.

lenia. W czasach dokonywania się tego przekształcenia książęta pomorscy jednak nieraz używają tytułu podwójnego w celu podkreślenia swego władztwa nad ziemiami wieleckimi. Posługuje się nim Bogusław I w r. 1182, gdy nakłada pobór daniny woskowej z wielkich i małych karczem swego państwa na oświetlenie grobu św. Ottona w Bambergu ^{98a}. Z tej okazji Bogusław I nawiązuje przez tytułaturę do czasów, kiedy jeszcze tak wyraźnie rozróżniano ziemie wieleckie od pomorskich jako składowe części państwa Warcisława.

W trzech innych dyplomach występuje tytuł księcia lutyckiego w r. 1186 i dwukrotnie w r. 1215. Z nich oba ostatnie dotyczą nadania wsi i jeziora na obszarze wieleckim, nad górną częścią rzeki Piany. Nadawcą tych obiektów jest Kazimierz II „Pomeranorum dux, Leuticiorum princeps“ ^{98b}.

Również biskup Konrad, zatwierdzając to nadanie z r. 1215, nazywa siebie „Pomeranorum et Leuticiorum episcopus“ w r. 1224 ^{98c}. Mamy więc cztery dyplomy z końca XII i początku XIII w. stwierdzające dwuczłonowy tytuł księcia i biskupa pomorskiego.

Zastanawiający jest piąty dokument z tytułem jednoczłonowym, i to „Leuticiae dux“, którego używa Bogusław I w r. 1186 przy nadaniu grodu Lubina z przynależnymi do niego wsiami biskupstwu kamińskiemu „ad preposituram pertinens Caminensem“ przy kościele św. Mikołaja ^{98d}. Użycie tego tytułu w tym wypadku każe przypuszczać, że książę przekazywał ten gród jako obiekt należący do obszaru wieleckiego. W tym celu, sądzymy, podkreślał wyraźnie swe zwierzchnie nad nim prawa. Ta interpretacja pozwala uznać wyspę Wolin za przynależną do plemiennego obszaru Wieletów. Żadne inne wytłumaczenie użycia tytułu „Leuticiae dux“ nie wydaje się być trafne na tle poprzednich stwierdzeń.

Gdyby w tym czasie uważano Świnę za dawną granicę plemienną Pomorzan, to w akcie nadania Lubina prepozyturze kamińskiej zbędnym byłoby posługiwać się tytułem księcia lutyckiego. Wystarczyłby musiał tytuł: „dux Pomeranorum“.

Widocznie tradycja wielecka nie była wówczas bez znaczenia, skoro książęta sięgali do niej przy swoich zarządzeniach prawnych na obszarze ziem wieleckich w niektórych wypadkach. Odwoływanie się do niej nie jest przypadkowe, lecz celowe. Służyć miała do podkreślenia autorytetu władzy książęcej na ziemiach niedawno jeszcze wieleckich.

Nadawanie wsi kolegiacie kamińskiej na obszarze wieleckim jest zdaje się świadomą dążnością książąt pomorskich, zmierzających do utrwalenia powiązań ziem wieleckich z pomorskimi nie tylko istniejącymi węzłami administracji świeckiej, ale i kościelnej. Używanie w takich nadaniach tytułu „książę lutycki“ stanowi właśnie celowe podkreślenie tej dążności. Tym bardziej wydaje się to słuszne, gdyż chodziło tu o nadania na rzecz stolicy biskupiej w Kamieniu, który był przy tym polityczną stolicą książąt pomorskich. Jej przeniesienie z Kołobrzegu do Kamienia, czyli w kierunku dokonanej kosztem ziem wielec-

^{98a} PU, I, nr 91, 1182; „Boguzlaus Pomeranorum et Liuticiorum dux“.

^{98b} PU, I, nr 165 i 166, r. 1215.

^{98c} Riedel, Cod. dipl. Brandenb., XXII, II, s. 3, r. 1224.

^{98d} PU, I, nr 102, r. 1186.

kich w XI w. ekspansji Pomorzan, wymagało stałego utrwalenia stanowiska nowej stolicy. Środkiem wypróbowanym do tego celu właśnie były nadania różnego rodzaju, głównie zaś o charakterze świadczeń gospodarczych lub prawa własności. Z nimi mamy do czynienia w przytoczonych dyplomach z lat 1186 i 1215.

Samo przeniesienie stolicy pomorskiej do Kamienia na skraj pogranicza wielcko-pomorskiego świadczy, jak dużo czujności militarnej i politycznej wykazują poprzednicy Wacława I, on sam i jego następcy. Widocznie celowo pominięli oni przy wyborze miejsca dla nowej stolicy większy i bogatszy wielcki Wolin, by tym swobodniej wykonywać swoją władzę i kontrolę z pomorskiej stolicy nad Dziwną jako głównym szlakiem żeglugi wolińskiej. Opierając się na przytoczonych powyżej źródłach, danych geograficznych, archeologicznych oraz na tytułaturze książąt, opowiadamy się za uznaniem Dziwny jako plemiennej granicy wielcko-pomorskiej. Pod tym względem relacja Adama jest słuszna. Do tych samych wyników doszedł inną drogą Widajewicz. Według niego „przekaz Adama o szczepowej granicy zasługuje w pełni na wiarę“ — granica ta — „nie przebiegała przez Świnę, lecz przez Dziwnoujście“⁹⁹.

Nazwa Dziwny nie występuje w czasie największego nasilenia na jej brzegach pracy misyjnej ani też za najazdów duńskich. Saxo przy opisie wypraw Waldemara I na grody portowe rejonu Zalewu w latach 1170—1185 nie nazywa Dziwny jej własnym imieniem. Widocznie jest ono mu nieznane. Posługuje się określeniem „Caminensis exitus“ lub używa całego wyrazu „ad fluvium Julino Caminoque iunctum“¹⁰⁰. Nie nazywa też Odrą, jak to czynią Adam i żywociarze. Saxo określa jej ujście mianem najbliższego grodu, a bieg jej oznacza wymienieniem Wolina i Kamienia. Nie umieją też jej nazwać późniejsi sagamandowie, np. Knytlinga-Saga zadawała się wyrazem „mała cieśnina“¹⁰¹. Jest to tym bardziej zastanawiające, że równocześnie Saxo wymienia Pianę i Świnę pod ich właściwymi nazwami. Takie przemilczenie właściwej nazwy Dziwny pochodzić może z braku informacji. Nasuwa się przypuszczenie, że nazwa Dziwny, najściślej związana z jednoimienną z nią osadą przy jej ujściu, rozpowszechniła się na zewnątrz znacznie później, kiedy ujściowa komora celna w osiedlu Dziwny stała się koniecznym punktem postoju dla statków zmierzających do Kamienia lub Wolina (XIII w.). Nie znaczy to, że do tego czasu Dziwna była bez nazwy, że mieszkająca nad nią od wieków ludność nie nazywała jej imieniem własnym. Najstarsze źródło wymienia Dziwnę pod r. 1243¹⁰², a późniejsze w latach 1274¹⁰³ i 1309¹⁰⁴. Nazwa ta odnosi się do rzeki, osiedla i góry pod Kamieniem. Według M. Rudnickiego wspólna nazwa

⁹⁹ Widajewicz, Położenie Jomsborga, Kw. Hist. t. 48, z. 2, s. 254—255, 1934.

¹⁰⁰ Saxo XIV, p. 857 i 859, r. 1170: „Nam cum Pommeranorum lacus tribus ostiis in fretum decurrat, duobus Penensi videlicet et Zwynensi, longinquitatis taedio fastiditis, propinquam Caminensis exitus brevitatem adire placuit“. Hennig, o. c. s. 22, Kiersnowski, o. c. s. 54. Sułowski, o. c. s. 375, przyp. 23.

¹⁰¹ Thule, Bd. 19, s. 381.

¹⁰² Pom. Urkb. I, s. 329, r. 1243, Divenow, Dyuenow.

¹⁰³ Pom. Urkb. II, 283—284, r. 1274; „prata inter Swantust et Divenow et salsum mare“.

¹⁰⁴ Pom. Urkb. IV, s. 316. 1308: „usque ad montem qui dicitur Divenow“.

rzeki i miejscowości nad nią położonej jest częstym zjawiskiem u Słowian¹⁰⁵. Nazwą „Dziwna“ oznaczali Słowianie większe rozlewiska wodne.

Zgadzałoby się to z określeniem Herborda „refusiones“, użytym w opisie wspomnianej podróży po Dziwnie. Wschodnie ramię Zalewu nie było zatem bez nazwy, jeżeli ją żywociarze św. Ottona nazywali Odrą. W żadnym wypadku nie można się zgodzić z twierdzeniem R. Henniga, że brak własnej nazwy Dziwny w źródłach wcześniejszych jest wyraźnym świadectwem jej małego, regionalnego znaczenia jedynie na odcinku Szczecin—Wolin—Kamień, a nie na szlaku wielkim żeglugi średniowiecza¹⁰⁶.

Powyższy przegląd historyczno-geograficzny wymaga małego uzupełnienia. Wspomnieć należy o związanym z Dziwną zapleczem, ukształtowanym przez dwie wpadające do niej rzeczki. Z nich Grzybnica przepływa przez jeziora Ostrowo (Martenthines See) i Piaski równolegle do Dziwny w odległości od niej zaledwie o 6 km i wpada do Zatoki Cichej (Die Maade) na południe od Kamienia. Niemica, bardziej odległa od Dziwny, uchodzi do niej pod Kamieniem. Dorzecze obu tych strumieni jest żyzną równiną obfitującą w złoża bursztynu, co dla rozwoju osadnictwa miało duże znaczenie.

4. Osadnictwo, obrona i komunikacja

Przechodząc do rozpatrzenia osadnictwa na brzegach ramion Zalewu oraz niepodzielnie związanych z nim wysp Uznoima i Wolina, wychodzimy z założenia, że przybliżony obraz rozsiedlenia ludności tego obszaru otrzymać można przez kartograficzne zestawienie różnego rodzaju zabytków. Szczególnie cennymi zabytkami czasów wczesnodziejowych są monety, zwłaszcza skarby z nich złożone. Luźne monety mają mniejsze znaczenie, gdyż mogły znaleźć się w ziemi przypadkowo jako zgubione i przez to nie ma pewności, że oznaczają miejsca dawniej zasiedlone. Na ogół monety jako zabytki przedstawiają dużą wartość ze względu na możliwość stwierdzenia czasu ich powstania i miejsca pochodzenia. Z rozmieszczenia skarbów monet odczytujemy szlaki handlowe Pomorza z różnymi krajami oraz rozróżniamy pod względem chronologicznym udział w handlu poszczególnych krajów. Ponadto trafiając z rąk ludzkich do ziemi, jak i inne zabytki, wyrażają skupienia lub rozproszenia osadnictwa w poszczególnych okresach.

Granice chronologiczne starosłowiańskiego osiedlenia sięgają głęboko we wczesne średniowiecze aż do czasów rzymskich na ziemiach polskich, kiedy z podłoża wcześniejszego zaczęły się wyłaniać i indywidualizować na Wybrzeżu poszczególne plemiona.

W tym okresie ziemię późniejszych Słowian bałtyckich weszły w kontakt handlowy z ziemiami rzymskimi. Importy rzymskie stają się wówczas (I—IV

¹⁰⁵ M. Rudnicki, *Studia nad nazwami rzek słowiańskich*, Sl. Occ. t. 14, (r. 1935) s. 211—212. Por. S. Kozierowski, *Atlas*, I, s. 24 ark. Szczecin, B. 1. Tenże, *Nazwy rzeczne Lechii przybałtyckiej*, Sl. Occ. IX, (r. 1930), s. 416.

¹⁰⁶ R. Hennig, o. c. s. 23; „Die Namenlosigkeit der Dievenow bis zum XII Jahrh. beweist mit hundertprozentiger Bestimmtheit, dass jene Annahme ein Luftschloss ist, denn allererste Vorbedingung ist doch zu allen Zeiten gewesen, dass ein für den Verkehr noch so bescheidenes Gewässer zunächst wenigstens einmal einen Namen empfing“.

w.) przedmiotami dość powszechnie używanymi na Pomorzu. Dlatego naświetlenie osadnictwa nad odpływami Zalewu rozpoczynamy od czasów rzymskich. Świadomi jesteśmy luki z okresu wędrówki ludów, dla którego brak obfitszego materiału.

A. Okres rzymski i początki żeglugi weneckiej.

Już w okresie rzymskim wyspy Uznoim i Wolin znajdowały się w zasięgu handlu rzymskiego. Krajem eksportu przemysłowej produkcji od II w. n. e. stała się Gallia, do której w miarę jej szybkiej urbanizacji przesuwiał się punkt ciężkości przemysłu metalowego cesarstwa rzymskiego¹⁰⁷. Warsztaty galijskie szukały rynków zbytu. Mimo niepomysłnych warunków politycznych w II/III w. n. e. zwłaszcza morski eksport rzymski wykazuje znaczne nasilenie w rejonie północnej Europy i sięga daleko na wschód w środowisko bałtyckie. Dotarł do Jutlandii, południowych części Norwegii i Szwecji, zadomowił się na wyspach duńskich i Wybrzeżu Słowiańskim. Gotlandia stała się wówczas najważniejszą bazą tego handlu na Bałtyku. Znalaziono na niej kilka tysięcy monet rzymskich¹⁰⁸.

W znacznym stopniu była czynna w tym handlu Odra. Przy jej ujściu w okolicy Szczecina, aż po Pyrzyce na południe, Inę na wschodzie i poza lewy brzeg Odry na zachodzie występują importy rzymskie.

Jest to największe skupienie monet i importów rzymskich na Pomorzu w porównaniu z innymi, jakie się znajdują nad Regą, Parsętą, Wieprzem, Słupią i gdzie indziej. Zawartość tych skupień zabytkowych wykazuje pewne zróżnicowanie. W jednych przeważają monety, w innych importy przemysłowe. Wynika to według Petzscha ze zmiany charakteru handlu rzymskiego po 200 r. n. e. Zamiast monetą niskiej wartości, bitą wówczas w imperium rzymskim, niechętnie przyjmowaną przez ludność ziem polskich i krajów innych, kupcy rzymscy płacili towarami przemysłowymi¹⁰⁹. Są one w znacznej części chronologicznie młodsze od denarów rzymskich z II w.

Każdy rodzaj tych importów trafiał do rąk ówczesnej ludności rejonu dolnoodrzańskiego i przyległego archipelagu wysp prasłowiańskich. Na Rugii przemysłowych importów rzymskich jest znacznie więcej niż na Uznoimie i Wolinie¹¹⁰. Na ogół dotąd stwierdzono 9 stanowisk rzymskich na obu tych wyspach. Żadne z nich nie wyróżniło się obfitością zabytków. Występują one nad brzegami Zatoki Uznoimskiej w Białymdębnie (Balm, brązowa fibula z twarzą ludzką, oraz żelazny sierpik)¹¹¹. W Kromninie (Krommin — brązowe sitko z uła-

¹⁰⁷ Wałek - Czerniecki, *Hist. gospodarcza świata staroż.*, cz. II, Grecja i Rzym, s. 320—321, Warszawa, 1948.

¹⁰⁸ Vogel, o. c. s. 48, przyp. 4. Por. P. Hauberg, *Aab. f. Oldkyndigh nord. og Hist.* 325, 1894.

¹⁰⁹ W. Petzsch, *Die vorgeschichtlichen Münzfunde Pommerns*, s. 12—13, Gryfia 1931.

¹¹⁰ H. Eggers, *Das römische Einfuhrgut in Pommern*, *Balt. Stud.*, N.F., XLII, s. 19 (mapka), 21 — opis zabytków, 29 — die römischen Perlen in Pommern, mapka, Szczecin, 1940.

¹¹¹ Eggers, o. c. s. 19 (mapka) i s. 21. poz. 15 (Balm). Tenże, *Der römische Import*, I, s. 105, poz. 658; Kozierowski, *Atlas*, I, s. 13, ark. Szczecin AI (Białymdąb—Balm).

maną rączką i paciorki)¹¹², w Lubomicach (Lubömitz — ułamki brązowego kociołka)¹¹³, w Nieprzeminiu (Neppermin — paciorki)¹¹⁴, w Karsiborze (około 30 monet złotych IV—V w.)¹¹⁵. Większość tych importów pochodzi z grobów, co świadczy o ich bezpośrednim związku z ówczesnym osadnictwem, które się rozsiadła przede wszystkim na wzniesieniach nad Zatoką Uznoimską, z wyjątkiem Lubomic, położonych nad krawędzią Turzego Błota (Thur-Bruch), które być mogło wówczas rozległym jeziorem. Niewątpliwie najwartościowszym ze wspomnianych zabytków rzymskich jest skarb złotych monet rzymskich w Karsiborze. Jest on dużej wartości ze względu na kilkanaściekroć większą wartość złota w porównaniu ze srebrem. Mieszkańcy wyspy Uznoima mogli go nagromadzić z operacji handlowych i ukryć w ziemi. Złote monety (solidy) pochodzą z Bizancjum (z IV—VI w. n. e.) i występują na Pomorzu nad dolną Odrą, Regą, Parsętą i Wieprzem¹¹⁶, ale najobficiej (setkami) w okolicy ujścia Wisły¹¹⁷. W tej wymianie handlowej w. IV—VI ma również swój udział ludność Uznoima.

Silnie rozwinięta linia brzegowa Piany w postaci Zatoki Uznoimskiej stwarza wrażenie rozproszonego nad nią rozmieszczenia zabytków rzymskich, tym bardziej że jest ich niewiele. Z pięciu znanych na wyspie stanowisk nad wschodnim rozlewiskiem Piany znajduje się trzy (Kromnin, Białydąb i Nieprzeminiu). Ich bezpośredni związek z Pianą wskazuje na to, że ówczesne osadnictwo nadawało jej znaczenie szlaku komunikacyjnego i nim się posługiwało. To samo można powiedzieć na podstawie położenia skarbu karsiborskiego o Świnie.

Importy przemysłowe i monety rzymskie, występujące na wyspie Wolinie, rozmieszczają się prawie wyłącznie wzdłuż Dziwny. Z monet znamy jedynie skarb z 76 monet brązowych w Sibirnie (Zebbin)¹¹⁸ z IV w., kilkanaście znalezisk przemysłowych w Sierosławie (Zirzloff, brązowy rondel, 4 brązowe szpile i inne drobne przedmioty)¹¹⁹, w Wolinie (paciorki)¹²⁰ i w Domyślowie na Wolinie (Dannenberg — paciorki)¹²¹. Ostatnie stanowisko nie jest ściśle zlokalizowane, ale nie może ono zamącić wyraźnego obrazu roz-

¹¹² Eggers, Einfuhrgut, s. 12 i 19 (mapka), s. 21, 29 (mapka) i s. 34. Tenże, Import, I, s. 106, poz. 684. K. Majewski, Importy, poz. 143, s. 83 (cedzidło).

¹¹³ Eggers, Einfuhrgut, s. 19 (mapka) i s. 21, poz. 17. Tenże, Import, I, s. 106, poz. 685.

¹¹⁴ Tenże, Einfuhrgut, s. 19 (mapka) i s. 34, poz. 15.

¹¹⁵ Petzsch, o. c. s. 17, 25, poz. 12 i mapka. Eggers, Einfuhrgut, s. 27 i 32, poz. 14, s. 27 (mapka). Majewski, o. c. s. 167, poz. 1207 (Kaseburg), błędnie podaje na Wolinie zamiast na Uznoimie. Kiernowski, Kamień i Wolin, Prz. Zach. 9—10, s. 209—210, przyp. 132, błędnie zalicza skarb do VII—VIII w. należący do IV—V, zob. nasz przyp. 176.

¹¹⁶ Eggers, Einfuhrgut, s. 27 (mapka). Petzsch, o. c. s. mapka i s. 22.

¹¹⁷ Petzsch, o. c. s. 22. J. Kostrzewski, Pradzieje Polski, s. 220. 1949.

¹¹⁸ Eggers, o. c. s. 26—27 (mapka), s. 33, monet 76, przyp. 63. Petzsch, o. c. s. 17, poz. 9, 26 monet, s. 25, poz. 32.

¹¹⁹ Eggers, o. c. s. 11, ryc. 28, s. 19 (mapka), s. 21, poz. 18. Tenże, Import, I, s. 107, poz. 729. Majewski, o. c. s. 78, poz. 101.

¹²⁰ Eggers, Einfuhrgut, s. 29 (mapka), s. 34, poz. 16.

¹²¹ Tenże, s. 34, poz. 13.

mieszczenia zabytków nad Dziwną, najściślej związanych z osadnictwem. Z ogólnej liczby 9 stanowisk zabytkowych, stwierdzonych na obu wyspach, nad Dziwną i Piana występują po trzy, a nad Świną — jedno (Karsibor — skarb), czyli rola osadnicza i komunikacyjna Świny, jak z tego wynika, była mniej aktywna w okresie rzymskim i wędrowni ludów.

Znaleziska te nie oddają kompletnego obrazu importów rzymskich i monet dostarczonych na obszar użnoimsko-woliński, lecz z pewnością reprezentują zaledwie nieznaczną ich część. Trzeba się jednak zadowolić i tym materiałem, rozmieszczenie bowiem jego nad odpływami Zalewu zarysowuje wyraźnie znaczenie każdego z nich pod względem osadniczo-komunikacyjnym i wskazuje na ich przyszłą rolę w okresie wczesno-średniowiecznym.

Wpływ kultury rzymskiej na Pomorze należy uznać za dość silny. Szedł on nie tylko rzekami i lądem z południa, ale również odbywał się od strony Bałtyku przez Pomorze, gdzie na tle wymiany związek zasiedlenia z morzem występuje tak wyraźnie i dowodnie.

Wyspy Użnoim i Wolin odegrały rolę pośredniczącą w handlu między Gotlandią, Rugią a rejonem dolno-odrzańskim, czyli okolicą Szczecina. Trudny i niewyjaśniony dotąd pozostaje brak korelacji między skupieniami importów przemysłowych a skupieniami monet na Pomorzu. We wspomnianym rejonie szczecińskim importów przemysłowych jest mało w porównaniu z podobnymi rejonami nad Regą, Parsętą, Wieprzem, tudzież na Rugii¹²², na której znaleziono zaledwie jedną monetę. Nad wspomnianymi rzekami znalezisk denarowych jest znacznie mniej niż w okolicy Szczecina. Stąd wynika, że importy przemysłowe i monety rozmieszczały się w kilku ośrodkach rozrzuconych na Pomorzu i że skupienie szczecińskie nie upoważnia do wniosku o wyjątkowym znaczeniu dolnej Odry jako szlaku komunikacyjnego w okresie rzymskim. Raczej mówić należy o kilku szlakach morsko-rzecznych, którymi importy rzymskie rozprzestrzeniały się po Pomorzu. Handel morski Pomorza skupiał się w kilku ośrodkach. Miał on swoje fazy nasilenia, swoje szlaki i rynki. W związku z nimi skupienia importów przemysłowych i monet, wzięte sumarycznie, reprezentują rejony najgęstszego zasiedlenia. W bezładne bowiem krainy przedmioty te nie mogły trafiać. Rejon szczeciński niewątpliwie otrzymywał je drogą morską, przede wszystkim Piana i Dziwną. Dalej ku południowi szły one w górę Odry. Niewykluczona jest droga z południa Odry ku morzu przy eksporcie lokalnej produkcji pomorskiej, a nawet italskiej¹²³. Przy obu kierunkach handlu ludność wysp Użnoima i Wolina mogła występować w roli pośredniczącej.

¹²² Petzsch, o. c. s. 25, poz. 3 (mapka), I denar z III w. Eggers, Einfuhrgut, mapki na s. 19 i 29, s. 31 — na Rugii 7 stanowisk (paciorki i jeden denar).

¹²³ B. Kostrzewski, Znaczenie Odry w pradziejach. Przegląd Archeol. Rocznik 25, (r. 1949) z. 2, s. 271, gdzie autor zwraca uwagę na znaczenie wpływów kulturowych szerczących się Odry z południa Italii w okresie lateńskim (import wia der i rondli brązowych oraz pucharków srebrnych), mapka XX. Szły one dalej do Danii i Skandynawii (J. Brondsted, Danmarks Oldtid, I, III, 167). Także w okresie rzymskim od II w. n. e., gdy importy nadreńskie, napływające drogą morską do okolic ujścia Odry, szły w górę tej rzeki i docierały do Śląska. Autor ten akcentuje przewagę wpływów południowych na szlaku Odry, na co zwraca uwagę K. Tymieniecki, Ziemia polskie w starożytności s. 466, ale uważał, że importy galo-rzymskie docierały do północnych ziem polskich, głównie morzem, s. 518. Poznań, 1951.

Ówczesna ludność tych wysp należy do dobrze uzbrojonej i zamożnej oksywskiej grupy rozrastającej się przed i na początku naszej ery na Pomorzu w kierunku zachodnim poza Odrę. Był to rozwój „terytorium kultury wenedzkiej w pierwszych dwóch wiekach n. e. na zachód poza ujście Odry na obszar wyspy Uznoima i sąsiednich części Pomorza zaodrzańskiego“, jak przedstawia K. Jażdżewski¹²⁴. Ważne to stwierdzenie odnosi się do protosłowiańskiej ludności, czyli najbliższych przodków Wioletów i Pomorzan¹²⁵. A więc w końcu epoki starożytnej na wyspach odrzańskich wraz z Rugią (Archipelag Słowiański), jak również na południowym wybrzeżu Bałtyku między Odrą i Wisłą rodziły się najstarsze związki Słowian z morzem. Bujny rozwój tej grupy tłumaczy się przede wszystkim nadmorskim jej położeniem. Możliwość kontaktu ze Skandynawią w znacznej mierze warunkowała w niej rozwój metalurgii. Rolnicza w zasadzie ludność grupy oksywskiej wytworzyła własną kulturę o pewnych cechach odrębnych w porównaniu z resztą ziem polskich. Charakteryzuje się ona przede wszystkim okazałymi ozdobami (zapinki, sprzączki i bransolety), których prawie nie używano na południu od Pomorza, oraz wybitną produkcją broni (miecze). Wyroby te są świadectwem wyróżniającego ją poziomu gospodarczego, mimo ubóstwa ceramiki. Rozchodzą się one szeroko do różnych krajów. Ozdoby i broń docierają do Szwecji, Gotlandii, Bornholmu, Śląska, Wielkopolski, Mazowsza, a stamtąd nawet na Wołyń i Ruś¹²⁶. Ekspansja więc handlowa grupy oksywskiej odbywała się lądem i morzem, a zasięg tego handlu dowodzi istnienia żywych kontaktów tak z zamorskimi, jak i z dalekimi krajami lądowymi. Wyspy Uznoim i Wolin były peryferycznymi punktami kultury wenedzkiej na północnym zachodzie. Przez nie wchodziła ona w wymienne stosunki drogą morską z Galią rzymską. Wymiana polegała nie tylko na imporcie wspomnianych towarów galicko-rzymskich. Celu swoich wypraw w okolice ujścia Odry agenci rzymscy nie ograniczali do sprzedaży, ale rozszerzali na zakup potrzebnych na ich rynkach surowców, przede wszystkim bursztynu. Nad Dziwną były jego bogate złoża. To zwłaszcza zachęcało do odwiedzenia jej okolic. Innymi towarami wywozu mogły być futra, skóry, miód i wosk. Przy wymianie z pewnością nie obowiązywał żaden przymus przyjmowania monet rzymskich. Handel wymienny mógł mieć szerokie zastosowanie, tym bardziej że w dorzeczu Regi oraz na Rugii (jedna moneta) jest znacznie mniej monet niż importów przemysłowych¹²⁷. Po fazie intensywnego rozwoju z II w. upadek tego handlu trwał krótko i odnowił się w IV i VI w., co prawda nie osiągając dawnej świetności.

Handel ten miał duży wpływ na podniesienie technicznej strony różnych gałęzi produkcji: rozpowszechniło się używanie pieca, podniósł się poziom wyrobów metalurgicznych, poznano nowe narzędzie (obcęgi). Denarowego srebra na ziemiach polskich zaczęto używać do wyrabiania ozdób, a przetapianie brązowych monet rzymskich na ozdoby stało się powszechne¹²⁸. W lo-

¹²⁴ K. Jażdżewski, Atlas do pradziejów Słowian, s. 56, 65, Łódź 1949, por. tegoż mapki 9 i 10 okresu rzymskiego.

¹²⁵ J. Kostrzewski, Pradzieje Polski, s. 173, 185, 226. Poznań 1949.

¹²⁶ J. Kostrzewski, o. c. s. 184.

¹²⁷ H. Eggers, Einfuhrgut, mapki na s. 19 i 27.

¹²⁸ J. Kostrzewski, Pradzieje Polski, s. 191—192.

kalnych pracowniach jubilerskich Pomorza Zachodniego, gdzie ozdób używano wiele, tym intensywniej przetapiano srebrne i brązowe monety. To może tłumaczyć, dlaczego w niektórych miejscowościach Pomorza występują one tak nielicznie. Nie da się zaprzeczyć, że grupa oksywaska swoim rozwojem, zwłaszcza na odcinku północno-zachodnim, wyprzedzała resztę ziem polskich położonych na śródlądziu. W zakresie ozdób i broni Pomorze przodowało wyraźnie, jak o tym świadczy stwierdzony przez badania archeologiczne import tych przedmiotów na obszar kultury przeworskiej¹²⁹.

Importy rzymskie obsługiwały potrzeby nie tylko warstwy zamożniejszej. Liczebność i rozproszenie tych znalezisk po obszarze Pomorza świadczy o znacznym ich rozpowszechnieniu wśród ogółu ludności. A to pozwala mówić o pewnym stopniu zamożności warstw szerszych. Handel rzymski niewątpliwie bogacił przede wszystkim kupców, bezpośrednio biorących w nim udział, i powodował pogłębienie różnic społeczno-majątkowych już zaznaczających się w okresie późnolatańskim¹³⁰. Istnienie tzw. grobów książęcych, bogato uposażonych w importy rzymskie, na ziemiach polskich i Pomorzu, dowodzi powstania warstwy możnych lub drobnych władców rodowo-plemiennych¹³¹. Zaznajomienie się ze zdobyciami techniki rzymskiej umożliwiło możniejszym ich stosowanie w gospodarce domowej, rzemiośle, a być może i w rolnictwie. Archeologia stwierdza istnienie warstwy rzemieślników. Groby ich różnią się od innych uposażeniem w narzędzia rzemieślnicze. Stosowanie tego zwyczaju pozwala określić rodzaj uprawianego przez nich rzemiosła, dowodzi przy tym, że stanowisko społeczne rzemieślników było dość niezależne, a wkładanie do grobów narzędzi pracy tłumaczyć można dostatecznym stopniem zamożności tej warstwy. Poza tym samo rozmieszczenie zabytków tego okresu (rzymskiego) nie tylko świadczy o ożywionej produkcji rolniczej, rzemieślniczej, ale i o rozwoju handlu w większych ośrodkach zaludnienia Pomorza¹³².

Żegluga morska grupy oksywskiej miała znaczenie przy obsłudze tych ośrodków, w których występują znaczniejsze skupienia importów lub monet rzymskich, np. na Rugii, przy ujściu Odry, Regi, Parsęty i Wieprza. Żegluga między nimi z pewnością była przybrzeżna. Odbywała się etapami od jednego ośrodka do drugiego i nie sięgała bezpośrednio na zachód do portów galijskich. Importy rzymskie wraz z monetami niewątpliwie przekraczały granice bezpośrednich stosunków handlowych Rzymian na szlaku bałtyckim. Na nim najprawdopodobniej występowali ze strony zachodniej kupcy galijscy, germańscy i prasłowiańscy. Za pierwszymi przemawiało ich dawne obycie się z morzem i Oceanem Atlantyckim. Już w czasach Cezara plemię Wenetów w Galii służyło z rozwoju budownictwa okrętowego, dostosowanego do warunków oceanicznych. Wenetowie prowadzili handel morski z wyspami brytyjskimi¹³³. Dalszemu rozwojowi żeglugi sprzyjała w Galii postępująca indu-

¹²⁹ J. Kostrzewski, o. c. s. 177, s. 180, 184, 197, 213.

¹³⁰ J. Kostrzewski, *Przegl. Archeol.* VIII, z. 2 (1949), s. 356.

¹³¹ Eggers, *Einfuhrgut*, s. 18 (1940). Por. J. Kostrzewski, *Pradzieje Polski*, s. 199, wskazuje na powstanie różnic społecznych.

¹³² Petzsch, o. c. s. 22, „...die Besiedlung Pommerns östlich der Oder dicht genug gewesen sein muss...“

¹³³ *Commentarii de bello gallico*, ks. VI, rozdz. 13.

strializacja. Z nią też łączyła się potrzeba szukania rynków w niezbyt odległym środowisku bałtyckim¹³⁴. Droga morska prowadząca do niego była łatwiejsza niż lądowa¹³⁵. Z Galii wzdłuż wybrzeża Morza Północnego nie trudno było dostać się do rejonu prasłowiańskiego zasiedlenia. W pośrednictwie między Galią a Bałtykiem mogli brać udział kupcy germańscy¹³⁶. Na samym zaś Wybrzeżu Słowiańskim importy przechodziły w ręce kupców miejscowych. Ich handel musiał się wiązać z żeglugą, zwłaszcza w grupie wysp słowiańskich. Wśród nich Uznoim i Wolin miały pozycję wyjątkową. Przepływające u ich brzegów Piana, Świna i Dziwna stwarzały sprzyjające warunki dla bardzo wczesnego rozwoju żeglugi morskiej przy wyspach, przez które przechodziły importy rzymskie. Rozmieszczenie ich nad Pianą i Dziwną wskazuje na korzystanie z nich jako szlaków komunikacyjnych. W oddaleniu od ich brzegów na Uznoimie i Wolinie zabytków rzymskich nie spotykamy (zob. ryc. 3).

Prasłowiańska ludność nadbałtycka występuje bardzo wcześnie w roli doskonałych żeglarzy. Korneliusz Nepos pod r. 58 przed n. e. przekazuje wiadomość o rozbitkach morskich „Indach“, zapędzonych burzą na wybrzeże fryzjskie. Zgodna opinia uczonych kaže widzieć w nich Wenetów-Słowian¹³⁷. Z tego względu wzmianka Neposa, powtórzona przez P. Mellę i Pliniusza, nabiera szczególniejszego znaczenia. Mówi ona wyraźnie, że owi rozbitkowie morscy odbywali podróż w celach handlowych: „commercii causa navigantes“. Płynąć musieli do określonego portu, wytrzymali burzę i znaleźli się na nadreńskim wybrzeżu. Przebyta droga w burzę dowodzi dużego doświadczenia żeglarskiego i doskonałej budowy okrętu. Podobnej relacji nie mamy o innych ludach prasłowiańskich. Niezaprzeczalnym zaś dowodem wczesnych morskich związków Słowian zachodnich z Bałtykiem jest dobrze znane świadectwo Ptolemeusza z II w. n. e., informujące o „większym narodzie“ Wenedów, mieszkającym na południowym wybrzeżu Bałtyku. Na tym tle poprzedni przekaz nabiera większej wartości. Prasłowianie bałtyccy nie zajmowali małego od-

¹³⁴ K. Majewski, Obszar Słowiańszczyzny Zachodniej, Archeologia, I, s. 198 (import kociołków brązowych, skośnie żłobkowanych), Wrocław 1947. K. Tymieniecki o. c. s. 518.

¹³⁵ B. Biliński, Drogi świata starożytnego ku zach. ziemiom polskim i problem Odry u Ptolemeusza, Eos, XLI, z. I, 2, s. 168, przyp. 18; przyjmuje, że „importy szły północną drogą morską ku ujściu Wisły“ i s. 176. Wrocław 1949. J. Kostrzewski, Pradzieje, s. 189; K. Majewski, Importy s. 24. K. Tymieniecki, o. c. s. 474 i 518. H. J. Eggers, Der römische Import in freien Germanien, I (Tekst), s. 67, Hamburg 1951.

¹³⁶ Vogel, o. c. s. 50. Tymieniecki, o. c. s. 468.

¹³⁷ Pliniusz, Hist. Natur. I. II, c. 67: „Indes a rege Suevorum dono datos, qui ex India commercii causa navigantes tempestatibus in Germaniam abrepti“. Por. Bogusławski, Dz. Słow. Zach. II, s. 3 i 604. K. Zakrzewski, Związki ces. rzymsk. z Bałtykiem, „Jantar“ II, z. 4 (8) 206, 1934 (Indowie są Wenetami). Niederle, Star. Słow. I, z. I, 222—224 tłum. Chamca. Biliński o. c. s. 161: „Być może, mieszkańców słowiańskich plemion, ozdobionych muszelkami pochodzenia indyjskiego, uznano za Indów. Dla nas jest ważny ten fakt, ponieważ świadczy o kontakcie świata rzymskiego ze wschodem słowiańskim poprzez plemiona germańskie, oddzielające ziemie polskie od imperium rzymskiego“. M. Rudnicki, Sl. Occ. VII, s. 377, 1928. G. Labuda, Vidivarii Jordanesa, Sl. Occ. XIX, s. 79, r. 1948. K. Jażdżewski, Atlas, s. 58—59, 1948. W. Kowalenko, Najdawniejsze związki Prasłowian i Słowian z Bałtykiem. Przegl. Zach. nr 1/2, s. 17—18, 1951.

cinka wybrzeża, lecz zdołali się rozsiedlić, jak wskazuje nazwa Zatoki Weneckiej, po całej przestrzeni południowego brzegu Bałtyku¹³⁸, który zajmowali prac na zachód już w młodszym okresie lateńskim. Tego ruchu nic nie zatrzymało. Morze było dla nich łatwo dostępne. W pobliżu ujść rzek pomorskich istniały ich większe środowiska osadnicze, jak o tym świadczą skupienia importów rzymskich. Związek z morzem ludności grupy oksywskiej uzasadnia się nie tylko bliskością morza, ale również rozmieszczeniem zabytków, co świadczy niewątpliwie o eksploatowaniu morza przez uprawianie rybołówstwa i handlu morskiego w okresie lateńskim i rzymskim.

Rozwoju żeglugi morskiej Praslówian bałtyckich nie przerwał następujący niebawem okres wędrówki plemion germańskich. Na szerokim odcinku wybrzeża od Odry do Wisły, jak dowodzi ostatnio w swej znakomitej pracy K. Tymieniecki, ani Burgundowie przy ujściu Odry, ani Gotowie przy ujściu Wisły nie przechodzili przez nasze ziemie i na niej nie przebywali. „Samo odejście Germanów — jak powiada ten uczony — i poprzednie ich tutaj bytowanie staje się przecież fikcją“¹³⁹. Gotowie w swojej wędrówce znad zachodniego Bałtyku, gdzie mieli swe siedziby czasowe, według poglądu Tymienieckiego, nie przechodzili przez ziemie Słowian bałtyckich. Ze Szlezwiku dostali się na górny Dunaj, a stamtąd utartym szlakiem naddunajskim doszli do wybrzeży czarnomorskich¹⁴⁰. Również teza o zamieszkaniu przez Burgundów krainy między Odrą a Parsętą po pracy Bohnsacka zawiśła w powietrzu według Tymienieckiego¹⁴¹, który na podstawie analizy danych Ptolemeusza lokalizuje Burgundów na wschodnim pograniczu cymbryjskim, między dawną Zatoką Lubecką (dziś Neusztacką) a Kilońską, czyli na południowo-zachodnim odcinku Bałtyku¹⁴². Miejsce to oni opuszczają w IV w. n. e., a zajmują je Obodrzyce. Tak samo Kostrzewski nie widzi możliwości przyjęcia tezy burgundzkiej i wyraźnie się oświadcza, że: „Nie mamy w ogóle prawa mówić o jakichś Burgundach na południowym wybrzeżu Bałtyku“¹⁴³. Również odrzuca ekspansję zza morza Wandalów w dorzecze Odry oraz ich pobyt gdzie indziej na ziemiach polskich. Przeciwnie, stwierdza ruch osiedleńczy z zachodnich

¹³⁸ Tymieniecki, Wenetowie, nazwa i rzeczywistość historyczna, *Slavia Ant.* I, 249, 1948.

¹³⁹ K. Tymieniecki, *Ziemie polskie w starożytności*, s. 525, Poznań 1951. To nowe swoje stanowisko opiera na danych archeologicznych (groby szkieletowe).

¹⁴⁰ K. Tymieniecki, o. c. s. 609: „Gotowie swojej dalekiej wędrówki nie odbywali przez ziemie słowiańskie, lecz inną zupełnie drogą... musieli jakoś przedostać się znad mórz północnych (w wypadku Gotów prawdopodobnie znad Bałtyku, którego brzeg północny — szwedzki — był zawsze germański) przez nizinę środkowoeuropejską. Sądziemy jednak, że było to o wiele łatwiejsze do uskutecznienia z zachodniej, germańskiej części tej niziny, aniżeli ze wschodniej. Droga od Szlezwiku do Dunaju była o wiele bliższa, aniżeli od ujść Wisły do ujść Dunaju, Dniepru czy Dniestru“.

¹⁴¹ D. Bohnsack, *Vorgeschichte der deutschen Stämme*, t. III, *Ostgermanen u. Nordgermanen*, s. 1034, 1940, gdzie wyraża wątpliwości o pochodzeniu osadnictwa burgundzkiego i o samej nazwie Burgundów. Na to zwraca uwagę K. Tymieniecki, o. c. s. 684, stwierdzając, że nauka niemiecka nie ugruntowała należycie tezy o Burgundach, a wątpliwości Bohnsacka wprost obalają tezę Kossinny o pochodzeniu Burgundów z wyspy Bornholmu. Teza ta wg słów K. Tymienieckiego „przestała istnieć“ (o. c. s. 685).

¹⁴² K. Tymieniecki, o. c. s. 686—688.

ziem polskich ludności kultury przeworskiej na Półwysp Jutlandzki aż po cypl północny, jak to wynika ze skupienia tam ceramiki przeworskiej. Nazwa zaś tego cyplu Wensyssel może pochodzić od Wenetów-Słowian, którzy tam zawędrowali w I w. n. e., jak sądzi Kostrzewski¹⁴⁴. Pogląd ten oparty na analizie materiału archeologicznego został potwierdzony przez duńskiego uczonego Klindt-Jensena^{144a}, poparł go także niemiecki badacz J. Werner^{144b}. Obaj uznali ceramikę z Wensyssel za wyraz ekspansji ludności grupy przeworskiej z ziem polskich spomiędzy Łaby i Wisły na obszar Jutlandii.

Po tych stwierdzeniach wędrówka Wandalów, Burgundów, Gotów i Gepidów przez nasze ziemie jest zupełnie problematyczna. Mieszkańcy zachodniego Pomorza nie doznali ich najazdu. Nie zaszedł na nim fakt odepchnięcia Praszłowian przez plemiona germańskie od morskiego brzegu w okresie rzymskim i wędrówki ludów. Wyspy Rugia, Uznam, Wolin i długi pas Wybrzeża aż po Wisłę pod względem etnicznym jest obszarem prasłowiańskim, inaczej prapolskim. W świetle tych wyników badań naukowych nie można przyjąć poglądu G. Labudy, że „pod wszechstronnym naciskiem ludów germańskich ludność słowiańska wycofuje się w głównej i panującej masie w głąb Polski, tracąc przedpola Odry i Noteci“¹⁴⁵.

¹⁴³ J. Kostrzewski, Germanowie przedhistoryczni w Polsce. Przegląd Archeologiczny VII, z. 1, (1946), s. 79. Stanowiska tego jednak konsekwentnie nie podtrzymuje i uznaje na obszarze Odra—Paręta obecność najeźdźców z Bornholmu. Por. tegoż, Pradzieje Polski, s. 184 (r. 1949), przypuszcza możliwość istnienia najazdu, nie wyklucza domieszkę ludności z Bornholmu, nie przyznaje im jednak roli twórców kultury oksywijskiej. K. Tymieniecki, o. c. s. 685, proponuje prostsze rozwiązanie: uznanie istnienia związków między Bornholmem a obszarem Odra—Paręta za objaw stosunków handlowych i politycznych, tym bardziej że związki te nie są liczne.

¹⁴⁴ J. Kostrzewski, Germanowie przedhistoryczni w Polsce, Prz. Archeol. VII, R. 22—23, s. 74—78, 1946—1947.

^{144a} Klindt-Jensen. Foreign Influences in Denmark's Early Iron Age, 1950. Por. J. Kostrzewski, Czy ludność Polski późnego okresu lateńskiego przybyła do Jutlandii, Z Otchłani Wieków, 1952, XXI, s. 119.

^{144b} J. Werner, Germania, s. 271—274, 1951. Por. W. A. Brunn, Germania, 1942, s. 67. (krytyczna ocena kolebki jutlandzkiej Wandalów).

¹⁴⁵ G. Labuda, Okres „wspólnoty“ słowiańskiej. Slavia Antiqua, I, s. 215 oraz przyp. 124. 1948. Na to słusznie zwrócił uwagę A. Nasz w pracy „Wenetowie u Tacyta i Ptolemeusza“, Archeologia, II, s. 184, 1948, nazywając taką ocenę stosunków na Pomorzu przecenieniem „najazdu i osadnictwa gockiego w zakresie przemian etnicznych naszych ziem“. Postęp badań archeologicznych i przekazów pisanych jest szybki, skoro J. Kostrzewski w r. 1946 przypuszczał zjawienie się Burgundów przy ujściu Odry (Praszłowiańszczyzna, s. 145), oraz że „ludność słowiańska zostaje na kilka wieków odcięta od morza“ przez Gotów i Gepidów. Można to nazwać przecenieniem najazdu Germanów, bo nowe ujęcie tego faktu przedstawia się inaczej: „ilość przybyszów zza morza była zbyt mała, ażeby zaważyć na składzie rasowym ówczesnej ludności Pomorza“ (J. Kostrzewski, Pradzieje Polski, 201, 1949). Nie mogli więc najeźdźcy gocy odepchnąć słowiańskiej ludności Wenetów, jako ludu wielkiego, od morza na kilka wieków, jeśli sami byli nieliczni. Istotnie, wymienieni przez Ptolemeusza Gytonowie są ludem małym w porównaniu do Wieletołów. Mogli oni być małym odpryskiem Gotów, który wdarł się zza morza do ziemi Wieletołów i został odsunięty od Bałtyku. Potem Gytonowie powoli przemykali się ku Morzu Czarnemu, o czym świadczą nieliczne ślady tego ruchu. Nie dają one jednak dość pewnej podstawy do identyfikowania ich z główną masą Gotów historycznych, którzy wstrząsnęli podstawami państwa rzymskiego. Do dokonania tego faktu Gytonowie Ptolemeusza byli zbyt słabi. Natomiast wielka grupa gocka, która się przesuwała według tezy Tymienieckiego z zachodnich kończyn Bałtyku szlakiem naddunajskiej wędrówki

W ciągu szeregu wieków ludność grupy oksywskiej przekształciła się w historyczne plemiona lechickie: Obodryców, Wielętów i Pomorzan. Długi związek z morzem ich przodków, sięgający czasów starożytnych, rozwinął i utrwalił u Słowian nadbałtyckich zdolności żeglarskie wcześniej niż gdziekolwiek wśród innych plemion słowiańskich.

Nad Bałtykiem urodziła się żegluga prasłowiańska wtedy, gdy Słowianie wschodni i południowi jeszcze nie sięgali ani Bałtyku, ani Morza Adriatyckiego¹⁴⁶ czy Czarnego¹⁴⁷.

Celtów ku M. Czarnemu, reprezentowała duża siła. Dodać należy, że nie wykorzystana przez tego uczonego wzmianka Pytheasa, żeglarza z Marsylii z IV w. p. n. e., o Guttonach (K u j o t, Dz. Prus Król. R. T. N Toruńsk. XX, I s. 154, 1913 i L. Wilser, Die Germanen, 186/7, 1913), siedzących wówczas w pobliżu historycznych Teutonów, posłużyć może do wzmocnienia wspomnianej tezy Tymienieckiego. Za identyfikacją Guttonów Pytheasa z Gotami Tacyta (Germania c. XLIV), zamieszkującymi wówczas ląd, niedaleko od połud.-zach. brzegów Bałtyku, na północ od Lugiów, przemawia bliskość nowych siedzib Gotów w stosunku do pierwotnego zasiedlenia Guttonów w rejonie jutlandzko-skandynawskim, być może w półn. Jutlandii za Pliniusza (IV, 28). Niemniej też ważne jest i to, że ich przesunięcie dokonało się w kierunku głównego ruchu Germanów na południe, w drodze na Dunaj. W związku z taką interpretacją wędrówki Germanów występuje wyraźnie redukowanie ich roli i znaczenia, a zwłaszcza Gotów w pradziejach ziem polskich. Wprawdzie wyniki polskich badań archeologicznych stwierdzają pobyt Gotów w okolicach dolnej Wisły, ale podważone zostało ich przecenianie. Na nową drogę weszły badania J. Kostrzewskiego, który dowiódł, że Burgundowie i Wandalowie odbywali swoje wędrówki poza ziemiami polskimi, jak również Goci i Gepidowie według Tymienieckiego, Droga Gotów, Archeologia, III, s. 117 i przyp. 41, s. 120, 1952. Zupełnie przeciwny i przestarzały pogląd reprezentują autorzy spod znaku Niemiec adenauerowskich, zob. Zeitschr. f. Ostforschung, z. 4, s. 596, 1952, a ostatnio E. Schwartz, Die Urheimat der Goten und ihre Wanderungen ins Weichselland und nach Südrussland, Saeculum, Bd. 4 H. I. s. 13—26, mapka, München, 1953. Obaj wspomniani autorzy jak i inni im podobni nie uwzględniają ostatnich osiągnięć nauki polskiej w zakresie stosunków słowiańsko-germańskich i w dalszym ciągu chcą przedstawić ziemie polskie jako odwieczny teren osadnictwa germańskiego.

¹⁴⁶ K. Tymieniecki, Prolegomena do dziejów polskiego wybrzeża, Jantar, rocznik VI, z. 3/4, 1948, s. 256: „Związki Słowian z Bałtykiem prawdopodobnie były starsze, aniżeli z jakimkolwiek innym morzem“. Tenże, Ziemie polskie w starożytności, s. 506: „W czasach późniejszej starożytności Słowianie wciąż będą tu nieobecni“ (nad M. Adriatyckim); M. Drinow, Pogląd na najstariju powiejest Hrvata, Srba i južnodalmatinskih Slavena, s. 20 — zasiedlenie wybrzeża dalmackiego nastąpiło w VI w. Zbornik kralja Tomislava, Izdala Jugoslavenska Akademija Znanosti i Umjetnosti, u Zagrebu, 1925. Niederle Slovanske Starožitnosti, Původ a počátky Slovanů Východních. Oddz. I, sv. IV s. 27 i 61, 1925 — kupcy prasłowiańscy rzekami dostawali się do M. Czarnego w strefie scytyjskiej i zapożyczyli od Greków nazwę „korabl“ już przed początkiem n. e. Zaznaczamy, że tego rodzaju styczność z morzem miała charakter przygodny i jednostkowy. Brückner, Słown. etymol. s. 256 (korab jest ogólnosłowiańską pożyczką z greckiego karabion). Na pochodzenie nazwy „korabl“ inaczej zapatruje się Mawrodin, według którego jest to nazwa starosłowiańska. Weszła ona do języka greckiego dopiero w VII w., kiedy Bizancjum zetknęło się z okrętami-łodziami Słowian wschodnich. Konstantyn Porfirogeneta używa nazwy tej jedynie w odniesieniu do okrętów ruskich (Mawrodin, Naczało moriechodstwa na Rusi, s. 39, Leningrad 1950). Griekow, Kijewskaja Rus', s. 371, 1949: „Ruś swoją terminologię nawigacyjną w znacznym stopniu przejęła z Bizancjum“. Badania Rybakowa a Riemieszło driewniej Rusi s. 44 i 70, wyd. Ak. Nauk ZSSR 1948, stwierdzają, że groby jamowe z II—IV w. zajmowały rejon środkowego Dniepru i z okolicy Kijowa wykazują bezpośredni związek z gradami rzymskimi w dolnym Dnieprze. Nie oznacza to jednak — naszym zdaniem — istnienia osadnictwa twórców południowo-wschodniego odłamu kultury weneckiej nad Morzem Czarnym w okresie rzymskim.

Jeżeli południowe wybrzeże bałtyckie nazywamy obszarem „najdawniejszego zasiedlenia polskiego”¹⁴⁸, to nie można też inaczej nazwać i z ar o d o w e g o okresu żeglugi słowiańskiej na Bałtyku niż prapolskim. Od czasu handlu rzymskiego należy liczyć jej początek. Dalszy jej rozwój w okresie wędrówki Germanów nie został narażony na upadek. Zapewne osłabił, gdy ośrodki przemysłu italskiego i galijskiego uległy w znacznym stopniu zniszczeniu w IV—V w. Wówczas handel południowego wybrzeża Bałtyku stracił w znacznym stopniu charakter wymiany międzynarodowej i stał się na pewien czas lokalnym. Nie ustał jednak zupełnie, jak o tym świadczą złote monety (solidy), napływające w znacznej liczbie na Pomorze w IV—VI wieku¹⁴⁹.

Nowe ożywienie handlu na Bałtyku występuje od czasu ekspansji kupców arabskich do krajów północnej Europy. Wtedy ponownie Wybrzeże Słowiańskie znalazło się w orbicie wielkiej wymiany międzynarodowej.

W ten okres wchodzi ludność słowiańska wybrzeża bałtyckiego dobrze obeznana z morzem. Do tego zżycia się z nim szczególnie ważny był okres rzymski z punktu widzenia rozwoju technicznej strony żeglugi morskiej. Zachodzi wówczas znaczne usprawnienie w budowie łodzi pod wpływem kontaktu floty rzymskiej z ludnością germańską i prasłowiańską na pograniczu zachodnich wybrzeży Bałtyku. Flota rzymska przez lata całe stacjonowała na tym pograniczu na przełomie ery pogańskiej, a handel rzymski daleko przekraczał granice jej wypraw. Nie mógł on się odbywać bez udziału żeglugi morskiej ludności prasłowiańskiej. Obsługiwała ona wzdłuż wybrzeża położone poszczególne ośrodki osadnicze i miała charakter kabotażowy. Ze strony Prasłowian zapewne nie sięgała daleko na zachód. Natomiast z portów Galii o starej tradycji morskiej mogli kupcy rzymscy, galijscy lub germańscy wzdłuż brzegów Morza Północnego docierać do zachodniego pogranicza Prasłowian bałtyckich. Jest to tym pewniejsza, że archeologiczne zabytki tego rejonu wykazują kilka znalezisk łodzi tego okresu. Do nich należy odkryta łódź w Valermoor (Szlezwik-Holsztyn) z IV w.¹⁵⁰, która reprezentuje zachodzącą zmianę w konstrukcji używanych dotąd dłuabanek — jednodrewek. Innowacja polega na zastosowaniu w niej wręg, które służyły do ukształtowania i wzmocnienia kadłuba łodzi. W tym okresie pojawia się dalsze udoskonalenie konstrukcji kadłuba¹⁵¹, która

¹⁴⁷ B. Smékal, *Polsko od pravěku do dneska*, Praha, 1949, s. 11: „přístup k Černěmu moři zahrazovaly národy iránské“ (Scytowie i Sarmaci). *Dierżawin, Sławjanie w dřiewnosti*, s. 15: Antowie zajmowali obszar przy ujściu Dunaju, ale osiedla ich do M. Czarnego nie dochodziły, 1947. *Trietjakow, Wostocznyje Sławjanie*, (1949), na początku n. e. obszary plemion pół grzebalnych (grobów jamowych) nie docierały do brzegów M. Czarnego, por. mapki 7 i 9 tegoż autora. *Mawrodin, o. c. s. 7* podaje, że VI—VII w. Słowianie południowi żeglowali przez Adriatyk, na M. Egejskim i wyprawy ich docierały do Krety. Antowie zasiedlali wówczas brzeg M. Czarnego między ujściami Dniepru i Dunaju.

¹⁴⁸ Tymieniecki, o. c. s. 483 (okres rzymski).

¹⁴⁹ Petzsch, o. c. 21—22.

¹⁵⁰ W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, I, s. 42, przyp. 3. Berlin 1915.

¹⁵¹ G. Kossinna, *Altgermanische Kulturhöhe*, s. 46—47 1937, podaje bez datowania opis wiosłowej łodzi wręgowo-klepkowej z wyspy Alsen (Hirschsprund), że „das überhaupt älteste erhaltene Seeboot der Welt ist“. W każdym razie zaliczyć ją

zasadzała się na osnowie kilowo-wręgowej pokrytej poszyciem z desek (klepek, zwanych też tarcicami), jak to wykazuje wielka łódź wiosłowa z Nydam^{151a} oraz wielka łódź żaglowo-wiosłowa z Galtabäck¹⁵².

Przykłady te dowodzą, że wykazane zmiany konstrukcji łodzi morskich na stałe utrwaliły się od tego właśnie czasu (III—IV w.) i pozostały zdobyczą ludów środowiska bałtyckiego. Ten sposób budowy łodzi morskich rozpowszechnił się na prasłowiańskie wybrzeże Bałtyku, na którym już w IV—V w. siedzieli bliscy przodkowie Obodryców, Wioletów i Pomorzan. Historyczne te plemiona budują swe łodzie morskie systemem wręgowo-klepkowym. Najstarsze z nich odkryte w okolicy Gdańska, jeziora Łeby, Bagartu i innych miejsc, pochodzące z X w., w zupełności to potwierdzają. Omówienie konstrukcji statków słowiańskich stanowi osobne zagadnienie, dotąd nie opracowane i oczekujące na autora. W najogólniejszej ocenie typ łodzi północnej Europy, a więc i na Bałtyku, według Falka nie jest samodzielnym wytworem ludów Północy, lecz rozwinął się pod pośrednim lub bezpośrednim wpływem statków śródziemnomorskich. Falk przy tym stwierdza pewne oddziaływanie Słowian na wykształcenie się typu morskiej łodzi na Bałtyku^{152a}.

B. Okres wczesnodziejowy VIII—XII w.

Za formowaniem się ustroju plemiennego na obszarze kultury oksywskiej przemawiają warunki, w jakich się ona rozwijała w okresie rzymskim. Okres ten na wybrzeżu w przedstawieniu Ptolemeusza jest fazą tworzenia się organizacji plemiennej wymienionych przez niego ludów. Importy rzymskie pozwoliły stwierdzić istnienie różnicowania warstw społecznych. Były to zaczątki późniejszej warstwy możnych, występującej tak wyraźnie i wcześniej na Pomorzu.

Chociaż po Ptolemeuszu na parę wieków znikają wszelkie wiadomości o plemionach pomorskich, to jednak dane archeologiczne pozwalają śledzić procesy osadnicze zarysowanych schematycznie plemion nadmorskich Ptolemeusza. Główna wartość jego relacji polega na ich wymienienu i przybliżonym zlokalizowaniu nad Bałtykiem. Identyfikacja kulturowej grupy oksywskiej z We-

należy do okresu żelaznego na parę wieków przed n. e. Budowa jej kadłuba składa się z klepek nałożonych brzegami jedna na drugą i związanych ze sobą i z wręgami za pomocą sznurów. Dla uszczelnienia użyto żywicy. W historii rozwoju żeglugi stanowi ona bardzo interesujący okaz bo z niego później rozwinął się typ łodzi wikińskiej i słowiańskiej, w których zamiast sznurów używano dla zbijania tarcic z wręgami kołków drewnianych lub nitów żelaznych.

^{151a} Vogel, o. c. 58—61, ryc. I, wymiary łodzi: 23×3,3×1,28 m, wyporność 14 ton, załoga z 28 wiosłarzy. Kossinna, o. c. s. 41—44, ryc. 5; F. Genzmer, *Germanische Seefahrt und Seegeltung* s. 37, 40, ryc. 18, München 1944.

¹⁵² Genzmer, o. c. s. 31—36, ryc. 15 wymiary: 13×3,5×? m, odkryta w r. 1928 nad Kattgattem w Szwecji (Landschaft Halland), łódź handlowa.

^{152a} H Falk. *Altnordisches Seewesen Wörter und Sachen. Kulturhistorische Zeitschrift für Sprach- u. Sachforschung*, hrsg. von R. Meringer i in., t. IV, s. 4, Heidelberg 1912: „Wenn man aber die zahlreichen Benennungen ihrer Schiffstypen kritisch durchmustert, stellt es sich heraus, dass viele von ihnen nicht im Norden geschaffen wurden. Vom Mittelmeer stammen direkt oder indirekt einige der wichtigsten Formen und Bezeichnungen, ein paar haben die benachbarten Slaven beige-steuert“.

netami i Weltami w wyniku badań archeologicznych J. Kostrzewskiego jest wyraźnie udowodniona. W okresie rzymskim ludność „wenedzka“ przy swoim przesuwanie się ku zachodowi opanowuje obszar wysp przyodrzańskich, giną tu wszelkie domieszki napływowej ludności północnej¹⁵³. Równocześnie odbywa się ekspansja gospodarcza Wenetów nie tylko ku zachodowi. Zaznacza się ona wyraźnie również przez morze w Skandynawii oraz na Kujawach i w ziemi chełmińskiej¹⁵⁴ (począwszy od okresu późnolateńskiego). Jeżeli tej ekspansji wiekowej ku morzu nie przerwały ludy germańskie w okresie wędrowki ku południowi, to z tym większą pewnością uważać należy ludność grupy oksywskiej za najstarsze i jedyne tworzywo plemienne na Pomorzu. Jej gospodarcze i ludnościowe ekspandowanie znajduje wyraz w danych archeologicznych. Jest więc ona pod względem wytwórczym i organizacyjnym niewątpliwie przodująca w stosunku do reszty obszarów kultury przeworskiej. W takiej samej roli przewodniczącej występują Wieleci kilka wieków później, jak o tym świadczy relacja Masudiego z pierwszej połowy X w., na co słusznie taki nacisk położył Widajewicz¹⁵⁵. Pogląd jego uzupełnić należy podkreśleniem faktu, że Wieleci byli od wieków ludem morskim i zajmowali środkową przyodrzańską część południowego brzegu Bałtyku wraz z przyległymi wyspami. Już w VI w. niedługo po odejściu Burgundów¹⁵⁶ Słowianie zajęli zachodnie krańce swoich ziem nad Zatoką Lubecką. Całe południowe wybrzeże Bałtyku nadmorscy Słowianie za sobą utrwaliли i na morzu stali się bardzo wcześnie współzawodnikami Duńczyków. Badacz dziejów żeglugi niemieckiej W. Vogel stwierdza, że około r. 500 Bałtyk w swej części południowej stał się skandynawsko-słowiański¹⁵⁷. Ludność Pomorza wchodziła w okres wczesnego średniowiecza zwartymi plemionami nadmorskimi, znacznie zaawansowanymi w swojej organizacji w porównaniu do czasów Ptolemeusza. Na ciągłość i jedność kulturowo-etniczną Pomorza wskazuje rozwój ceramiki, zwłaszcza kształty i ornamentyka naczyń¹⁵⁸. Nadal też trwał handel bursztynem i wyrobami z niego w w. VI—VII według Łęgi¹⁵⁹ jak i dawniej. Zindywidualizowane plemiona zajmowały wówczas na wyspach i wybrzeżu swoje krainy historyczne. W końcu VII w. mnich anglosaski Beda wymienia słowiańskich Rarów¹⁶⁰. Wieleckie plemiona zajmują dorzecze Piany, jak to wiadomo z kroni-

¹⁵³ J. Kostrzewski, *Pradzieje Polski*, s. 193: „odrębne bowiem rysy, wyróżniające ten obszar (między Odrą a Parsętą) od reszty Pomorza, obecnie giną“.

¹⁵⁴ Tenże, o. c., s. 184.

¹⁵⁵ J. Widajewicz, *Pierwotne dzieje Polski*, 371—374, *Przegląd Zach.* 11/12, 1952.

¹⁵⁶ Tymieniecki, o. c. s. 689.

¹⁵⁷ Vogel, o. c. s. 72: „Die Ostsee war ein skandinavisch-slavisches Meer geworden“.

¹⁵⁸ J. Kostrzewski, o. c. s. 227.

¹⁵⁹ W. Łęga, o. c. t. 35, s. 328 i t. 36 s. 277, gdzie stwierdza wyrabianie paciorków bursztynowych od III do VII w. na obszarze Pomorza, na podstawie znalezisk w dolnej Wiśle i dolnej Odrze (pow. szczeciński), por. J. Kostrzewski, o. c. s. 192 i 226 (1949).

¹⁶⁰ W. Fritze, *Beda über die Ostseeslaven*, *Zeitschrift für slavische Philologie*, Band XXI, H. 1, Heidelberg, 1952. zob. recenzję tej pracy W. Kowalenko, *Przegl. Zach.* nr 11/12, s. 605—606, rok 1951 Poznań.

karskiego przekazu o wyprawie wojsk Karola W. do ich kraju w r. 789¹⁶¹, gdzie istniało „królestwo“ Drogowita, złożone z drobnych kraików wieleckich. Niewątpliwie chodziło tu o państewka plemienne, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie z wyspą Uznoimem. Wojska bowiem frankońskie dotarły „usque ad mare“, które oznaczać może albo Bałtyk, albo rozlewisko środkowej Piany, zw. Mare Recens.

Wieleci zajmowali wyjątkowo dogodną pozycję wylotową na morze. Takie położenie oddziaływało przyspieszająco na ich rozwój gospodarczy, co prowadziło do ich przewagi politycznej nad ludami okolicznymi. Wyraża się to w związkowości ich organizacji politycznej już w VIII w., o czym informują Geograf bawarski (IX w.) i Masudi (X)¹⁶². Zasada ta na terytorium Wieleców utrzymuje się aż do upadku ich państwa. Przetrwiała przekształcenie monarchii na republikę związkową. Późniejsza znaczna samodzielność miast portowych w księstwie Warcisława zdaje się wynikać z dawnego jeszcze i pierwotnego, tradycyjno-federacyjnego układu stosunków plemion wieleckich, będącego wynikiem stosunków społeczno-gospodarczych.

Za Balzerem przyjąć można, że w VIII—X w. na Pomorzu nie ma jednolitej władzy zwierzchniego księcia. Istnieje natomiast kilka odrębnych państewek plemiennych o nie znanym bliżej kształcie ustrojowym¹⁶³. Ich wyrazem zabytkowym są stwierdzone przez Łęgę osobne grupy kulturowe na Pomorzu.

Szczupłość źródeł dotyczących tego obszaru w znacznym stopniu zastępują dane archeologiczne z VIII—XII w., zwłaszcza skarby monet arabskich i innych wraz z różnymi zabytkami. W porównaniu z importami rzymskimi są one bardziej wymowne jako liczniej występujące na brzegach Piany, Świńy i Dziwny, tudzież zawierające bogatszą treść zabytkową. Z liczby 160 skarbów znanych z terenów dawnej Rzeszy na Pomorze przypada 85, z czego $\frac{1}{3}$ na okolice ujścia Odry wraz z przyległymi wyspami. Ze skarbów tych najobfitsze też pochodzą z Pomorza (po 10—12 $\frac{1}{2}$ kg), chociaż nie sięgają one olbrzymiej wagi skarbów arabskich¹⁶⁴, z których jeden znad Jeziora Ładoskiego liczył około 1 mil. monet ruskich. Monety skarbów doby pogańskiej na Pomorzu pojawiają się wcześniej i dłużej tam kursują aniżeli w innych ziemiach polskich¹⁶⁵. Ich obieg układa się na Pomorzu w ramy chronologiczne IX—XI w. Wybrzeże pomorskie było znacznym odgałęzieniem od głównego szlaku handlu bałtyc-

¹⁶¹ Annales Guelferbytiam continuatio, r. 769—790 M. G. S. S. I, s. 44, a także Annales Laureshamenses. XXII, 789, M. G. S. S. I s. 34; por. An. Einhardi a. 789, ed. Kurze, Script. rer. Germ. p. 85 „quem Sclavorum primores ac reguli omnes se regis dicioni subdiderunt“, cyt. K. Wachowski, Słowiańszczyzna zachodnia, s. 98, przyp. 24, wyd. Inst. Zach. Poznań, 1950.

¹⁶² Mon. Pol. Hist., I, s. 10, Geograf bawarski: „Vuilci in qua civitates XCV et regiones IIII“. J. Widajewicz, Welci, 1946, podaje tłumaczenie przekazu Masudiego: „... od dawna inne plemiona słowiańskie usiłowały jemu (szczepowi Wieleców) podporządkować się... i ma od dawna wobec nich zasługi“.

¹⁶³ O. Balzer, Pisma pośmiertne, III, s. 60 i 135, 1937.

¹⁶⁴ G. Jacob, Nordisch-baltischer Handel der Araber im Mittelalter, s. 26—27, rybak ruski odkrył skarb ten pod drzewem w r. 1809/10, Lipsk 1877. Por. A. Gupieniec, Skarb monet arabskich z Klukowicz (p. Siemiatycze), wymienia kilka największych skarbów na Rusi, Z Otchłani Wieków XXII, z. 1, s. 28, 1953.

¹⁶⁵ M. Gumowski, Szkice numizm.-hist., Handel Polskiej, Prace Kom. Hist. III, z. 2, s. 18—19, Poznań 1922/24.

kiego (Nowgorod—Gotlandia). Gotlandia w tym okresie odegrała podobną rolę, jaka jej przypadła w czasie napływu na Bałtyk drogą morską importów rzymskich. Za jej znaczeniem jako głównego ośrodka handlu wschodniego przemawiają dziesiątki tysięcy znalezionych dirhem z X—XI w.¹⁶⁶ Gotlandia była miejscem, z którego się odgałęziały drogi morskie do krain Słowian nadbałtyckich.

Bez obawy o przesadę można powtórzyć za Arbmanem, że w X w. stosunki handlowe między Polską, Pomorzem a Szwecją przez Bałtyk były dobrze rozwinięte i stanowiły odcinek handlu światowego¹⁶⁷. Jeżeli źródła pisane tego nie stwierdzają, to jednak za tym przemawiają dość wyraźnie dane archeologiczne.

Ku południowi od wybrzeża skupienie monet i zabytków rzadnie. Wskazuje to na morski i przybrzeżny charakter handlu, bardziej jednak rozdrobnionego w środkowej i zachodniej części Bałtyku niż w krainach Rusi przybałtyckiej, gdzie był masowy.

Skarby i luźno znalezione monety z tego okresu występują obok licznych ozdób, przeważnie w stanie połamanym na kilka części. Pochodzenie tego zwyczaju nie ma pozytywnego wyjaśnienia w nauce¹⁶⁸. W skarbach pomorskich

¹⁶⁶ L. Koczy, Polska i Skandynawia, s. 221, Gotlandia była również w okresie przedhanzeatyckim głównym centrum handlu bałtyckiego. Na niej odkryto 67000 monet z XI—XII w. Takie samo znaczenie miała w okresie handlu arabskiego, zob. Griekow, Kijewskaja Rus', s. 434; uczony ten przypuszcza, że rzekami podróże kupców arabskich sięgały do Bałtyku, s. 427, Moskwa 1949. B. A. Romanow, Dieñgi i dnieńnoje obraszczeniye, Istor. kult. driewniej Rusi, s. 381. Moskwa 1948.

¹⁶⁷ H. Arbman, Une route commerciale pendant les X et XI siècles, Slavia Antiqua, I, s. 433, 1948.

¹⁶⁸ Siekanie monet i ozdób można tłumaczyć brakiem drobnej obiegowej monety w ówczesnym handlu międzynarodowym. Nie dostawała się ona z państwa arabskiego na ziemię słowiańską z powodu niskiej wartości i trudności transportu na długich szlakach komunikacyjnych. Niezupełnie pewna jest wiadomość Rasmussen'a (s. 57), że „sic nummos disrupere ad monetam minutam comparandum in celebri emporio Samarcand moris fuisse, Ibn Haucal expresse testatur“ — zob. G. Jacob, op. c. s. 57. Jak wiadomo, denary rzymskie nigdy nie były siekane. Miały one znaczenie miernika wartości w handlu. Tego znaczenia nie miały wszędzie dirhemy arabskie. Przyjmowano je też na wagę na równi z surowcem srebra. Stąd też wynikała potrzeba mechanicznego drobnienia dirhem. Jest to świadectwo o zwyczajach rynków handlowych, przez które one przechodziły, zanim trafiły na wybrzeże słowiańskie. Nie można więc się zgodzić z poglądem Z. Zakrzewskiego (Kilka uwag o monecie używanej w Polsce w XI w., Wiad. Numizmat.-Arch. s. 67, r. 1914) i M. Gumowskiego o. c. s. 24 (1922/24), że siekanie monet jest zwyczajem wyłącznie słowiańskim. Ukrywanie natomiast cennych rzeczy w ziemi jest zwyczajem bardzo rozpowszechnionym wśród Słowian. Nie ma to żadnego związku z wierzeniami, i to na wzór normandzki, jak to próbuje tłumaczyć Seger (Die schlesischen Silberfunde der spaet-slawischen Zeit, Altschlesien II, z. 2, s. 154). Jest to po prostu zwyczaj słowiański powierzający ziemi cenniejsze mienie w czasie niebezpieczeństwa, jak go opisuje Helmsold II, c. 13: „Quotiens autem bellicus tumultus insonuerit, omnem annonam paleis excussam aurum quoque et argentum et preciosa, quaeque fossis abundunt...“ Nie inaczej też postępowała ludność polskich ziem w czasie ostatnich dwóch wojen i nieraz przez zakopanie w ziemi uratowała swe kosztowności. Według Łęgi, Kultura Pomorza, t. 36. T. N. w Toruniu, rozdz. X s. 143—149, zwyczaj siekania monet pochodzi z Chin i przez ludy mongolskie dostał się do Słowian. Ostatnio inaczej to zagadnienie naświetla T. Lewicki, Z dziejów arabskiego pieniądza w Europie Wschodniej, Archeologia, III s. 224—229, Wroc-

obok monet arabskich spotyka się też rzymskie, co można uważać za posługiwanie się nimi w dalszym ciągu, i to nie stosując rozłamywania na części mniejsze.

Interesujące jest stwierdzenie nad trzema odpywami Zalewu 21 grodów i 18 stanowisk zawierających skarby, ozdoby i monety luźne, znalezione z ogólnej liczby 28 stanowisk w rejonie dolnej Odry—Rędowy—Iny i jej dopływów¹⁶⁹. Z tego na wyspę Uznoim przypada 10 grodów i 8 stanowisk, a na Wolin i prawy brzeg Dziwny 11 grodów i 10 stanowisk tegoż rodzaju. Jedne z tych stanowisk reprezentują skarby wielkie, składające się z kilku tysięcy monet, inne mają zaledwie po kilka monet. Występują też one i pojedynczo.

Do tych stanowisk należą:

1. skarb jeleciński, największy ze znanych na Pomorzu, odkryty na obszarze Jelecina w Vossbergu, o 2 km na zachód od Uznoima. Zawierał 8700 monet (12 kg wagi) różnych państw: jedną rzymską z II w., jedną dirhemę z r. 696 i fragmenty monet arabskich z lat 902—940, krzyżówki polskie — około 1100 sztuk, czeskie — 61, norweskie — 2, italskie — 6, bawarskie — 35, szwabskie — 41, angielskie — 89, duńskie — 112, fryzyjskie — 268, węgierskie — 384, saskie — 370, lotaryńskie — 620, frankońskie — 570, otto-adelheidskie — 959, niemieckie (nieokreślone — 2375). Skarb zakopano około 1100, odkryto go w r. 1883¹⁷⁰.

2. Uznoim — okolica miasta. Znalezione: dwie monety arabskie (w r. 1820), 108 monet w r. 1899 — jedną dirhemę, polskie krzyżówki — 19, frankońskie — 18, saskie — 10, węgierskie — 16, otto-adelh. — 17, kilka monet niemieckich, czeskich, angielskich i duńskich, nieco innych nierozpoznanych. Skarb pochodzi z końca XI w.¹⁷¹.

ław 1949, gdzie dowodzi na podstawie źródłowej, że przecinanie pieniądza na części było stosowane w krajach arabskich w celu uzyskania monety zdawkowej, która była przyjmowana na sztuki w miastach arabskich, w Afryce, Iraku i innych krajach, podległych Arabom, a także na Rusi i w Bawarii. Łamanie nie jest przypadkowe, lecz stanowi podział dirhemy na cztery lub sześć części. W olbrzymiej większości łamane monety ze skarbów są określoną częścią dirhemy. Pod wpływem arabskim stosowano łamanie monet w pin. Anglii za Ethelreda II (978—1016). Sempel monety był tak ukształtowany, że ułatwiał dzielenie monety na połowy i ćwiertki. Lewicki stwierdza istnienie takiej samej zasady dzielenia monet w różnych krajach Europy i w Polsce, jak to wykazują skarby z IX—XI w., a nawet XII w. Dzielenie monet arabskich na części, stosowane w ich ojczyźnie i we wschodniej Europie, wyraża nazwa „rezana“, odnosząca się do połowy dirhemy. Takie połowy i ćwiertki występują w arabskich skarbach różnych krajów. Por. Romanow, *Diegi i dieńże*noje obraszczeniye, *Ist. kultury driewniej Rusi*, s. 381—385, Moskwa 1948. Dzielenie monet na naszych ziemiach występuje po raz pierwszy w okresie rzymskim; w skarbie Starej Wsi (pow. sokołowski), gdzie znaleziono monety złote pokrajane na ćwiertki dla uzyskania monety zdawkowej (Lewicki, o. c. s. 228, przyp. 40). Por. J. Kostrzewski, *Pradzieje Polski*, s. 208 (ćwiertki złotych monet używano jako ozdoby-wisiorka) i s. 276. K. Tymieniecki, *Ziemia polskie* s. 483, przyp. 74.

¹⁶⁹ Petzsch, o. c. *Die slawischen Münzfunde in Pommern* (mapka), por. z naszą ryc. 3 rozmieszczenia zabytków.

¹⁷⁰ Balt. Stud. XXI, H. 2, 1866, s. 238. Burkhardt, *Chronik der Insel Usedom*, I. Abschnitt, s. 24, dirhema z r. 696, s. 25 (Vossberg). Beltz, o. c. s. 183, Balt. St., XXIX, 1927. Petzsch, o. c. s. 33. Gumowski, *Polskie skarby*, s. 176 (Vossberg).

¹⁷¹ Jahresberichte d. Ges. f. pom. Gesch. 4 s. 46, 1829. Burkhardt, o. c. s. 25. Petzsch, o. c. s. 34, poz. 18. Gumowski, o. c. s. 174—175, 1953.

3. Pniów: skarb monet arabskich z VII do IX w., znaleziony przy ujściu rzeki Piany do Zalewu na terenie błotnistym. Monet całych — 71, reszta fragmenty¹⁷².

4. Skarb w Kwilczu na półwyspie Lipa, wagi 5,6 kg, 2121 monet, w tym 615 gr siekanych. Monety: dwa denary z II w., arabskie — 18 z X w., polskie krzyżówki — 796, fryzyjskie — 8, czeskie — 5, bawarskie — 10, lotaryńskie — 17, szwabskie — 16, angielskie — 34, nadreńskie — 115, frankońskie — 109, saskie — 188. Ponadto w skarbie znajdowały się: srebrne naszyjniki splatane z drutu, bransolety, kabłączki, pierścionki ze zwoju drutu srebrnego, kolczyki, paciorki (w tym 8 złotych), inne ozdoby i kawałki litego srebra. Skarb pochodzi z początku XI w., odkryty w r. 1914¹⁷³.

5. Kozarzowo, jedna dirhema z r. 819¹⁷⁴.

6. Pianoujście — 8 złotych naszyjników z X w. ogólnej wagi 390,8 gr., znalezione w 1905—1908 r.¹⁷⁵.

7. Karsibor — jedna dirhema z r. 718¹⁷⁶.

8. Świnoujście — dwie dirhemy z lat 745 i 842, znalezione w r. 1827¹⁷⁷.

Odkryte skarby i monety umożliwiają do pewnego stopnia poznanie stosunków handlowych wyspy Uznoima w dwóch kolejnych okresach, arabskim i zachodnio-europejskim. Monety arabskie, znajdujące się w powyższych skarbach oraz luźno znalezione, pochodzą po części z VII w. (Jelećin i Pniów), lub też z VIII (Karsibor i Świnoujście), głównie zaś z IX i X w. (Jelećin i Kwilcz). Na ogół dirhem na wyspie znaleziono zaledwie 26 i 76 na zachodnim brzegu Piany, co w porównaniu z ogólną liczbą 11 000 monet, odkrytych na wyspie stanowi odsetek znikomy. Nie dają one podstawy do stwierdzenia poważniejszego udziału mieszkańców wyspy w handlu arabskim, zwłaszcza jeżeli porównamy znaleziska tychże monet z ich liczbą znad Dziwny. Stąd wynika, że Piana w okresie handlu arabskiego miała w nim mały udział jako szlak komunikacyjny, być może mniejszy niż w okresie rzymskim. Zaszły tu widocznie jakies przesilenia stosunków handlowych między V i VII w., których istoty w dzisiejszym stanie badań uchwycić niesposób. Również VII i VIII w. jest okresem zastoju handlu na ziemiach polskich. Z tego czasu nie znają numizmaty na naszych ziemiach ani jednej monety, jak twierdzi Gumowski¹⁷⁸. Nie

¹⁷² Monatsblätter d. Ges. f. pom. Gesch. 5, s. 41 i 57, 1891 Zeitschr. f. Numism. XVII, s. 270, 1890. Petzsch, o. c. s. 32, setki fragmentów monet arabskich i 71 monet całych z VII—IX w. Kunkel, Pommersche Urgesch. s. 153, poz. 814.

¹⁷³ Beltz, o. c. s. Balt. St. N. F. XXIX, s. 150—163. 1927. Petzsch, o. c. s. 33—34. Kunkel, o. c. s. 155, poz. 833. Gumowski, o. c. s. 127—129, 1953.

¹⁷⁴ Jahresberichte, I, s. 34, 1827. Beltz, o. c. s. 183. Petzsch, o. c. s. 34.

¹⁷⁵ Burkhardt, o. c. s. 26. Tenże, Mannus, XVII, (1925), 1926 s. 116. A. Stubenrauch Die nordischen Goldringe v. Peenemünde auf Usedom Pom. Monatsblätter, 23, 1909, s. 17—20. Kunkel, o. c. Taf. 99, Schuchhardt, Arkona, Rethra, Vineta s. 96—98, Taf. 11, 1926.

¹⁷⁶ Balt. St. XXI, H. 2, s. 237, 1866. Beltz, o. c. s. 183 (dirhema z r. 698?). Petzsch, o. c. s. 34, poz. 20 (dirhema z r. 718). Kiersnowski Kamień i Wolin, Prz. Zach. 9—10, s. 209—210, przyp. 132, błędnie notuje skarb złotych monet jak o pochodzący z VII—VIII w. zamiast z IV—V. Por. nasz przyp. 115.

¹⁷⁷ Jahresberichte, s. 46, 1829. Burkhardt, o. c. s. 24. Petzsch, o. c. s. 34, poz. 19.

¹⁷⁸ Gumowski, Handel Polski, s. 6 (Szkice numizm-histor. z XI w.).

istniało więc i pośrednictwo mieszkańców wyspy Uznoima w wymianie polsko-duńskiej lub polsko-skandynawskiej, chyba że handel był wymienny. Zmiana tych stosunków następuje dopiero w IX w., a w ciągu X stwierdza się rozkwit handlu arabskiego na Pomorzu i ziemiach polskich, ale Piana nie zyskuje w nim znaczenia. Za to ożywiają się stosunki Pomorza z Zachodem. Wyrażają to liczne denary państw zachodnich w skarbach pomorskich. Powoli wypierają one arabskie dirhemy, które tracą swe bezkonkurencyjne znaczenie, utrzymują się jednak na Pomorzu w obiegu poza koniec X w. O tej zmianie mówią skarby z wyspy uznoimskiej. Wykazują bowiem związki z państwami Zachodu w X i XI w. Olbrzymia większość monet tych skarbów należy do tego okresu.

Na czoło wysuwają się stosunki z państwami niemieckimi. O tym świadczy liczba monet poszczególnych krajów w skarbach z Jełęcina, Kwilcza i Uznoima. Również uczestniczą w handlu pomorskim za pośrednictwem Uznoima Anglia, Frankonia, Fryzja, czyli kraje wybrzeża atlantyckiego. Z ludów tego wybrzeża Fryzowie występują w roli przodującej i obejmują pośrednictwo handlowe na Bałtyku przed wystąpieniem Wikingów¹⁷⁹. Odwiedzają Haithabu i Birkę. Nie omijają też i Piany, jak na to wskazują monety fryzyjskie w skarbie jełecińskim (268 sztuk). W różnych krajach, do których sięga ich handel, rozpowszechniają oni swoje monety, które się stały pierwowzorami dla mennic polskich i szwedzkich, jak sądzi H. Pirenne¹⁸⁰. Fryzowie mogli posługiwać się też monetami innych państw Zachodu, z którymi handlowali, i monety te importować do krajów nadbałtyckich przed i po Wikingach. Tym pośrednictwem Fryzów można po części tłumaczyć różnorodność monet skarbów pomorskich i nadpiańskich.

Zwraca uwagę wysoka liczba polskich krzyżówek w skarbie jełecińskim (1100 sztuk) i kwileckim (796 sztuk według Gumowskiego). Pozwala to na wniosek, że polski handel przez Pianę szedł na morze i był dość znaczny. Gospodarcza ekspansja Polski w kierunku ujścia Odry przez Zalew wynikała z potrzeb wymiany z Wybrzeżem. Wyrażają to nie tylko monety polskie, ale również arabskie i inne. Stosunkowo wysoka liczba monet węgierskich (około 400 sztuk) w skarbach wyspy uznoimskiej wskazuje na tranzytowy charakter handlu wybrzeża przez ziemie polskie z Węgrami. Ówczesny kupiec polski, a chyba i obcy, mają czynny w nim udział. W przeciwieństwie do tego handel czeski prawie nie kierował się na uznoimski odcinek Bałtyku.

Przegląd zawartości skarbów uznoimskich (monety różnych krajów europejskich) pozwala wnosić, że Piana w IX—XI w. ma znaczenie szlaku handlowego między krajami śródłuzia odrzańskiego i jemu pobliskich ziem z zachodnimi krajami, przy czym droga morska do nich prowadziła przez Pianę. Ponadto wymiana ta obejmowała prawie wszystkie kraje północnej Europy.

¹⁷⁹ Labuda, Główne momenty dziejowe Bałtyku, Jantar. Rocznik V, z. 4, s. 312, 1947.

¹⁸⁰ H. Pirenne, Medieval cities their origins and the revival of trade, fourth printing, Oxford University Press, s. 33, 1946: „It is known, moreover, that the deniers coined at Duurstede had a very extensive circulation. They served as prototypes for the oldest coins of Sweden and Poland evident proof that they early penetrated, no doubt at the hands of the Norsemen, as far as the Baltic Sea.”

W. Vogel, Gesch. v. deutschen Seeschiffahrt, s. 83, 1915 (Fryzowie są częstymi gośćmi na Bałtyku).

Jest rzeczą charakterystyczną, że nigdzie nie stwierdzono ani skarbów, ani luźnie znalezionych monet z dala od brzegów Piany. Tym bardziej to utwierdza w przekonaniu, że znaleziska te, rozmieszczając się na jej brzegach, przede wszystkim oznaczają szlak handlowy, a ich skupienie reprezentują większe lub mniejsze ogniska zaludnienia.

Zabytki znad Piany wyrażają ponadto, że w ówczesnych stosunkach handlowych z Zachodem Piana zapewniała lepsze możliwości kupcom przybywającym morzem nie tylko pod względem komunikacyjnym, ale i zbytu i zakupu towarów. Kupiec, jak zwykle, szukał dla nich nabywców i znaleźć ich mógł tylko w osiedlach większych i dogodnie w sensie komunikacyjnym położonych. Takimi właśnie były ówczesne grody. Ze źródeł pisanych, narracyjnych i dokumentowych wiemy, że w końcu XI i na początku XII w. w pełnym rozkwicie nad Pianą są dwa grody: Uznoim i Wołogoszcz.

Trzeci, Kujawice, ma znaczenie placówki obronnej przy ujściu Piany i występuje dopiero w końcu XII w. w czasie wypraw duńskich na grody portowe Pomorza¹⁸¹. Nie miał on większego znaczenia, skoro nie wymieniają go żywociarze św. Ottona. Czwarty (?) znany jest tylko jako grodzisko na prawym brzegu Piany, w jej przewężeniu, o dwa km na południe od Wołogoszczy¹⁸².

Z dwóch czołowych grodów nad Pianą Wołogoszcz nie ma żadnych zabytków potwierdzających jego wcześniejsze od Uznoima powstanie. Brak wszelkich znalezisk z czasów handlu arabskiego świadczy, że na terenie Wołogoszczy nie istniało większe osiedle w IX—X w. Wołogoszcz dochodzi do znaczenia później, i to jako czołowy punkt obrony północnej części Piany, przed nagłymi napadami od strony morza. Samo jego położenie przy największym przewężeniu Piany przy wyspie, znajdującej się w jej korycie, znakomicie zadanie to ułatwiało.

W czasie wypraw duńskich XII w. wielkie znaczenie tego grodu występuje z całą wyrazistością. Dobrze są znane trudności przebijania się Duńczyków przez zapory w korycie Piany ze szczegółowych opisów Saxa i nieraz omawianych w różnych rozprawach¹⁸³. Zatarasowanie przejazdu na Pianie blokami kamiennymi lub zbudowanie w niej zapór z pali drewnianych, wbijanych w dno w miejscach będących pod obstrzałem pocisków z wałów grodowych Wołogoszczy, zmuszało Duńczyków nieraz do zaniechania prób sforsowania tych przeszkód. Piana była dla Duńczyków najdogodniejszym szlakiem żeglownym. Nie była ona zapiaszczona nawet wówczas, gdy Świna w XVII—XVIII w., a przedtem Dziwna, już się nie nadawały do żeglugi wielkich statków morskich.

¹⁸¹ G. Kombs t, Die Kriege Waldemars und Knuds gegen Rügen und Pommern. Balt. St. I (1832), s. 50, przyp. 41 (Kujawice mają port w r. 1160), Kozierowski, Atlas, z. IIA, s. 16 (gród, Peenemünder Schanze) ark. Strzałów D4. Thule. XIX, 37⁴ przyp. 2 (Knytlinga-saga c. 120). Eggert Die Wendenzüge, Balt. St. XXIX, N. F. s. 132, 1927.

¹⁸² Reichskarte, Einheitsblatt 22 „Alte Schanze“. Nie mamy o nim żadnych danych zabytkowych, umieszczamy go na mapce 3 pod znakiem zapytania.

¹⁸³ Saxo, p. 859. O. Eggert, Dänisch-wendische Kämpfe, Baltische St. N. F. XXX (1928), s. 21—68. Czapplewski, o. c. s. 15. Kowalenko, Starostwianiskie grody portowe na Bałtyku, Przegląd Zach., Rocznik VI, nr 5/6, s. 409—419, 1950.

Duńczycy prawie wszystkie swoje wyprawy na Pomorzu kierowali Piana. Ze Świny zaś korzystali tylko wtedy, gdy nie mogli przełamać oporu pod Wołogoszczą. Nie można się zgodzić ze zdaniem Czaplewskiego, że „wąskość i płytkość“ Piany na wołogoskim odcinku oraz łatwość zagrozenia jej koryta służyć ma za dowód jej niezdatności do żeglugi¹⁸⁴. Powstaje pytanie, co ma wspólnego sztuczne utrudnianie na niej żeglugi z obiektywnymi warunkami spławności Piany! Jest to ich ocena najzupełniej niewłaściwa, a do tego pojęta pod kątem widzenia duńskich potrzeb wojennych. Zamykanie na niej przejazdu było tylko wykorzystaniem warunków topograficznych w celach obrony.

Dla słowiańskiej żeglugi Piana nie przedstawiała żadnej trudności. Żeglowności Piany nie można komentować w sposób zastosowany przez Czaplewskiego. Jest to przypisywanie jej cech, których ona nie miała. Przede wszystkim nie była ani płytka, ani wąska. Źródła nie przekazują o tym najmniejszej wzmianki. W miejscu zaś jej największego zwężenia pod Wołogoszczą, dzisiaj jeszcze ma 250 do 300 m szerokości i 3—9 m głębokości. Pod żadnym względem nie mogła Piana ograniczać ruchu nawet największych ówczesnych okrętów wojennych w średniowieczu. W XIII w. przez nią przechodziły największe ówczesne jednostki handlowe — koggi, gdy Szczecin zagarniał eksport zboża dla tego rodzaju statków na dolno-odrzańskim odcinku wybrzeża (zob. niżej).

Wobec zupełnie odmiennego w tej sprawie stanowiska Czaplewskiego, który uważa, że „najazdy duńskie Waldemara I na Pomorze kierowały się z r e g u ł y przez Dźwinę (Świnę)“¹⁸⁵, warto bliżej się przyjrzeć ich trasom. Przede wszystkim Waldemar I w walce ze Słowiańszczyzną postawił sobie za cel nie tylko opanowanie Rugii, ale jeszcze zawładnięcie przyodrzańską częścią południowego brzegu Bałtyku, by w Wołogoszczy mieć centralny punkt swego na nim panowania¹⁸⁶. Realizowanie tego zadania w znacznym stopniu wypełnia panowanie Waldemara I i Knuta VI. W ciągu przeszło lat dwudziestu (1162—1185) podejmują oni (nie licząc innych) dziewięć systematycznie przygotowanych wypraw na Pomorze przez Piana i Świnę (żadnej zaś przez Dziwnę).

1. W r. 1162 Waldemar I zajął wyspę Strzałę, punkt oparcia dla późniejszych wypraw kierowanych przez Piana, uderzył na Wołogoszcz i zmusił księcia wołogoskiego do wygnania z ujścia Piany piratów¹⁸⁷.

2. W r. 1164 Waldemar I wyprawił się pod Wołogoszcz, którą zastał w nocy opuszczoną przez mieszkańców. Za ich przykładem grodzianie Uznoima spalili swoje podgrodzie¹⁸⁸. Chyba tu nie może być wątpliwości, że ta wyprawa duńska odbywała się Piana, na której Duńczycy usunęli zapory. Załoga duńska obsadziła gród wołogoski, a cała ziemia wołogoska uległa podziałowi między

¹⁸⁴ Czaplewski, o. c. s. 15.

¹⁸⁵ tamże.

¹⁸⁶ Eggert, o. c. s. 26: „Waldemar beabsichtigte, sich in Wolgast einen festen Stützpunkt zu schaffen und deshalb dorthin eine dänische Besatzung zu legen... Es war ein kluger Plan des Königs... ein Plan... der Wolgast zum Mittelpunkt der dänischen Herrschaft an der Südküste der Ostsee hätte machen können...“

¹⁸⁷ O. Eggert, o. c. s. 21.

¹⁸⁸ Saxo, p. 798: „... urbem, ne ab hostibus coli posset, desertam incendunt, penates suos igni quam hosti relinquere praeoptantes“. Barthold, Geschichte von Rügen und Pommern, II, s. 169, Hamburg 1840. Eggert, o. c. s. 25—26.

trzech książąt słowiańskich¹⁸⁹, ażeby mogli wspólnymi siłami hamować wyprawę morską Słowian przez zamknięcie Piany, która była ich ważną bazą wypadową dla tych przedsięwzięć.

3. W r. 1166 Waldemar I wyprawia się ponownie Pianą na Wołogoszcz za złamanie poprzedniego układu i usunięcie załogi duńskiej z tego grodu¹⁹⁰. Duńczycy zniszczyli jego okolice. Grodu zaś nawet nie oblegali, ale wyprawa dotarła pod Uznoim, który został spalony. Wypadki te, rozgrywające się nad Pianą, świadczą o jej częściowym opanowaniu, ale bez zajęcia Wołogoszczy, która nadal mogła zamykać dostęp od północy do krain nad Pianą.

4. Wyprawa w r. 1170 w obie strony odbyła się po raz pierwszy Świną i dotarła bez trudności i nagle pod Wolin, gdzie Duńczycy przełamali drewniane zapory w korycie Dziwny, zniszczyli most i flota ich zjawiała się pod Kamieniem, którego okolice spustoszyli, i z dużymi trudnościami wróciła Świną do Danii¹⁹¹.

5. Nową wyprawę w r. 1173 Waldemar skierował znowu przez Pianę na Pomorze. Duńczycy nie mogli przełamać pobudowanych zapór w korycie Piany pod Wołogoszczą, co ich zmusiło do przejazdu Świną na Zalew Szczeciński. Z niego dotarli znowu pod Wolin i spalili go. Wolinianie szukali schronienia w Kamieniu, na którego oblężenie zabrakło Duńczykom odwagi, ale okolice jego splądrowali. Rozszerzając swój najazd spustoszyli okolice Uznoima i na próżno oblegali ten gród, szukając krótszej powrotnej drogi. Na próżno próbowali też przekopać ujście zapiaszczonej Rzeki (?) pod Dąbrową w celu wyjścia z Piany na Bałtyk. Stąd flota ich skierowała się na Szczecin i po wzięciu z niego okupu i zniszczeniu Lubina ponownie Świną wróciła do Danii¹⁹². W wyprawie tej Waldemar I nie przełamał oporu ani pod Wołogoszczą, ani pod Uznoimem. Piana nie była przez niego zdobyta.

6. W r. 1177 Waldemar I przez Świnę (po dwukrotnym zawodzie nad Pianą w r. 1173) dotarł pod Wolin i Kamień, spalił Wolin, Wir i Uznoim. Wracał Pianą, ale obrona i zapory na niej pod Wołogoszczą zmusiły go do skierowania floty do Danii przez Świnę¹⁹³. Zbudowane w Świnoujściu 2 grody Duńczyków nie zatrzymały.

¹⁸⁹ Jedną część otrzymał Ciecislaw, książę Rugii, drugą Przysław, książę meklemburski, trzecią Kazimierz pomorski. Saxo, p. 977. Eggert, o. c. s. 26. K. Myśliński, Polska a Pomorze Zachodnie po śmierci Krzywoustego, Roczniki Historyczne, XVII, z. I, s. 16, 1948.

¹⁹⁰ Saxo, p. 817: „... rex Walogostum profectus, omisa urbis oppugnatione, finitima rura armis percurrit. Osni quoque oppidi post recentem vastitatem parum reaedificati incendium iterat. Eodem vastationis genere diversa regionis loca petuntur“. Eggert, o. c. s. 33 (1928). Tenże, Die Wendenzüge, B. St. 29, s. 65, 1927.

¹⁹¹ Saxo, p. 857 „Interea rex ... perque ostia amnis Zwinae. Pommeraniam ingressus...“ L. Giesebrecht, Das Pommersche Landwehr an der Ostsee, Balt. St. IX (1848) z. 2, s. 14. Eggert, o. c. s. 45—46, przyp. 6, s. 47—49.

¹⁹² Saxo p. 891: „His obstaculis rex optato locorum accessu prohibitus, classem postera adversum Sclavos expeditione promotam Zuinensibus ostiis inserit...“ Quandt, Über die Verluste der Pommerschen Küste... B. Stud. IV, s. 5, 1837. Raumer, Die Insel Wollin u. das Seebad Misdroy, s. 35, 1851, błędnie przez Pianę; Eggert, o. c. s. 54: „Es bleibt dem König nichts anderes übrig, als durch die Swine... zu fahren“ i s. 56.

¹⁹³ Saxo p. 920: „... Waldemar... per Suinam invecus, Julinum oppidum, incolarum fuga desertum, incendio temptat... Knytlinga-saga c. 125; Eggert, o. c. s. 58—59.

7. W r. 1178 Waldemar I napotyka ponownie zapory na Pianie pod Wołogoszczą. Być może je usunął, jeśli wierzyć wersji, że udało mu się zdobyć i zniszczyć podgrodzie i gród uznoimski. Zawarty pokój z Kazimierzem i Bogusławem, oraz przyrzeczenie przez nich wysokiego trybutu świadczy o sukcesie Waldemara I i opanowaniu Piany¹⁹⁴.

8. W r. 1184 Knut VI przy wyprawie Pianą musiał ponownie przełamywać na niej zapory, ale Wołogoszczy nie zdobył. Z flotą jednak dotarł pod Uznoim, który też się obronił. Równocześnie Duńczycy zburzyli dwa grody w Świnoujściu, lądowali i wypalili okolice Wolina¹⁹⁵. Piana pozostała w ręku księcia pomorskiego, gdyż Duńczycy grodów jej nie zdobyli.

9. W r. 1185 (po przegranej bitwie morskiej pod Kostnem przez Bogusława w r. 1184) Knut VI ponownie w czasie wyprawy na Pomorze nie mógł usunąć zapór na Pianie pod Wołogoszczą i zmuszony był płynąć okrężną Świną, ażeby się dostać pod Groswin, a potem Wolin i Kamień. Piana i w tym wypadku nie była w jego mocy. Bogusław pomorski, wyczerpany poprzednimi walkami, kapitulował wówczas pod Kamieniem¹⁹⁶.

Z dziewięciu wypraw duńskich na Pomorze przez Pianę i Świnę siedem skierowano przede wszystkim na Wołogoszcz przez Pianę (w latach 1162, 1164, 1166, 1173, 1178, 1184, 1185), a tylko dwie (z lat 1170 i 1177) bezpośrednio płynęły przez Świnę. W wyprawie w r. 1177 Duńczycy próbowali wrócić do Danii również przez Pianę, ale postawa obronna Wołogoszczy, mimo spalenia Uznoima, zmusiła ich do zarzucenia tego planu.

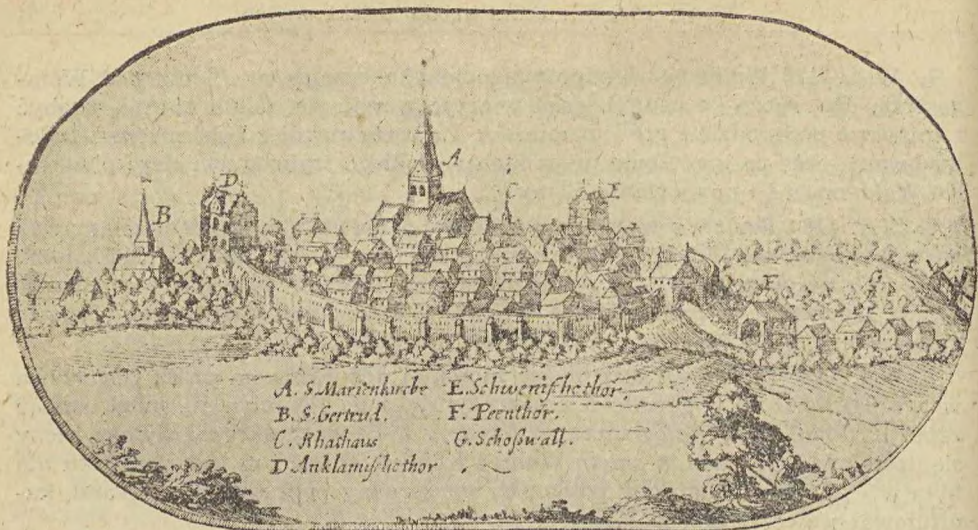
Z powyższego przeglądu wypraw duńskich zupełnie wyraźnie się stwierdza, że po Wołogoszczy drugim grodem, w który najsilniej i najczęściej uderzali Duńczycy, był Uznoim. Wołogoszcz stała się celem ich wypraw siedem razy, a Uznoim sześć (w latach 1164, 1166, 1173, 1177, 1178, 1184). Każdej z tych wypraw na wielką skalę towarzyszył rabunek wojsk duńskich w okolicach obu grodów. Nasilenie akcji wojennej pod każdym względem nad Pianą było bez porównania intensywniejsze aniżeli nad Świną.

Stąd wynika zupełnie wyraźnie, że nad Pianą rozgrywały się losy walki o Pomorze. Piana była głównym szlakiem wypraw duńskich nie tylko ze względu na najdogodniejsze położenie i kierunek między Danią a Zalewem Szczecińskim. Za wyborem drogi przez Pianę w duńskich planach podboju Pomorza przemawiało przede wszystkim strategiczne, gospodarcze i polityczne znaczenie grodów nad nią położonych. Pozostawienie ich na uboczu przy wyprawach przez Świnę na Wolin lub Szczecin zawsze groziło niebezpieczną dywersją na tyły floty duńskiej. Dlatego też, gdy Duńczykom nie udawało się zniszczyć Wołogoszczy napadem od strony morza, uderzali na Uznoim od strony Zalewu, by lepiej sobie zabezpieczyć wyprawę na Szczecin, jak to się działo

¹⁹⁴ Saxo, p. 927; Knytlinga saga c. 126, Eggert, o. c. s. 60.

¹⁹⁵ Saxo, 978—981: „Huius expeditionis opinione perciti Walogastenses profundiora Peni amnis loca crebro lapide complent, menium suorum aditum navigiis negatur“; Eggert, o. c. s. 65—66: „Knuts erster Wenzendzug nach dem Tode seines Vaters... endete ziemlich unrühmlich“.

¹⁹⁶ Saxo, p. 984—987, Knytlinga saga c. 129, Eggert o. c. s. 68, przypuszcza, że Piana była wówczas zatarasowana, z tego względu wyprawa odbyła się Świną i Zalewem do ujścia rzeki Piany, pod grod. Groswin.



Ryc. 5. Uznoim wg mapy Lubina, r. 1618

w r. 1173. Ponadto oba brzegi Piany były gęsto zaludnione i dobrze zagospodarowane. W jej okolicy według relacji Saxa brano bogate łupy¹⁹⁷. Grody Uznoim i Wołogoszcz powstały i rozwinęły się w środowisku większego zasiedlenia, które dostarczało niezbędnych sił roboczych dla wzniesienia i odbudowy grodów w okresie wypraw duńskich. Pod względem politycznym Uznoim i Wolin są wówczas symbolami niepodległości Pomorza. Stąd wynika zacięta ich obrona i nieustanne próby zaskoczenia ich nagłymi napadami ze strony Duńczyków. Trzeba przyznać, zwłaszcza Wołogoszczanom, dużą troskę o stan pogotowia obronnego. Z wyjątkiem dobrowolnego opuszczenia grodu przez mieszkańców w r. 1164 Duńczykom nie udało się w żadnej wyprawie go zdobyć. Udawało się im jedynie przemykać Pianą obok grodu. Znaczenie jego było wielkie w obronie Pomorza. Jako „opulentissima civitas“ (Ebbo, III. c. 7) Wołogoszcz dysponowała znacznymi środkami materialnymi i ludzkimi, ażeby skutecznie bronić się przed Duńczykami. Miał słuszość Saxo, gdy opisując dzieje walk pomorsko-duńskich, zazaczył, że Pomorzanie uważali siebie za niezwycięzonych, jeżeli Pianę zamykała Wołogoszcz, a Swinę inne umocnienia¹⁹⁸. Wcześniejsze walki polsko-pomorskie również sięgają nad Pianę, a być może stanowią główny ich ośrodek. Po zajęciu Szczecina Bolesław Krzywousty musiał zwrócić swoje działania wojenne na opanowanie nadpiańskiego obszaru, ażeby mieć bazę do zdobycia Rugii. Polskie działania wojenne nie mogły się różnić od duńskich co do wyboru obiektów w rejonie Zalewu i pobliskiego odcinka Wybrzeża, mimo że dokonywały się o pół stulecia wcześniej, i że pro-

¹⁹⁷ Saxo l. XV, p. 927, r. 1178: „Interea classis per Penum amnem allapsa, equis, quos inter pascua repperit, captis, Walagostum progreditur“. Tamże l. XIV, p. 799, (1164), tamże l. XIV, p. 892, r. 1170: „... exercitus noster ad urbis Oznae solum dirigitur. Cuius menibus abstinens, viciniam irrumpit, certam agrorum vastationem incertae urbium obsidioni praeponderare existimans...“

¹⁹⁸ Saxo, p. 953: „Sclavi... inexpugnabiles se fori rati, si Penus amnis Walagosto oppido, Zvyna maritimum praesidorum obstaculis clauderetur“.

wadzano je z południa, czyli w odwrotnym kierunku i kolejności niż Duńczycy. Zdobyć Uznoima i Wolina musiało poprzedzić polską wyprawę na Rugię. Krzywousty nie mógł ich zostawić na swoich tyłach bez obsadzania polskimi załogami. Za takim przebiegiem wydarzeń każe oświadczyć się wiadomość źródła o jakiejś bliżej nie określonej wyprawie morskiej Bolesława III i o zdobyciu jakichś grodów. Konieczny w tym wypadku przejazd ze Szczecina przez Zalew roczniki nazywają przejściem przez morze „mare transiit“ (1122—1123)¹⁹⁹.

Znaczenie grodu uznoimskiego wykazują późniejsze wypadki. Oblegają go bez powodzenia Duńczycy w r. 1129, sprzymierzeni z Krzywoustym²⁰⁰. Uznoim jest wówczas stolicą wschodniej części ziemi wieleckiej państwa Warcisława. W Uznoimie odbywa się wiec tej ziemi i na nim zapada uchwała o przyjęciu chrześcijaństwa. Gród ten jest ośrodkiem misyjnej pracy biskupa Ottona (1128)²⁰¹. Na podgrodziu uznoimskim powstał jeden z najstarszych klasztorów pomorskich. Bujny rozwój Uznoima poznajemy ze świadczeń pieniężnych z karczmy i żeglugi na rzecz instytucji kościelnych²⁰². Stołeczne jego funkcje wyrażają się w przebywaniu w nim oprócz kasztelanów urzędników dworu książęcego (trybuna), w późniejszym istnieniu mennisy i wystawianiu w nim licznych dokumentów książęcych²⁰³. Ruchliwość targowiska podgórskiego zmusiła klasztor podgrodzki do przeniesienia swojej siedziby w miejsce spokojniejsze²⁰⁴. W świetle danych zabytkowych (monety) oraz źródłowych Uznoim występuje jako starostwoiański gród, sięgający prawdopodobnie IX w. i stale rosnący w znaczenie pod każdym względem. W dyskusji nad zidentyfikowaniem wielkiego grodu „nad okalającym morzem“ z relacji Ibrahima raczej Uznoim niż Wołogoszcz należy brać pod uwagę. Za takim rozwiązaniem przemawia jego znaczenie w XII w., a przede wszystkim jego starszeństwo zabytkowe, oparte na razie z braku innych danych archeologicznych na mone-

¹⁹⁹ Por. przyp. 46 K. Maleczyński, Bolesław Krzywousty, s. 106—107, Bolesław zajmuje wówczas wyspy Wolin, Uznoim i Ranę.

²⁰⁰ Saxo, p. 629 „Hic Nicolaus urbem Oznam oppugnare adorsus, obsidionem pactione redimere coegit. Inde Julinum navigans, Bokisclavum magna manu instructum obvium habuit. Cuius copiis auctus celere oppidi expugnationem peregit“.

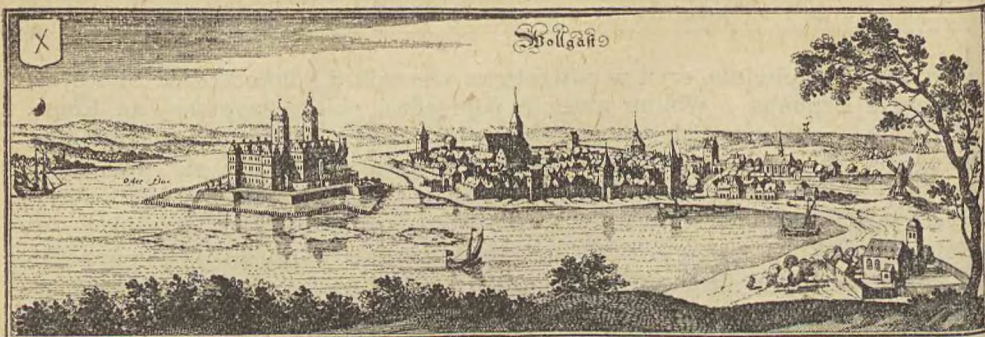
K. Maleczyński, o. c. s. 143. Królewicz duński Magnus grodu nie zdobył, zadowolił się okupem. M. Wehrmann, Geschichte von Pommern s. 73 (1919) K. Wachowski, Słowiańszczyzna zachodnia, wyd. II, s. 213.

²⁰¹ L. Giesebrecht, Das Pommersche Landwehr an der Ostsee, Balt. Stud. XI (1845) z. 2, s. 19—20. Z. Sułowski, c. s. 402.

²⁰² P. U. I, nr 48 r. 1159: „theloneum de navibus, que transeunt per aquam juxta castrum Uznam“, nr. 96 1184: „ante castrum Uznum decem marce de taberna annuatim... et forense thelonium...“ Same świadczenia z karczmy uznoimskiej wynoszą dla klasztorów 22 grzywny rocznie, co przedstawiało sumę znaczną: 110000 mk wg Burkhardta, przeliczającego grzywnę na 500 mk według jej zdolności nabywczej w stosunku do cen na początku XX w. (Chronik der Insel Usedom, I Abschnitt, s. 65 Świnoujście 1909).

²⁰³ Z. Sułowski, o. c. s. 404—405 (Uznoim stolicą lutyckiej części Pomorza), wystawiono w nim 21 dokumentów (s. 404). Wzmianka o mennisy dość późna P. U. I, nr 377, r. 1240 (10 grzywien z niej dla biskupa Konrada III „in moneta Uznam“), ale o 58 lat wyprzedza lokację Uznoima (1298). Berghaus, Landbuch von Pommern u. Rügen, Theils II, Bd. I, s. 459 (przywilej bicia monety pochodzi z r. 1240?). Por. Burkhardt, Chronik, I, s. 73.

²⁰⁴ P. U. I, nr 96, r. 1184 (cały tekst w Cod. P. D. nr 56). Tymieniecki, Podgrodzia w północno-zachodniej Słowiańszczyźnie, Sl. Occ. t. II, s. 92 Poznań 1921.



Ryc. 6. Wołogoszcz wg Meriana z r. 1652

tach. Umieszczenie „tego wielkiego miasta“ nad morzem nie powinno budzić wątpliwości. Nasz informator nie posiadał dokładnej o nim wiadomości. Zresztą, jak wiadomo, jezioro uznoimskie stanowi organiczną część Zalewu, który był w średniowieczu z uzasadnionych względów nazywany morzem. W niczym więc Ibrahim nie uchybia w swoim opisie rzeczywistym stosunkom geograficznym tego rejonu. Z dwóch grodów położonych na zachód od Szczecina w przodującej roli występuje niewątpliwie Uznoim w X—XII w. w porównaniu z Wołogoszczą. Uznoim jest starszy, jak tego dowodzi jego rola i poziom organizacyjny w państwie Warcisława, a przede wszystkim zabytki (monety i skarby) stwierdzające jego szeroko rozwinięte stosunki handlowe w X—XI w. Tych właśnie danych w Wołogoszczy nie stwierdzono, co przemawia za jej późniejszym powstaniem. Przypuszczalnie rozwinęła się ona z małego czołowego grodu zbudowanego na wyspie pianskiej dla ochrony starszego Uznoima przed nagłymi napadami od strony morza oraz istniejącej przy tej wyspie przeprawy przez Pianę. W miarę rozwoju Uznoima nabywała co raz większego znaczenia i Wołogoszcz. Odnosząca się do X w. informacja Ibrahima o wielkim grodzie ma dostateczne podstawy w materiale zabytkowym, a według innych arabskich przekazów i geograficzne, ażeby szukać tego miasta na zachód od Szczecina i identyfikować je z Uznoimem, ale nie z Wołogoszczą. Wywód Sułowskiego, że „wiadomość Ibrahima odnosi się prawie na pewno do Uznamia“²⁰⁵, uzyskuje potwierdzenie zabytkowe, które przy tym eliminuje możliwość w dzisiejszym stanie badań odniesienia jej do Wołogoszczy, jeżeli odrzuca się pewniejszą interpretację wolińską.

Odnosi się to przede wszystkim do nowej interpretacji Labudy przekazu Ibrahima o grodzie nadmorskim²⁰⁶. W wywodzie tego uczonego nie ma dostatecznego uzasadnienia identyfikacja tego portowego grodu z Wołogoszczą z powodu nieuwzględnienia materiału archeologicznego, wykazującego starszeństwo i większe znaczenie handlowe Uznoima w porównaniu z Wołogoszczą. Przy wzięciu pod uwagę danych archeologicznych i pisanych narzuca się w sposób wyraźny przeniesienie tej identyfikacji z Wołogoszczy na Uznoim, oczy-

²⁰⁵ Sułowski, o. c. s. 440—441. przyp. 21.

²⁰⁶ Labuda, Ibrahim ibn Jakub — najstarsza relacja o Polsce w nowym wydaniu, *Roczn. Histor.* XVI, s. 123—125, p. 92: „portem Wioletów nie może być ani Wolin, ani tym bardziej Szczecin, może natomiast z powodzeniem być Wołogoszcz“ (s. 125), r. 1947.

wiście w tym wypadku, gdy powiązanie Ibrahimorewskiej wiadomości z Wolinem wydaje się mniej uzasadnione.

Oba grody, Uznoim i Wołogoszcz, nie utrzymały się w tej samej roli, którą spełniały przed wyprawami duńskimi. Uznoim po kilkakrotnym spaleniu, wyniszczeniu jego okolic, jak i towarzyszącemu tym wypadkom wyludnieniu, okazał się niezdolnym do utrzymania dawnej pozycji i powoli ją tracił. Tymczasem mniej dotknięty zniszczeniem wojennym gród wołogoski powoli dystansował Uznoim i stał się stolicą dynastii książąt wołogoskich. Awans polityczny Wołogoszczy wydaje się analogicznym do przemian, zaszłych w stosunkach wolińsko-kamięńskich. Wolin, pierwotna stolica handlu zamorskiego, silnie zniszczony i wyludniony w czasie wypraw duńskich, również upada. Jego miejsce zajmuje Kamień, stając się stolicą biskupią. Ten stan zniszczenia Wolina wyraźnie zaznacza bulla papieska²⁰⁷. Stwierdzony w najogólniejszym ujęciu upadek Wolina i znacznie powolniejsza degradacja Uznoima nie powinny zasłaniać bujnego obrazu i wczesnego rozwoju tych grodów, które tak wyraźnie występuje w X—XI i XII w. Wówczas Uznoim i Wołogoszcz, mimo różnicy wieku i znaczenia, odegrały wielką rolę w obronie Pomorza przed Duńczykami, zasłaniały bowiem główny szlak komunikacyjny z Danii na Pomorze. Na szlaku tym wyrosło ich znaczenie w czasach wcześniejszych i na nim się rozstrzygały ich losy w wyprawach polskich i duńskich.

Piana była dla Duńczyków, stwierdzamy jeszcze raz, najdogodniejszym szlakiem żeglugowym, prowadzącym na Pomorze. Nie doznali oni na niej żadnych trudności żeglugowych. A jeżeli ich flota opuszczała jej koryto, to pod naciskiem dzielnej obrony grodów, skoordynowanej z urządzeniem zapór kamiennych lub palowych w jej łożysku. Nie utrudniała ona również ruchu największych statków handlowych w ciągu całego średniowiecza. Swobodnie na Pianie i Świnie żeglują wielkie kogi, wchodzące w użycie w drugiej połowie XIII w. Przywilej Bogusława IV z r. 1281²⁰⁸ zapewniał kupcom szczecińskim korzystanie z obu tych ramion Zalewu przy eksporcie zboża wyłącznie na wielkich statkach handlowych — kogach i innych. Ojczyzną kog była Flandria²⁰⁹.

²⁰⁷ Cod. Pom. diplom., nr 63 r. 1188: „Papież Klemens III zezwala na przeniesienie stolicy biskupiej z wyludnionego Wolina do Kamienia „ut quia civitas que Wolin dicitur, in qua episcopalis sedes esse solebat, propter guerrarum incommoda deserta esse proponitur, ipsa sedes in ecclesia S. Johannis baptiste apud civitatem Camyn. que populosior est et securior, habeatur“.

²⁰⁸ Pom. Urkb. II, nr. 1211, r. 1281. Bogusław IV ogłasza ograniczenie żeglugi na małych statkach i faworyzuje wielkie „ut minores naves, que cane vocantur, de civitatibus nostris universis sive de nostro dominio extra Penam sive Czwinam annonam aliquam non educant, maioribus autem navibus liburnis, id est coggonibus, sive quae butte vocantur, ipsam annonam educere indulgemus...“ Por. M. Wehrmann, Geschichte der Stadt Stettin. s. 44, (1911): „es soll keine Getreide auf Kähnen, sondern mir auf grossen Schiffen aus Peene und Swine ausgeführt werden“.

Wł. Kowalenko, Najdawniejszy Kołobrzeg, Przegląd Zach. nr 7/8, s. 564—565, przyp. 102, 1951.

²⁰⁹ M. Herubel, Les origines de la Seine maritime. s. 86, Paris (1930): „Les Frieses dès le IX siècle ayant inventé le large navire ponté, nommé hogge, accaparèrent les transports maritimes depuis la Baltique jusqu'à la Seine“.

Por. Wł. Kowalenko, Starosłowińskie grody portowe na Bałtyku, Przegląd Zachodni R. VI, nr 5/6, s. 400, przyp. 82, 1950, Poznań, gdzie krótko ujęto ewolucyjne zmiany konstrukcji kogi w ciągu XII—XIII w.

Ten przywilej, nie uwzględniony ani przez Czaplewskiego, ani przez Sułowskiego, bardzo silnie podważa twierdzenie o wyjątkowej roli Świny w handlu. Dlatego też szczególniejszej korekcie ulec musi taka konkluzja Czaplewskiego: „Zagraniczni kupcy jednakże z cieśniny piałńskiej ... nie korzystali. Służyła ona przeto głównie lokalnemu handlowi, oczywiście na mniejszych statkach. Główną arterią przewozową była Dźwina (Świna)... Więc jedynie Dźwina spomiędzy trzech odnóg delty odrzańskiej jako droga handlowa na równi z Odrą i Zalewem uważaną i traktowaną była“²¹⁰.

Co się tyczy kupców zagranicznych, to oni w najlepsze w czasach słowiańskich odwiedzali wszystkie porty słowiańskie, dojeżdżając do nich każdym z trzech ramion Zalewu bez żadnego ograniczenia, dopóki Świna nie stała się na podstawie zasad prawa miejskiego w okresie kolonizacji wytyczonym przez zbożowy monopol handlowy Szczecina (r. 1283) i przymus drogowy głównym odcinkiem dolno-odrzańkiego szlaku komunikacyjnego²¹¹. Najwymowniej o tym świadczy rezygnacja księcia Barnima II z praw budowania grodów nad Odrą, Zalewem i Świną w r. 1294, co zapewniło Szczecinowi nieskrepowaną warunkami żeglugę na szlaku Odra—Świna—Bałtyk²¹².

Nie znaczy to jednak, ażeby Piana stała się zarzuconym szlakiem żeglugi. Kupcy szczecińscy nie mieli powodów nie korzystać z niego przy swoich podróżach ze zbożem przede wszystkim do Lubeki na podstawie przywileju z r. 1281. Tak samo kilka późniejszych przywilejów (z lat 1312—1320) potwierdza Szczecinowi i paru innym miastom pomorskim prawo swobodnej komunikacji i wolności od opłat celnych na Świnie i Pianie²¹³. Oba te odprawy książe traktują jednakowo i zapewniają na nich swoim poddanym zupełną swobodę ruchów. Inną rzeczą są prawa monopolowe Szczecina w zakresie handlu. Na ich podstawie obcych kupców obowiązywał przymus zakupu z rąk kupców szczecińskich (zob. przyp. 211), ale inne towary wolne były od niego. Kupcy

²¹⁰ Czaplewski, o. c. s. 16.

²¹¹ P. U., II, nr 1282, r. 1283: „omnia bona qualiacunque fuerint, que de partibus superioribus Oderam descendendo vel de partibus inferioribus ascendendo ad ipsam nostram civitatem Stettin ducuntur, ipsa in civitate debent deponi et servare ibidem depositionem, que in vulgari dicitur nederlage... non debent querere alias vias per aquas videlicet per Regeliz vel alias qualescumque, nisi per Oderam ante civitatem Stetin ibidem suum debitum transitum... observando... nullus hospes, annonam educere debet aliquam, quin eam ipsius civitatis emerit a burgense“.

²¹² P. U. III, nr 1676, r. 1294, Barnim II przyrzeka: „Quod nos non debemus et nostri auditores in ascensu et descensu Odere ac in recenti mari et in Zwina usque in salsum mare et in littore aquarum aliquo predictarum parte ex utraque aliquod castrum et propugnaculum edificare, sed ipsi portus ipsarum aquarum nec non littora earundem debent omnibus intrantibus et exeuntibus perpetualiter liberi permanere, saluo debito ungelit et theloneo persolvendo“.

²¹³ Pom. Urk., V, (1903), s. 534, nr 3398, r. 1320: „Książęta Otto I, Warcisław IV i Barnim III nadają mieszkańcom miast Szczecina, Pyrzyce, Gryfina, Gardzka i Pieńkuna zwolnienie od ceł na Świnie i Pianie: „quod ipsi atque universi mercatores Swinam et Penam intrantes et inibi moram suam facientes et inde exeuntes perpetuo debent esse liberi ab exactione et thelonio qualicunque...“. Takie samo uprawnienie otrzymało od Warcisława IV Nakło nad Piana: „cum suis navibus et universis rebus in ipsis contentis libere et absque omni thelonio per aquas, que Pena et Svina dicuntur ad salsum mare exeundo et redeundo possunt et debent navigare“ — tamże nr 2707, r. 1312. Por. też podobne nadanie Warcisława IV dla Nakła, Przesławia i Pozdawilka na Pianie i Świnie — tamże, nr 3407, r. 1320.

zagraniczni przybywali na statkach do Szczecina niekoniecznie Świną, skoro Piana była krótszą i dogodną drogą z Zachodu, dokąd głównym przedmiotem wywozu było zboże pomorskie.

Nie da się wyobrazić powstania i rozwoju Dymina, Nakła, Uznoima i Wołogoszczy, położonych na szlaku Piany, bez stałego korzystania z żeglugi na Pianie. Była ona koniecznym warunkiem istnienia handlu z różnymi krajami i rybołówstwa morskiego w czasach słowiańskich jak i w okresie kolonizacji. Przeznaczenie zaś Piany przez Czaplewskiego jedynie do handlu lokalnego stoi w rażącej sprzeczności z wyjątkowym znaczeniem tych grodów w X—XII w., a ponadto z treścią nadanych im później (w XIII w.) przywilejów przez książąt pomorskich. Miasta te z napływem elementu niemieckiego nadal rozwijały się na tym samym szlaku żeglugi pianańskiej. Przywileje im dane ujmują ją tylko w nowe formy. Celem ich jest ułatwienie tym miastom prowadzenia handlu zagranicznego na Bałtyku, a nie zamknięcia go w ramach Piany.

Odwiedzanie targów duńskich przez kupców Dymina i Nakła wykazuje przywilej Eryka V z r. 1283²¹⁴. Targi norweskie dla kupców Słowiańskiego Wybrzeża z różnych „maritimarum civitatum“ otwiera dyplom księcia Norwegii z r. 1286²¹⁵. Aktywności w tym handlu Piany nie można podawać w wątpliwość. Na utrzymaniu i rozwoju tego handlu zależało księżętom pomorskim. Z nich Bogusław IV w tym celu zwalnia od opłat celnych (r. 1302) kupców duńskich, szwedzkich i norweskich przybywających do Wołogoszczy²¹⁶. Przykłady te dowodzą istnienia wielkiego ruchu towarowego na Pianie w skali bynajmniej nie lokalnej, ale międzynarodowej w w. XIII. Nad Pianą zapoczątkował go gród uznoimski, a dalszy jego rozwój trwał i wzrasta w Wołogoszczy, Dyminie i Nakle.

Zamykając omówienie wyspy Uznoim i jej głównych grodów nad Pianą, uwzględnić należy istnienie kilku innych grodów w południowej części wyspy. Nie są to grody portowe, dlatego nie spotykamy o nich wzmianek ani u żywo-
ciarzy, ani u Saxa, z wyjątkiem nadmorskiego Wiru, zniszczonego przez Duń-
czyków²¹⁷. W zasięgu ich rozmieszczenia nie spotykamy duńskich desantów. Duń-
czycy nie zapuszczali się w głąb wyspy, być może z obawy przed oddale-
niem się od swojej floty i przed wypadami załóg grodowych. Grody: Nie-
przemien²¹⁸, Mielecin²¹⁹, Słup²²⁰, Wir²²¹, Grodziszczce²²², Chełm²²³ i Kujawice²²⁴

²¹⁴ PU, II, nr 1273, r. 1283, przywilej zapewnia przybywającym: „ad nundinas nostras Scanienses...“ bezpieczeństwo wszędzie „ibidem vel quocumque alibi in regno nostro venire... ibidem morandi, emendi, vendendi et mercimonia sua exercendi“.

²¹⁵ PU, II, nr 1390 r. 1286.

²¹⁶ Kratz, Die Städte der Provinz Pommern, s. 543, Berlin, 1865.

²¹⁷ Knytlinga saga c. 125, Eggert, o. c. s. 58, zniszczony przez Duńczyków w r. 1177, gdy wracali Świną z wyprawy na Wolin i Uznoim. S. Kozierowski, Atlas, z. I, ark. Szczecin 1 A. Innych informacji o grodzie nie ma.

²¹⁸ Burkhardt, o. c. s. 22. Na cyplu jez. Nieprzemien (część południowa Zatoki Uznoimskiej) zachował się pierścieniowaty wał do 3 m wysokości, 285 kroków obwodu, do 5 m szeroki, otoczony płytkim rowem. Od południa przylega doń kilka małych kopców. Por. A. Stubenrauch, Untersuchungen auf den Inseln Usedom und Wollin, Balt. Stud. N. F. II (1898) s. 81 (Ceramika grodowa). Na pln. o 600 m od Nieprzemina, na półwyspie przy wsch. brzegu Zat. Uzn. znajduje się „Schweden Schanze“ wg Wegekarte der Ostseebäder der Insel Usedom — Wolin, 1:40 000.

²¹⁹ Burkhardt, o. c. s. 22. Zachowane grodzisko znajduje się o 1 km na pln.-zach. od wsi na szczycie zalesionej brzożami wydmy i przystosowanej do obrony

poza wspomnianymi (Wołogoszczą, Uznoimem, Swinoujściem) stanowiły grupę, w której nie stwierdzono żadnych zabytków z doby handlu arabskiego. Z typu jednak swego są to grody starsze, nie mające jednak bliżej ustalonej chronologii. Są przeważnie już kompletnie zniszczone. Nie wnoszą one nowych danych w nasze rozważania. Zarejestrowanie ich wydawało się jednak konieczne ze względu na ogólny obraz rozmieszczenia osadnictwa w związku z żyznymi glebami południowej części wyspy uznoimskiej²²⁵.

W porównaniu z Pianą środkowe ramię Zalewu—Świna w okresie wczesnego średniowiecza nie było szlakiem żeglownym co do swego znaczenia z nią równorzędnym. Za tym przemawia mała ilość stwierdzonych na jej brzegach zabytków. Jej lewy brzeg uznoimski jest prawie że zupełnie pusty. Zabytki występują na nim tylko w dwóch stanowiskach (Karsibor i Świnoujście, zob. ryc. 3, i to w jednostkowym rozproszeniu. Nie daje to podstawy do stwierdzenia tam nawet mniejszych grup zasiedlenia. Nieco inaczej przedstawia się prawy, woliński brzeg Świny, na którym występują skarby w Łężycy (200 monet z X—XI w.) i w Przytorze (zagubiony). Miejscowości te jednak nie stały się ośrodkami większego zaludnienia. Zapewne były to małe osiedla rybackie nie mające warunków rozwoju ze względu na pobliski Wolin.

Nie znajdujemy na tymże prawym brzegu Świny żadnego portu²²⁶, żadnego większego grodu. Tłumaczyć to należy gęstym zaalesieniem obu brzegów Świny, czyli brakiem dostatecznego zaludnienia potrzebnego dla wytworzenia się grodów. Oba brzegi mają cechy krainy prawie że bezludnej.

Dwa grody, występujące w Świnoujściu w r. 1177 i 1182—1184, są, zdaje się, czołówkami obronnymi, zbudowanymi w doraźnym celu, a nie emanacją potrzeb osadniczych. Nie słyszymy o nich wcześniej, np. w czasie wyprawy Nielsa w roku 1129. Z pewnością wówczas były zbędne. Pomorzanie wtedy mieli,

przez usypanie na niej wału. Wys. 20 m, obwód 846 kroków. Od południa przylega małe półkoliste podwale. Do najwyższej części wału prowadzi tama około 150 kroków długa. Liczna ceramika słowiańska świadczy o dłuższym zaludnieniu. A. Stubenrauch, o. c. s. 81—82, do grodziska przywiązana jest nazwa Schlossberg.

²²⁰ Burkhardt, o. c. s. 23, między torem kolejowym a wsią znajdowało się zupełnie zniszczone dziś grodzisko. A. Stubenrauch, o. c. s. 82, a przy rozwojeniu wału znajdowano ceramikę z ornamentem wśród spalonej ziemi i popiołu.

²²¹ Knytlunga saga c. 125, O. Eggert, Balt. Stud. XXIX, s. 135—136 (1927) i Balt. Stud. XXX, s. 58, 1928. Kozierowski, Atlas, z. I, ark. Szczecin A1, s. 23 (gród Fuir).

²²² Burkhardt, o. c. s. 103, mały grodek, ani opis, ani położenie bliżej nie jest znane. Nazwa wskazuje na jego dawne istnienie.

²²³ A. Stubenrauch, o. c. s. 82, na wzgórzu znajdowało się grodzisko, jak o tym świadczą bliżej nie określone resztki zabytkowe.

²²⁴ Eggert, o. c. s. 21, Kujawice przy ujściu Piany wymienia się przy opisie wyprawy na Wołogoszcz w r. 1162 (Knytlunga saga s. 120). Eggert, Die Wendenzüge Waldemars u. Knuts VI v. Dänemark, Balt. Stud. XXIX (1927), s. 132. S. Kozierowski, Atlas cz. I, s. 16, (gród Peenemünder Schanze ark. Strzałowo A. 4. Por. Berghaus, Landbuch, I, 1, s. 464, 1865.

²²⁵ Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Pommern, Herausgegeben von dem Geographischen Institut der Ernst Moritz—Arndt. Universität Greifswald, mapa 7. Boden der Prov. Pommern. Żyźniejsze gleby zalegają półn.-zach. brzeg Zalewu na brzegach Jez. Uznoimskiego. Również ziemia wołogoska ma dobre gleby.

²²⁶ Quandt, Waldemars u. Knuds Heereszuge in Wendenland, B. St. X, z. 2, s. 147, 1844.

aż do wypraw Waldemara I, przewagę na morzu (np. zburzenie Konunguelli w r. 1135). Łatwe zniszczenie grodów w Świnoujściu przez Duńczyków w końcu XII w. dowodzi, że nie przedstawiały one silnej zapory z braku potrzebnych sił ludzkich w najbliższej okolicy dla ich obrony. Poza epizodem zniszczenia tych grodów nie mamy żadnych danych o walkach nad Świną w czasie wypraw duńskich.

Uważamy, że Karsibor grodem nie był²²⁷. Milczą o nim źródła, a jedna moneta arabska tam znaleziona nie upoważnia do jakiegokolwiek wniosku o jego większym zaludnieniu. Jedynie Lubin uważać można za gród przeznaczony do obrony Świny, jako położony przy jej wyjściu z Zalewu. Ma on przy tym starszą metrykę archeologiczną (IX w.). Jednak jego znaczenie jest niewspółmiernie małe w porównaniu ze Szczecinem i Wolinem w XII w. Herbord w tym znaczeniu w stosunku do niego używa określenia „civitacula”²²⁸. Lubin prowadził handel w IX w., czego dowodem jest skarb (około 30 monet arabskich), odkryty na jego podgrodzium²²⁹. Duńczycy gród ten zlikwidowali jednorazowym uderzeniem (r. 1173), co potwierdza jego niezdolność do spełniania roli obronnej w stosunku do Świny. Gdyby Świna była głównym szlakiem napadów duńskich, gdyby brzegi jej były gęściej zaludnione, to Lubin po zniszczeniu zostałby szybko odbudowany, jak to się działo kilkakrotnie z Wolinem i Uznoimem.

Widzieliśmy, że Świna nie była głównym szlakiem wypraw duńskich ani też handlowym. Zwykle handel i wyprawy wojenne odbywają się na tych samych szlakach jako dobrze znanych i zaludnionych. Z tego punktu widzenia nie można Świny porównywać z Pianą lub z Dziwną w X—XII w. Bollnow stwierdza, „dass nämlich der übliche Verkehrsweg von Dänemark durch Strelasund und Peene ging, dass die Swine keine namenswerte Bedeutung hatte...”^{229a}. Pogląd Czapliewskiego, że jedynie Świna była właściwą drogą handlową z trzech odplywów Zalewu, jest zbyt ogólnikowy i grzeszy anachronizmem. Nie jest oparty ani na zabytkach archeologicznych, ani na źródłach pisanych.

Nad Świną w tych wiekach prawie nic się ważnego nie dzieje, co by znalazło wymowny wyraz w zabytkach lub źródłach. Nawet św. Otto, odwiedzający małe gródki, nie znalazł nad Świną poza Lubinem nic godnego uwagi. Podniesienie znaczenia komunikacyjnego Świny nastąpiło w okresie nadania szerokich uprawnień Szczecinowi. Nie należy jednak stosunków z późniejszego okresu uogólniać i przenosić do czasów Słowiańszczyzny niepodległej i tymi pojęciami operować przy omawianiu zagadnień o trzy wieki wcześniejszych.

Z kolei Dziwna, trzecie ramię odplywowe Zalewu, w okresie handlu arabskiego przedstawia się najwymowniej. Nie stwierdzamy na jej brzegach wystę-

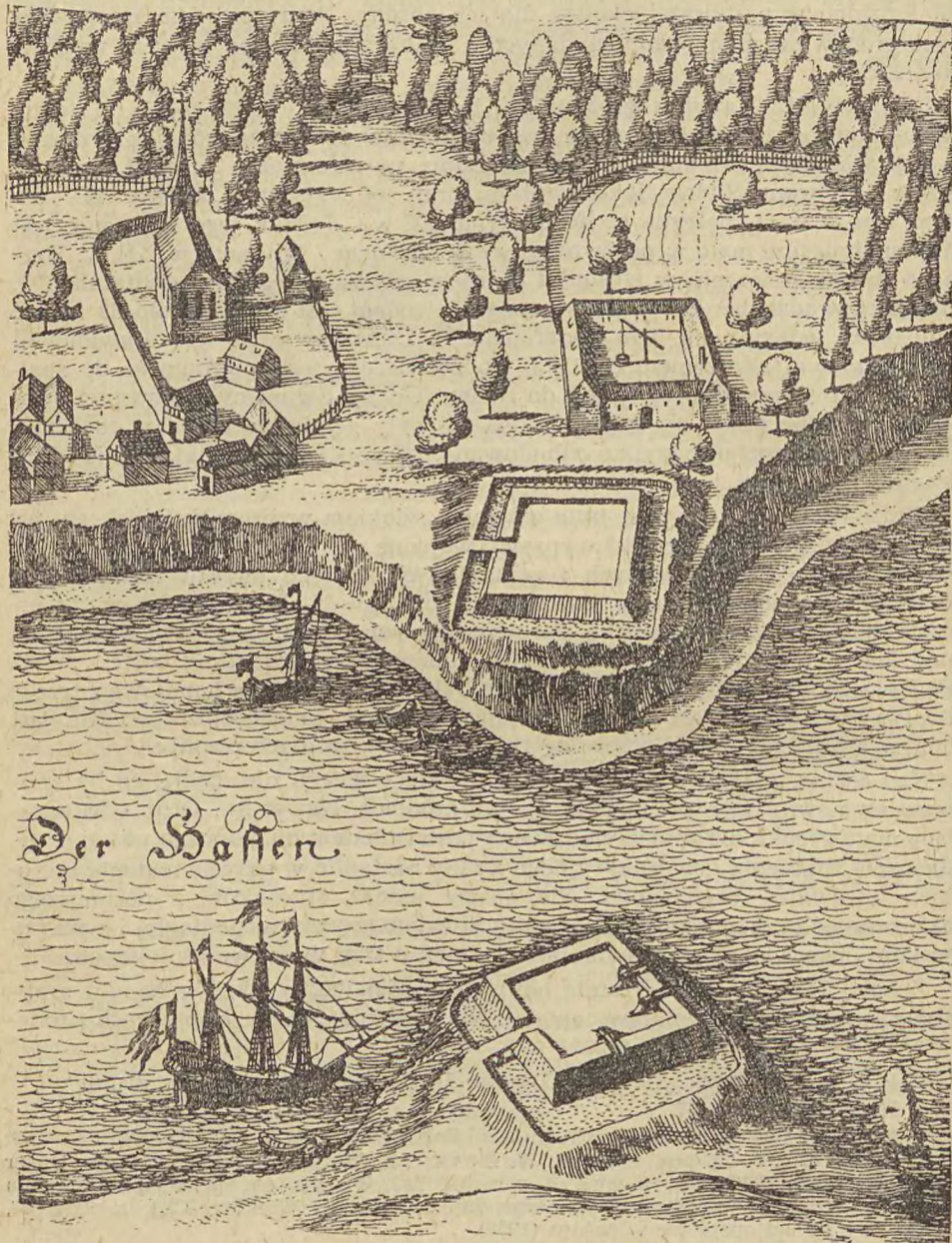
²²⁷ P. U. nr 621. 1256: „Dedimus (Barnim I)... villam que Carsibur dicitur“.

²²⁸ Herbord II, c. 37.

²²⁹ Beltz, Der Schatzfund v. Quilitz Balt. Stud. N. F. XXIX (1927), s. 183; Petzsch, o. c. s. 35, poz. 22a i b. W. Petzsch, Wollin oder Peenemünde, Unser Pommerland r. 1925, s. 89. Łęga, o. c. s. 578. Wł. Kowalenko, Wyspa Wolin na tle wczesnodziejowych stosunków Pomorza, Z Otchłani Wieków XXI, z. 3, s. 87, 1952. Tenże, autopsja we wrześniu (1952).

^{229a} Das „Vineta“—Problem im Lichte der Verkehrswissenschaft, Monbl. f. Pomm. Gesch. nr 3, 50 Jg. s. 39 r. 1936.

powania, jak na Świnie, dirhem pojedynczych. Tworzą one skarby z obfitą ilością monet. Oznacza to intensywniejszy udział mieszkańców Wolina w ówczesnym handlu. Na skupienie monet arabskich na Wolinie numizmatycy nieraz



Ryc. 7. Swinoujście wg Meriana r. 1652

zwracali uwagę²³⁰. Beltz wyraźnie stwierdza przy porównaniu zabytków arabsko-słowiańskich z wyspy uznoimskiej z grupą znad Dziwny, że ilość monet arabskich tej ostatniej jest znacznie większa, ale co ważniejsze, są one przy tym wcześniejsze: pochodzą z VIII—X w.²³¹. Żadne inne miejsce na Pomorzu nie ma tak obfitych skarbów, jak Wolin i jego okolice. Na to wpłynęły przede wszystkim żyzne gleby, rozmieszczające się po obu brzegach Dziwny prawie na całej jej długości²³², skupiało się na nich gęstsze niż gdzie indziej na wyspie zaludnienie, jak na to wskazuje zasiedlenie wsi średniowiecznych²³³. Pod tym względem ta część wyspy Wolina jest analogiczna do południowej i zachodniej części wyspy Uznoima, gdzie znajdowały się nad Piana najludniejsze okolice Wołogoszy i Uznoima.

Rozmieszczenie skarbów i monet arabskich na Wolinie układa się wzdłuż Swiny i Dziwny, z wyraźną przewagą ich ilości i stanowisk w rejonie Dziwny po obu jej brzegach. Na prawym sięgają one linii Jeziora Mierzęcińskiego i ujścia rzeczki Niemicy pod Kamieniem (zob. ryc. 3). Nie wszystkie więc skarby z rejonu Dziwny znajdują się bezpośrednio nad jej korytem, mimo to ich bliskie w stosunku do niej położenie wskazuje na powstanie ich w związku z odbywającą się na jej brzegach produkcją i wymianą. Prawie wszystkie skarby rejonu Dziwny należą do obfitych. Reprezentują one 10 stanowisk, głównie monet arabskich, z domieszką innych. Odkryto je w miejscowościach:

1. Wolinie, gdzie od połowy XVII w. do ostatnich wykopalisk na terenie grodu i podgrodzia znajdowano mniejsze lub większe skarby (10) oraz pojedyncze monety i ozdoby srebrne. Liczba monet nie jest ustalona. Pochodzą z VII, VIII—X i XI w. Stwierdzono też monety: polskie krzyżówki, węgierskie, niemieckie, duńskie, angielskie i fryzyjskie z XI w.²³⁴
2. na wyspie znaleziono osobno 4 monety arabskie w nieustalonej miejscowości²³⁵
3. Gogolice, skarb odkryty w r. 1846 zawierał 5 całych monet arabskich z lat 908—947 oraz większą ilość posiekanych²³⁶

²³⁰ Granowski, Julin, Dodatek do kroniki Helmolda, tłum. polskie Papłońskiego, s. 272, Warszawa, 1862. G. Jacob, o. c. s. 34; W. Petzsch, Kulturen u. Völker im vorgeschichtlichen Pommern, Unser Pommerland, XIII (1928), s. 354: „in und bei Wolin sind allein 17 Münzfunde gehoben meist arabisch...“ Tenże, Münzfunde, s. 35—36, wymienia 10 skarbów w samym Wolinie, 1931.

²³¹ R. Beltz, Der Schatzfund von Quilitz, Balt. Stud. N. F. XXIX (1927) s. 188.

²³² Wirtschafts- u. Verkehrsgeographischer Atlas von Pommern, mapa, arkusz 7.

²³³ S. Kozirowski, Atlas, s. I, ark. Szczecin.

²³⁴ Kühne, Die in Pommern gemachten römischen, arabischen und christlich-wendischen Münzfunde, Balt. Stud., t. 27, s. 218, poz. 31 i s. 222 poz. 20 i 21; H. Schumann, Pomm. Schatzfunde, Balt. St. 14, 1902 s. 80 poz. 65; Beltz, o. c. s. 183; Petzsch, o. c. s. 35—36, poz. 24 i 25. Petzsch, Kulturen u. Völker, Un. Pom. XIII, 354; Łęga, Kultura Pomorza, s. 387—388, poz. 25, tabl. LXXXVII, najstarsze — Sasanidów VII w., 38 monet Samanidów. Gumowski, Pol. skarby s. 186—187.

²³⁵ Petzsch, o. c. s. 36, poz. 25. Kühne, o. c. s. Balt. St. t. 27, s. 218, 1877,

²³⁶ Kühne, o. c. s. 214. Petzsch, o. c. s. 36—37, oraz tegoż, Unser Pommerland, 1925, s. 89. Łęga, o. c. s. 387 (577), poz. 19 (Gawłowice), s. 430 (620), poz. 61; Kiersnowski, Kamień i Wolin, Przegląd Zach. nr 9/10, r. 1951, s. 191, przyp. 54. Wymienia skarb w Gawłowicach. Por. Rospond, Słownik nazw geograf. Polski zach. i północnej, I, s. 80, Gogolice-Gaulitz, Warszawa 1951.

4. w Kamieniu, na obszarze miasta, znaleziono 140—150 dirhem nieustalonej chronologii²³⁷
5. Rybice — skarb monet zawiera sporo siekanego srebra, polskie krzyżówki i monety saskie²³⁸. Skarb zakopano ok. 1000 r.
6. Trzebianowo — skarb 5,5 funtów wagi, złożony z dirhem (128), z nich 110 Samanidów (VIII—X w.), 5 Abbasydów (VIII—IX w.), 4 Buweidów, 2 wołżańsko-bułgarskie, kilka monet karolińskich, 7 krzyżówek, 2 polskie i kilka innych. Monety arabskie pochodzą z lat 797—953²³⁹. Skarb zakopano około 980 r.
7. Piaski — skarb monet arabskich (26 sztuk) z licznymi posiekanymi i ozdobami, 10 kg wagi, z lat 850—954. Nieco monet słowiańskich (polskie krzyżówki), karolińskich i angielskich²⁴⁰. Skarb zakopano ok. 980 r.
8. Łężyca (Ognica) — skarb siekańców z ozdób i monet (200), z nich 90 sztuk słowiańskich (polskie krzyżówki), jedna dirhema z r. 714, inne niemieckie i frankońskie z X—XI w.²⁴¹
9. Przytór — skarb z ozdób srebrnych i zagubionych monet²⁴²
10. Lubin — skarb z 30 dirhem z lat 834—839²⁴³

W skarbach z Wolina, Lubina, Trzebianowa i Piasków przeważają monety VIII—IX w., reszta należy do X—XI w. Wiele monet nie rozpoznano. Brak dokładniejszego ich rozklasyfikowania zmusza do ograniczenia się ogólnym stwierdzeniem, że monety arabskie w tych skarbach liczebnie przeważają i są starsze od skarbów znad Piany. Ponadto monet z Zachodu jest znacznie mniej niż na wyspie użnoimskiej.

Tranzytowym punktem srebra arabskiego do Słowian zachodnich i na Zachód była Gotlandia²⁴⁴. Jej małym odpowiednikiem na południowym wybrzeżu Bałtyku wydaje się być wyspa Wolin z głównym ośrodkiem w grodzie wolińskim i jego najbliższej okolicy. Występują tu drachmy Sasanidów (VII—VIII w.), dirhemy Abbasydów (VIII—IX w.) oraz Samanidów z X w. Są one najwcześniejszymi monetami wśród Słowian bałtyckich po okresie rzymskim. Dirhemy

²³⁷ Petzsch, o. c. s. 37, poz. 29a. Łęga, o. c. s. 387, poz. 23, tabl. LXXVII. Pięć monet z tego skarbu znajduje się w Muz. Arch. w Poznaniu.

²³⁸ Balt. Stud. N. F. IX, 1905, s. 221. Petzsch, o. c. s. 37. Łęga, o. c. s. 387, poz. 24 i s. 430, poz. 69. Petzsch, o. c. s. 37, poz. 27. Kunkel, o. c. s. 157, poz. 872. Gumowski, o. c. s. 140, 1953.

²³⁹ Kühne, o. c. s. 218. Beltz, Balt. Stud. XXIX, 1927, s. 184. Łęga, o. c. s. 387, poz. 20.

²⁴⁰ Schumann, Der Hacksilberfund v. Paatzig, Balt. St. N. F. VI, 1902, s. 79 i tabl. V—VIII. Beltz, o. c. s. 184. Łęga, o. c. s. 150 i 387, poz. 21. Petzsch, o. c. s. 37, poz. 28. Kunkel, o. c. s. 151, poz. 871, tabl. 99. Gumowski, Skarby, s. 113.

²⁴¹ Kühne, o. c. s. 222. U Beltza, o. c. s. 183 pod Werder i Langewiese. Petzsch, o. c. s. 35, poz. 21 (Langewiese). Łęga, o. c. s. 388, poz. 27 i 28. Gumowski, o. c. s. 102 — Ognica.

²⁴² Petzsch, o. c. s. 35 poz. 23 (Pritter).

²⁴³ Kühne, o. c. s. 216. Beltz, o. c. s. 183. Petzsch, o. c. s. 35, poz. 22a i 22b. Kiersnowski, Przegl. Zach. 9/10, s. 210 p. 136, błędnie X w. zamiast IX.

²⁴⁴ B. Romanow, Dieŋgi i dieniežnoje obraszčenje. Istorija kult. drevniej Rusi, s. 381, Moskwa, 1948.

zjawily się tu wcześniej niż denary państw zachodnich, z którymi później znalazły się we wspólnych skarbach, przeważnie zakopanych w końcu XI w.

Skarb w Lubinie w VIII—IX w. bez domieszki innych monet wskazuje, że dirhemy jego stanowią najstarszy skarb pomorski z okresu handlu arabskiego. Współczesne mu monety występują w Wolinie, a małą ich ilość stwierdzono nad Piana, ale w zespole monet późniejszych, które bynajmniej nie stanowią przeszkody do wyrażenia poglądu, że obie wyspy, Uznoim i Wolin, uprawiały od samego początku handlu arabskiego na Bałtyku wymianę z wyspami duńskimi i Skandynawią, skąd dirhemy napływały na wybrzeże i wyspy słowiańskie. Szlaki wędrowek kupców arabskich prowadziły ich na wybrzeże i zapewne do samego Bałtyku. Lewicki stwierdza to na podstawie odkrytego szkieletu kupca arabskiego pod Hławą w połowie XIX w. Znalezione przy nim dirhemy z VIII i początku IX w. pochodzą z Iraku i Persji. Znalezisko to uważać należy za rzeczowy dowód istnienia bezpośrednich stosunków Arabów w poszczególnych wypadkach z Bałtykiem w IX w. (zob. Lewicki, *Sl. Ant.*, II, z. 2, s. 333, 336 i p. 69). Pogląd ten nie jest osamotniony. Również u Griekowa spotykamy podobną wypowiedź (zob. przyp. 166).

Wymowa skarbów wolińskich w dyskusji naukowej miała duże znaczenie i nie wydaje się przebrzmiała. Służyły one za główny argument do rozpoznania właściwego położenia tego grodu²⁴⁵. W świetle monet arabskich Wolin przedstawia się ponadto jako najruchliwszy ośrodek handlu morskiego Słowiańszczyzny bałtyckiej. Z zawartości jego skarbów wynika, że przetrzymał on upadek handlu arabskiego w końcu XI w. i utrzymywał stosunki z Zachodem. Na początku XII w. jest miastem przedniejszym według relacji żywociarzy św. Ottona. Udział w jego handlu ziem polskich jest nie tylko bezpośredni, polegający na wymianie własnych produktów, ale i na pośredniczeniu między Rusią a Skandynawią. Arbman stwierdza, że wołyńskie pisanki i przęśliki z różowego łupku przez ziemie polskie i port woliński dostawały się do Gotlandii, Sigtuny i Lundu²⁴⁶. Adam Bremeński informuje o handlu między wybrzeżem szwedzkim a słowiańskim²⁴⁷.

W związku z tym stanowiskiem Wolina z trzech ramion Zalewu Dziwna musiała być najaktywniejszą arterią komunikacyjną w handlu bałtyckim Słowiańskiego Wybrzeża w IX—XI w. Według danych zabytkowych i źródeł pisanych (Adam i żywociarze) roli mu tej odmówić nie można. Dlatego interpretacja znalezisk, odkrytych w Wolinie w ostatnich latach badań (1934—1940), grzeszy wobec przytoczonych danych tendencyjnością. Przedstawia ona niesłusznie Wolin jako osiedle rybacko-rolnicze, na co zwraca uwagę Kiersnowski²⁴⁸.

Trudność dokładniejszego uchwycenia ówczesnych stosunków handlowych polega nie tylko na niewystarczających ułamkowych informacjach źródłowych, ale również i na tym, że zastępujący je dla czasów wcześniejszych materiał za-

²⁴⁵ Petsch, *Die Grabung bei Wolin — ein überflüssiges Experiment? Unser Pommerland*, XVIII, s. 207, 1933.

²⁴⁶ Arbman, o. c. s. 437.

²⁴⁷ Adam, I, c. 62.

²⁴⁸ R. Kiersnowski, *Legenda Winety*, s. 24; Por. Z. Rajewski, *Wołyń — „opulentissima civitas Sclavorum“*, *Przegl. Zach.* nr 5, s. 448—452, 1946.

bytkowy, głównie monety arabskie, od VIII prawie do połowy XI w., są powszechnym środkiem wymiany w krajach środowiska bałtyckiego, a zwłaszcza na Pomorzu. Zaciera to możliwość rozróżniania poszczególnych krajów, z którymi Wolin prowadził handel, a przy tym nie pozwala na stwierdzenie jego udziału w okresach nasilenia wymiany z sąsiednimi krajami. Dlatego też zestawienie danych źródłowych z zabytkowymi, jak ceramika, daje szerszą podstawę do wyświetlenia szlaków żeglugowych i ośrodków handlowych. Stosowanie tej metody nabiera szczególniejszego znaczenia. Jeżeli opis podróży Anskara wymienia w IX w. bogatą Birkę²⁴⁹, a Adam — odwiedzających ją kupców słowiańskich²⁵⁰, to nie można wątpić, że do niej też przybywali Wolinianie. Za tym przemawia przede wszystkim stwierdzenie w Birce ceramiki słowiańskiej, pochodzącej po części z importu²⁵¹. Pozwala też ona na pewne wyjaśnienie początków Wolina. Rozwój garncarstwa i jubilerstwa nad Dziwną wyraźnie stwierdza archeologia, a charakter kupiecki w pełnym okresie rozwoju Wolina „bije w oczy w zabytkach grupy wolińskiej“²⁵². Szczególnie cenne są wywody archeologów polskich i skandynawskich, określające charakter tych stosunków między Skandynawią a Wolinem. Ceramika słowiańska masowo występuje w Szwecji (w Birce, Sigtunie i Lundzie) w IX—XI w., tudzież w Gotlandii i Danii. Jak stwierdzono, Duńczycy nieraz przechowywali swoje skarby w naczyniach słowiańskich²⁵³. Duńczycy oraz reszta mieszkańców Skandynawii, górując w metalurgii, byli zacofani w produkcji ceramiki wczesno-średniowiecznej. Jest ona prymitywna, gruba i nieozdobna. Dlatego Skandynawia chętnie sprowadzała naczynia doskonalszej techniki pomorskiej, zwłaszcza z Wolina. W tym zakresie rzemieślniczo ludność Wolina zajmowała przodujące stanowisko w porównaniu z resztą obszaru pomorskiego. W tym grodzie „wcześniej niż gdzie indziej dokonano udoskonalenia techniki garncarskiej“²⁵⁴. Wolin jako wielki ośrodek handlowy i rzemieślniczy posiadał warsztaty wytwarzające lepiej wykonane i ozdobione naczynia przeznaczone w znacznej mierze na eksport. Należy je datować przynajmniej na w. IX, a być może i wcześniej, ponieważ Birka w okresie lat 800—975 odegrała dużą rolę w handlu bałtyckim i wtedy zaznaczyły się w niej i w Skandynawii najsilniejsze wpływy garncarstwa słowiańskiego. J. Kostrzewski na tle tych stosunków datuje początek osadnictwa w Wolinie co najmniej na IX w., nie wykluczając przy tym możliwości wcześ-

²⁴⁹ Vita Anskarii, MGSS, II, s. 703; „Birca, quod ibi multi essent negotiatores divites et abundantia totius boni, atque pecunia thesaurorum multa“.

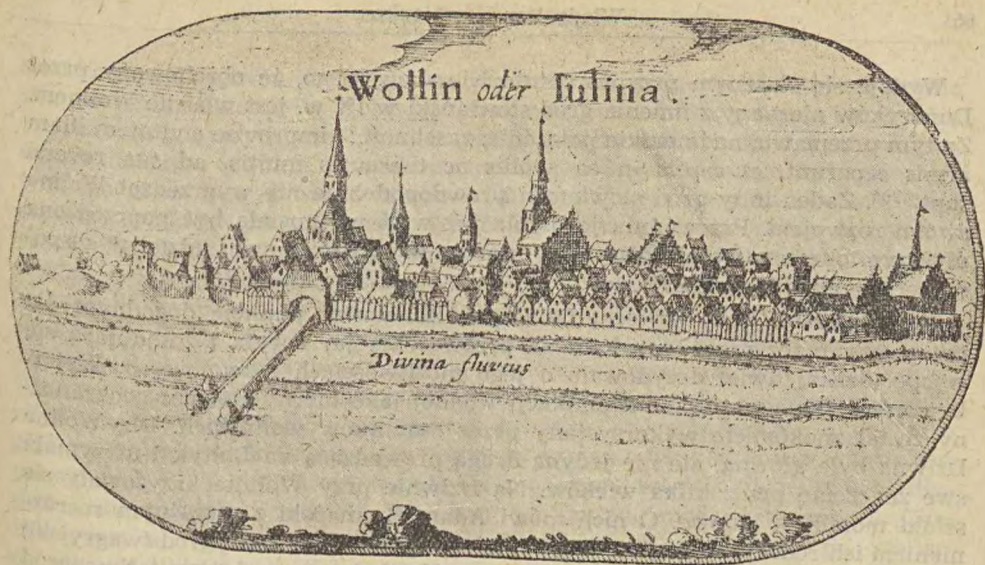
²⁵⁰ Adam Brem. I. c. 62: „Ad quam stationem, quia tutissima est in maritimis Suevoniae regionibus, solent omnes Danorum vel Nortmannorum item que Slavorum... naves... pro diversis commerciorum necessitatibus sollempniter convenire“.

²⁵¹ H. Arbm an, Birka I. Die Gräber. Text, Uppsala—Stockholm 1943. Por. recenzję W. Hensla w Przgl. Archeolog., Rocznik 25 t. VIII, z. 2, (1949), s. 351—352 oraz J. Kostrzewski, Przgl. Archeolog. t. VIII, s. 112.

²⁵² W. Łęga, o. c. s. 194—196. Por. J. Kostrzewski Kultura prapolska (1947), s. 339—340. Z Pomorza szły do Skandynawii oprócz ceramiki ozdoby srebrne, filigranowe, paciorki srebrne, kabłączki skroniowe i monety polskie.

²⁵³ J. Kostrzewski, Czy ceramika przedhistoryczna była przedmiotem handlu? Przgl. Archeolog., Rocznik 24, t. VIII, z. I, s. 4—5, Poznań 1948.

²⁵⁴ J. Kostrzewski, recenzja pracy K. Wildego, Die Bedeutung der Grabung Wollin 1934. Methodische Grundlagen für die Forschung der Wikinger u. Slaven Siedlung Wollin. Szczecin 1939, w Przgl. Archeolog., Rocznik 24, t. VIII, z. I (1948), s. 113.



Ryc. 8. Wolin wg mapy Lubina, r. 1618

niejszej²⁵⁵. Najnowsze badania (1952) na dawnym Wiku niemieckiego miasta, przy samym brzegu Dziwny, stwierdziły wczesno-średniowieczne osiedle rzemieślnicze z grubą warstwą zabytkową (2,3 m), prowizorycznie datowaną na początek X w. Odkrycie to pozwala z większą pewnością przesunąć powstanie grodu na czas znacznie wcześniejszy, chociaż jeszcze nieustalony²⁵⁶.

Za takim datowaniem Wolina przemawia nie tylko ceramika, ale i skarby wczesno-średniowieczne. Jest on niewątpliwie najstarszym ośrodkiem osadniczym i handlowym nad Dziwną, którego podłoże sięga czasów rzymskich. Jako ośrodek ludny, rzemieślniczy i handlowy wczesnie wykazuje znaczną ruchliwość. Barthold sądzi, że rozwinął się on samodzielnie, bez wpływów obcych (duńskich) w IX w.²⁵⁷ Sama nazwa jego również służyć może za dowód, że jest on osiedlem i grodem najstarszym i najważniejszym na wyspie. Od niego nazwa przeszła na wyspę i jej mieszkańców. Już w IX w. Geograf bawarski stwierdza odrębność silnego plemienia Wolinian, w których posiadaniu znajduje się 70 grodów²⁵⁸. Liczba ta jest zagadkowa ze względu na mały obszar wyspy i nasuwa przypuszczenie o władzy Wolinian nad przyległymi do niej okolicami, świadczy ponadto na tle porównawczym o relatywnej ich sile w stosunku do innych plemion pomorskich. Tak samo ich główny gród Wolin musiał być już w IX w. znacznie zaawansowanym osiedlem i portem²⁵⁹.

²⁵⁵ J. Kostrzewski, o. c. s. 114. Por. Łęga, o. c. s. 430, mapa II, gród, osiedle i cmentarzysko w Wolinie odnosi do 700—900.

²⁵⁶ Wł. Filipiak, prowadzący badania, stwierdził liczną ceramikę wczesno-średniowieczną, surowiec rogowy i bursztynowy. Osiedle nazywa produkcyjno-rzemieślniczym. Rękopis sprawozdawczy Filipiaka w Muzeum Archeologicznym w Poznaniu. Autopsja Wł. Kowalenki z września 1952.

²⁵⁷ Barthold, Geschichte v. Rügen und Pommern, I, s. 297, 1840.

²⁵⁸ M. P. H. I, s. 11.

²⁵⁹ Widajewicz, Położenie Jomsborga, Kwartalnik Histor. XLVIII, s. 263 (port woliński był w stanie kwitnącym w IX w.). Filipiak na podstawie pali i ścianek

Wydaje się słusznym przypuszczenie Kiersnowskiego, że obrabowany przez Duńczyków nieznany z imienia gród słowiański w IX w. jest właśnie Wolinem. Za tym przemawia nadmorskie położenie, zasobność: „improvisare civitatem illam armis ceperunt, et captis in ea spoliis ac thesauris multis, ad sua villam sunt“²⁶⁰. Żaden inny gród słowiański prawdopodobnie nie wyprzedził Wolina swoim rozwojem. Przewodnią jego rolę już w X w. musiała być poprzedzona dłuższym okresem wcześniejszym, w którym wyrabiał on swój udział w gospodarce i wymianie na Bałtyku.

Jego położenie przy wyjściu Dziwny z Zalewu w punkcie dogodnym dla przeprawy przez nią ze względu na przewężenie jej koryta i znajdującą się wyspę (dzisiaj dwie) decydowało o jego możliwościach rozwojowych. Wyjątkowo szczęśliwe warunki komunikacji wodnej jako bierny element geograficzny został znakomicie wykorzystany przez osadników wolińskich. Dla Wolina Dziwna była główną, ale nie jedyną drogą prowadzącą na Bałtyk i utrzymała swe znaczenie przez kilka wieków. Na Dziwnie przy Wolinie krzyżowały się szlaki morskie i lądowe. O nich mówi Adam Bremeński z wyraźnym rozróżnieniem ich rodzajów i kierunków. Wymienia przelotowy Strygród (wagryjski) oraz końcowe punkty żeglugi bałtyckiej — Haithabu na zachodzie i Nowogród na wschodzie²⁶¹. Na podstawie tej relacji Wolin występuje jako centralny port wielkiego szlaku morskiego Haithabu—Nowogród i lądowego Hamburg—Wolin. Jeżeli uwzględnimy tak ważne dla rozwoju Wolina jego stosunki handlowe z Birką, a potem z Sigtuną oraz z pobliskim przez Zalew Szczecinem, to wypadnie stwierdzić, że zajmował on krzyżownicę dwóch głównych szlaków morskich — południkowego Birka-Szczecin i równoleżnikowego, przebiegającego przez całą długość Bałtyku już w IX w. Należą one do szlaków wymiany międzynarodowej. Ich uzupełnieniem były lądowe drogi nadodrzańskiego rejonu Kołobrzeg—Kamień—Wolin—Szczecin i inne lokalnego charakteru²⁶². Te warunki komunikacyjne wydają się być zasadniczą pierwiastkową cechą ukształtowaną już w okresie wcześniejszym na obszarze między Zalewem a Bałtykiem. Ich znaczenie wzmagala przede wszystkim produkcja Wolinian, która pod ochroną grodu przekształciła osiedle wolińskie w wielki ośrodek warowny, zabezpieczający kupcom różnych krajów północnej Europy spokojny i dochodowy handel w IX—XI w. Nie stracił Wolin swej roli w XII w. i stanął centralny punkt państwa Warcisława nie tylko w sensie terytorialnym,

umacniającego brzeg Dziwny do głębokości 9 m oraz znalezionej przy nich ceramiki wcz.-średniow. przychodzi do prowizorycznego wniosku, że tuż przy moście wolińskim, naprzeciw wysepki znajdował się port słowiański, który był dotąd lokalizowany w dzisiejszych mokradłach między Srebrną Górą a miastem, gdzie znaleziono łódź. Należy oczekiwać dalszych wyników badań.

²⁶⁰ MGHSS, II, s. 704. Kiersnowski, o. c. s. 30.

²⁶¹ Adam Bremeński, II, c. 19 (wyd. Hanower, 1876): „Iter eiusmodi est, ut ab Hammaburg vel ab Albia flumine, septimo die pervenias ad Jumne civitatem per terram; nam per mare navim ingrederis ab Sliaswig vel Aldinburg, ut pervenias ad Jumne. Ab ipsa urbe vela tendens quartodecimo die ascendes ad Ostrogard Ruzziae“.

²⁶² R. Kiersnowski, Kamień i Wolin, Przegl. Zach. nr 9/10 (1951), s. 188—190. Por. Weymann, Cła i drogi handlowe Polski Piastowskiej, s. 42 (1938); K. Ślaski, Pomorskie szlaki handlowe w XII i XIII Przegl. Zach. IV (1948), nr 3, mapa szlaków handlowych; R. uers, Zur Geschichte der alten Handelsstrassen in Deutschland. Petermanns Geogr. Mitteilungen t. 52, Tafel 6, 1906.

ale i komunikacyjnym, bo tak można rozumieć wyraz Herborda: „in mediterranea sita est Pomeraniae“²⁶³. Wolin spełniał rolę pośrednika głównie w handlu czterech sąsiadujących stref: 1) zamorskiej, duńsko-skandynawskiej przez Birkę, wyspy duńskie i Sigtunę, 2) krain zachodniego i 3) wschodniego wybrzeża bałtyckiego przez Starygród, Haithabu i Nowogród, oraz 4) wielkiego lądowego zaplecza polskiego przez Szczecin. Był to handel o bardzo szerokim promieniu, jak to potwierdzają ostatnie wykopaliska wolińskie²⁶⁴ i ceramika słowiańska w Skandynawii. Mieszkańcy Wolina nie pozostawali biernymi odbiorcami przywożonych towarów, lecz sami czynnie uprawiali żeglugę. Tylko zażyłymi stosunkami z Danią można wytłumaczyć ucieczkę do Wolina utraconego króla Danii Haralda²⁶⁵. Tolerancję religijną względem chrześcijan w Wolinie należy tłumaczyć podporządkowaniem przeciwności religijnych potrzebom handlu międzynarodowego. Było to ustępstwo na rzecz obcoplemiennego i obcoreligijnego kupca, podyktowane zrozumieniem wzajemnych korzyści ze stosunków pokojowych²⁶⁶. Tego rodzaju współzycie mogło wykształcić się jedynie w długim doświadczeniu i udziale Wolinian w handlu międzynarodowym. Charakterystyka ta z naszego stanowiska najzupełniej wystarcza dla stwierdzenia wyjątkowej roli Wolina w wymianie między ludami Bałtyku w IX—XI wieku. Aktywność Wolinian na morzu w XII w. potwierdza Herbord w przekazie wspominającym o nawróceniu powracających z morza żeglarzy wolińskich, którzy z powodu interesów handlowych byli nieobecni w czasie wspólnego chrztu ich miasta²⁶⁷. Zaludnienie Wolina na podstawie relacji Ebbona (III, c. I) nie wydaje się być mniejsze od Szczecina: „duae ex nobilissimis civi-

²⁶³ Herbord, II, c. 37.

²⁶⁴ Z nich przeszliki z różowego łupku pochodzą z Wołynia, rudę żelazną przywożono ze Szwecji, naczynia z talku szły z Zachodu. Skład bursztynu odkryty na Rynku wolińskim, ozdoby srebrne, grzebienie z rogu, złoty posążek Tryglawa, liczna ceramika, wyroby z bursztynu i inne zabytki świadczą nie tylko o wielkim handlu, ale i o produkcji rzemieślniczej na większą skalę. Kostrzewski, *Kultura prapolska*, s. 179, 246, 383, 455, 456, Poznań 1947. Tenże, *Przegląd Arch.* VIII s. 112—113. Małowist, o. c. s. 110—111, *Roczn. Społ. i Gosp.*, X, 1948. Rajewski, *Wołyń — „opulentissima civitas Sclavorum“*, *Przegląd Zach.* r. II, nr 5, s. 448—452, 1950, podaje szczegółowy opis zabytków, (błędnie odnosi się określenie „opulentissima...“ do Wolina zamiast Wologoszczy, Ebbo III c. 7). Por. Tichomirov, *Driewnierskije goroda*, s. 38, Moskwa 1946, podaje, że różowe przeszliki wołyńskie szły między innymi do Nowogrodu Do Wolina — jak sądzimy — trafić mogły też drogą morską, a nie tylko przez ziemię polskie. Na rozwój handlu między Nowogrodem a portami dolnoodrzańskimi wskazuje istnienie w mieście tym zreszenia kupców handlujących ze Szczecinem. Oni to zbudowali w Nowogrodzie cerkiew św. Trójcy w r. 1166. Tichomirov podaje: „Nie ma żadnych podstaw przeczyć możliwości istnienia handlu Nowogrodu ze słowiańskim Szczecinem, wielkim miastem na bałtyckim Pomorzu“, tamże s. 151. Niewątpliwie Szczecinianie w tym wypadku weszli na drogę utworzoną poprzednimi stosunkami Wolina z Nowogrodem, o których tak wyraźnie mówi Adam Brem., skoro wie, że na podróż z Wolina do Nowogrodu morzem trzeba użyć 14 dni.

B. Kostrzewski o. c. mapka XXII, poz 30 (kablączek).

²⁶⁵ Adam, II, c. 25 i 26: „Ipsae autem vulneratus ex acie fugiens, ascensa navi elapsus est ad civitatem Sclavorum, que Iumne dicitur. A quibus contra spem, quia pagani erant, humane receptus...“

²⁶⁶ Adam Brem. II, c. 19: „Nam et advenae saxonum parem cohabitandi legem acceperunt, si tamen christianitatis titulum ibi morantes non publicaverint“. W. Kowalenko, *Starosłowiańskie grody portowe na Bałtyku*, *Przegl. Zach.* nr 5/6, s. 393, Poznań 1950.

²⁶⁷ Herbord, II, c. 40.

tatibus id est Julin et Stetin". Liczba mieszkańców Wolina niewątpliwie pozwalała go zaliczyć do ludniejszych miast północnej Europy owych czasów. Zapewne niewiele pod tym względem różnił się od Szczecina. Kunkel na podstawie wykopalisk szacuje zaludnienie Wolina w X—XI w. na 5—10.000 osób²⁶⁸, to znaczy tyle, ile Szczecin ich miał na początku XII w.

Ze względu na starszeństwo, rolę polityczną, stołeczne stanowisko w organizacji księstwa i biskupstwa pomorskiego oraz gospodarcze znaczenie, Wolin przypomina gród uznoimski. Podobieństwo ich rozwoju wynika z analogicznego położenia geograficznego przy wyjściu z Zalewu Płani i Dziwny. Oba grody powołane były do tego samego zadania obrony wyjściowych pozycji przy Zalewie. Oba też je spełniały wytrwale w czasie wojen duńskich w końcu XII w. Oba też ulegają kilkakrotnemu zniszczeniu²⁶⁹. Każdy z nich był najdawniejszą stolicą swej wyspy i od każdego z nich pochodzą ich nazwy. Wyspa Uznoim na początku XII w. zachowała charakter odrębnej prowincji²⁷⁰. Wyraża się w tym stara odrębność plemienna, która u Wolinian już się zatarła i nie występuje tak wyraźnie w czasach Warcisława. Wolin jest niczym nie różniącym się pod tym względem miastem od innych ośrodków pomorskich. Związek obu wysp z księstwem pomorskim nie wykazuje różnicy w administracji. W obu grodach, Uznoimie i Wolinie, funkcjonują kasztelanie w XII w. W Uznoimie spotykamy ich w l. 1159—1249²⁷¹, a w Wolinie w l. 1168—1234²⁷². Wprawdzie nie prawie nie wiadomo o ustroju Uznoima, ale silnie pulsujące gospodarczo jego podgrodzie w XII w. przemawia za formą zbliżoną do wolińskiej republiki miejskiej.

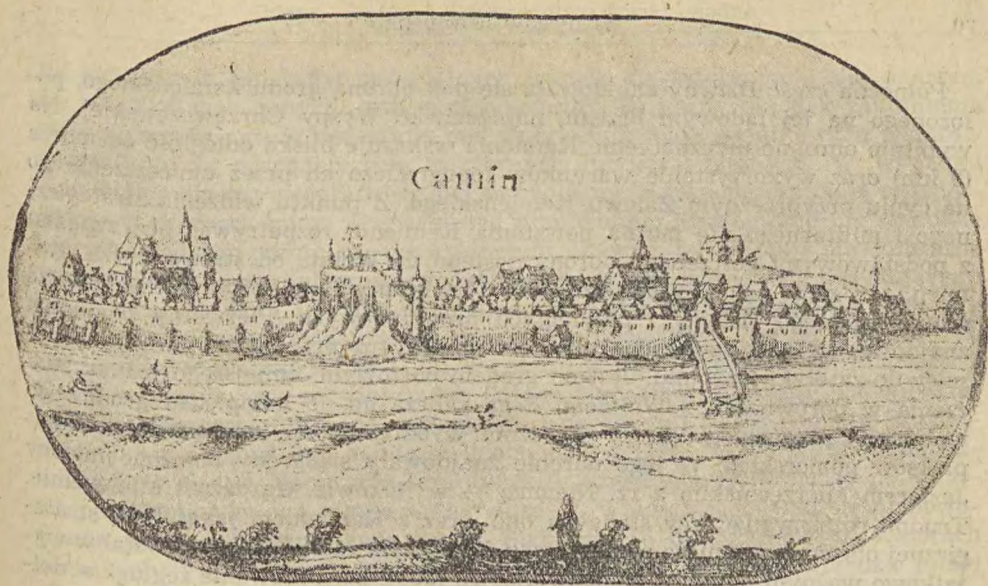
²⁶⁸ Tymieniecki, Podgrodzia, s. 76, przypuszcza że w Szczecinie było 5—9000 mieszkańców, Hofmeister, Die älteste Erwähnung v. Stettin, Monatsbl. 54, s. 5, 1940, szacuje na 5000 ludzi. Kunkel, Ausgrabungen, s. 298 i tenże, Junne... „Wir dürfen die grosse Siedlungszeit eher auf 10000—5000 schätzen“. Kiernowski, Legenda, s. 24. zaludnienie Wolina w X—XI w. ok. 5—9000, przyp. 138 i 139. Sułowski, o. c. s. 401. H. Bollnow, Burg u. Stadt in Pommern, s. 58, przyp. 26 (9 tys.) w Szczecinie. Chłopocka, Początki Szczecina, Roczn. Hist. 18, s. 311, przyp. 72 podaje zestawienie zaludnienia kilku miast Europy w XIV i XV w.: Frankfurt n. M., Ypres, Bazylea, Fryburg, Heidelberg, Moguncja, Drezno i Lipsk. Tylko zaludnienie niektórych z tych miast (Frankfurt, Ypres i Bazylea) sięga liczby mieszkańców Wolina z X—XI w. (9—10 tys.).

²⁶⁹ Kowalenko, o. c. s. 416, przyp. 116, wykazuje sześciokrotny napad na Uznoim w latach 1167—1184 i pięciokrotny na Wolin w latach 1170—1185 za Eggertem, Die Wendenzüge, Balt. St. N. F. XXIX, mapa wypraw duńskich. Por. wyżej w niniejszej pracy, s. 140—141.

²⁷⁰ Mnich Priefl. III, c. 4.

²⁷¹ P. U. I, nr 48 r. 1159 — „Ostrobodus“; CPD, nr 26, 1168 (Gustizlao); P. U. I, nr 74, r. 1178 — „Guscislaus“; nr 106, 1187 — „Powoy“; nr 108, 1187 — „Dezlao Prefectus“; w latach — r. 126, 1194; nr 146 1208, nr 170 i 171. — 1216, nr 181 — 1218 „Henricus“; w latach nr 219 — 1224, nr 255 — 1229, nr 256 — 1216, nr 268 — 1230, 293 — 1233, 295 — 1233 „Sulislaus“; nr 489 — 1249 „Milusko“. Częste występowanie kasztelanów w roli świadków na dokumentach książęcych lub biskupich tłumaczy się licznymi nadaniami na rzecz instytucji kościelnych, głównie klasztoru w Grobi pod Uznoimem.

²⁷² CPD (Hasselbach) nr 26, 1168 (Vencezlaus); P. U. I. w latach nr 66 1175, nr 97 — 1185, „Wencezlaus“; nr 126 — 1194, „Sulistrig“ et Dobeslau de Wolyn“; nr 197 — 1219 „Ubislaus in Wolyn“; nr 201 — 1222, C.P.D. nr 162 r. 1226 — „Wizlaus“; P. U. I, nr 306 — 1234, „Zlauko“. Sulisław, Dobesław i Stawko są przedstawicielami możnych, a nie kasztelanów. Udział czynnika społecznego słowiańskiego w połowie XIII w. zanika, na jego miejsce występują jako świadkowie: milites nostri, wasalli, advocati lub consules pochodzenia niemieckiego.



Ryc. 9. Kamień wg mapy Lubina, r. 1618

Oba grody, najważniejsze ośrodki na Pianie i Dziwnie, po wyprawach duńskich tracą znaczenie gospodarcze i polityczne jako najbardziej spustoszone z całego Pomorza. Ich stan jest najlepszym kryterium dla zrozumienia gospodarczych skutków wypraw duńskich i zniszczenia Pomorza²⁷³.

Tak samo oba pełnią funkcje stolic biskupstwa pomorskiego. Pogląd, że pierwotna siedziba tego biskupstwa znajdowała się za Warcisława w Uznoimie, opiera się na relacji Helmolda²⁷⁴. Utrzymanie stolicy w Wolinie mogło napotykać różne trudności. Znana jest oporność Wolinian wobec próby nawrócenia ich przez mnicha Bernarda i św. Ottona. Biskup pomorski mógł przez pewien czas przebywać w Uznoimie, zanim utrwalił swoją władzę w Wolinie²⁷⁵. Po wyprawach duńskich stolica biskupia została przeniesiona ze zniszczonego Wolina do Kamienia. Przewodząca rola dziejowa Wolina została w ten sposób zamknięta. Jego miejsce zajmuje Kamień, ale nie osiągnie on nigdy tego stanowiska w żegludze, rzemiośle i handlu, jakie zajmował Wolin. Tak samo zniszczony Uznoim odda pierwszeństwo z tych samych względów sąsiedniej Wołogoszczy.

²⁷³ Na to zwrócono uwagę przy omawianiu zniszczenia grodów portowych Pomorza przez Duńczyków. Zob. W. Kowalenko, Starostwiankie grody portowe. *Przegl. Zach.* nr 5/6, s. 411—413, 416, 1950. Ostatnio na upadek gospodarczy Pomorza wskazał Labuda, *Problematyka badań wczesnodziejowych Szczecina*, *Przegl. Zach.* nr 3/4, (1952), s. 542, nazywając okres po wyprawach duńskich upadkiem dotychczasowego rozwoju gospodarczego Pomorza.

²⁷⁴ Helmold, II. c. 4: „Wercizlaus... fundavit episcopatum Uznam“ i *Knytlingasaga*, c. 123.

²⁷⁵ Burkhardt, *Chronik der Insel Usedom*, I, s. 51, 1909; przypuszcza czasowe przebywanie bpa Wojciecha w Uznoimie; Wehrmann, *Das Bistum Usedom*, s. 17—20, *Monatsbl. der Ges. f. pom. Gesch.*, 49, 1935. Heyden, *Kirchengeschichte*, I, s. 64, 1937. Kiersnowski *Kamień i Wolin*, *Przegląd Zach.* nr 9/10, s. 202, 1951. Sułowski, o. c. s. 403.

Północna część Dziwny znajdowała się pod obroną grodu kamieńskiego, położonego na jej lądowym brzegu, naprzeciwko Wyspy Chrząszczewskiej. Na wybitnie obronne przeznaczenie Kamienia wskazują bliska odległość od morza (9 km) oraz wykorzystanie warunków topograficznych przez umieszczenie go na cyplu przybrzeżnym Zalewu Kamieńskiego. Z punktu widzenia strategicznego i militarnego nie można powstania Kamienia rozpatrywać bez związku z podstawowymi potrzebami obrony dostępu do Wolina od strony morza. Kamień, tak samo jak Wolin, jest grodem związanym najściślej z eksploatacją szlaku wodnego Dziwny i przyległych dróg lądowych. Pierwotny jego port znajdował się w bezpośredniej bliskości grodu, tuż przy ujściu Świnicy—Niemicy do zatoczki Karpinki. Jest on grodem portowym, mniejszego jednak znaczenia w porównaniu z Wolinem. Łęga zalicza go do kompleksu grodowego wolińsko-kamieńskiego, który wyraźnie wyodrębnia się od sąsiednich kompleksów pomorskich. W jego obrębie znajdowały się grody położone między Jeziorem Mierzęcińskim a rz. Niemicą — w Rekowie, Gardźcu i Mierzęcinie. Trudno rozstrzygnąć, czy stanowią one wraz z Kamieniem jakąś linię strategicznej obrony pogranicza pomorskiego. W każdym razie Kamień powstał w wyjątkowo ważnym punkcie, umożliwiającym łatwe kontrolowanie żeglugi w dolnym odcinku Dziwny i obronę tego odcinka od napadów z morza.

Po raz pierwszy w źródłach wymienia się Kamień pod r. 1107 w liczbie najważniejszych grodów pomorskich obok Wolina w opisie poddania się Krzywoustemu kilku grodów po zajęciu przez niego Kołobrzegu²⁷⁶.

Czasu powstania grodu dotąd nie ustalono. Za jego wczesnym powstaniem przemawiają dogodne dla zasiedlenia warunki przyrodzone (położenie, żyzne gleby okolicy, obfitość wszelkiego rodzaju ryb, bliskość pokładów bursztynowych), a ponadto dwa skarby monet arabskich, znalezionych w Kamieniu i Piaskach, oraz pierścieniowaty kształt zachowanego wału grodziska^{276a}. Jeżeli powstanie Wolina odnosimy przy przesadnej ostrożności co najmniej na w. IX (Łęga na VII), to nie wydaje się rzeczą słuszną uważać, by Kamień był znacznie od niego młodszy. W każdym razie za tym przemawia chronologia monet ze skarbu kamieńskiego, pochodzących zapewne z IX lub początku X w. Świadcza one o rozwoju handlu i rzemiosła w Kamieniu i w Piaskach. W tym właśnie okresie napływ monet arabskich był najobfitszy.

Wobec tego należy przypuścić istnienie wówczas ludniejszego podgrodzia kamieńskiego, tym bardziej że rzemiosło i handel stwierdzone w nim przez Łęgę były na poziomie²⁷⁷, wymagającym dłuższego rozwoju pod bezpośrednią opieką grodu.

Przemawia to przeciwko pogładowi Kiersnowskiego, odsuwającego „rozwojnicę się podgrodzia“ na drugą połowę XI w., i to w zależności od „ustolecznienia“ Kamienia z woli jakiegoś poprzednika Warcisława I.²⁷⁸ Pogląd ten na

²⁷⁶ Gall, I. II. c. 36. Długosz, t. II ks. IV, s. 417—418, przekład Przeździeckiego. E. Keyser, Deutsches Städtebuch, I, s. 184—186, r. 1939. W. Kowalenko, Najdawniejszy Kołobrzeg. Przegląd Zach. nr 7/8, s. 545, 1951.

^{276a} R. Spuhrmann, Kurze Gesch. der St. Cammin, Uns. Pommerland, 8 Jg. s. 299, 1923: „Camin ist eine der ältesten pommerschen Städte hervorgegangen aus einem wendischen Burgflecken“.

²⁷⁷ Łęga, Kultura Pomorza, s. 194—195, 387, poz. 23.

²⁷⁸ R. Kiersnowski, Kamień i Wolin, Przegląd. Zach. nr 9/10, s. 187,

tle świadectwa zabytków materialnych wydaje się sztucznym i nie opartym na jakichkolwiek danych. Należy przypomnieć, że każdy ośrodek zaludnienia staje się stolicą przede wszystkim pod wpływem swoich wyjątkowych walorów geograficznych, gospodarczych, militarnych lub strategicznych. W wypadku Kamienia momenty geograficzne już omówiliśmy, a gospodarcze mają potwierdzenie w skarbach mimo przewagi nad nim Wolina. Strategiczne nie stanowią pierwszorzędnych czynników, gdyż kluczem Dziwny był Wolin, ale militarne wraz z politycznymi nabierają szczególniejszej wagi i wydają się decydującymi (przy uwzględnieniu innych) momentami o wyborze Kamienia na stołeczną siedzibę książęcą po podboju wschodnich ziem wieleckich. Jest on niewątpliwie bardzo silnym grodem w XI i XII w., skoro w nim przebywa rodzina Warcisława w okresie prac misyjnych św. Ottona i trwających jeszcze walk z Wietami. Duńczycy ani razu go nie zdobyli i ograniczali swoją pod nim działalność do pustoszenia jego okolic w latach 1170 i 1173, jak to wyżej przedstawiliśmy. W siedem lat później król duński w czasie nowej wyprawy po dotarciu pod Kamień znowu rabuje jego okolice²⁷⁹. Widocznie obawiał się niepowodzenia przy zdobywaniu tego grodu. Świadczy to o wyjątkowych walorach obronnych²⁸⁰ Kamienia, wśród których dla stolicy w pierwszym rzędzie miało znaczenie istnienie w niej znaczniejszego zaludnienia. Od jego bowiem liczebności zależała zdolność obronna grodu, polegająca nie tylko na załodze, ale również na ludności, zamieszkującej podgrodzie. Musiało być ono dość ludne, zanim Kamień stał się stolicą.

Dalszy wniosek tegoż badacza dotyczy podgrodzia kamieńskiego, które rozwinęło się rzekomo pod wpływem działalności księcia, skierowanej przeciwko Wolinowi²⁸¹. Kiersnowski uznaje za niemożliwe powstanie i rozwój samorzutny Kamienia ze względu na bliskość i możliwość sprzeciwu ze strony Wolina. Istotnie tak by być musiało, gdyby książę pomorski występował w roli założyciela Kamienia i jego podgrodzia. Na taką inicjatywę książąt nic nie wskazuje. Krótki zaś opór Wolina przeciwko narzucaniu mu chrześcijaństwa, wygnanie z miasta misjonarzy i chwilowa niechęć Wolinian do nawróconego Kamienia nie mogą być uważane ani za wyraz istnienia głębszego antagonizmu między tymi miastami, ani za walkę Wolina z księciem. Są to po prostu odruchy obrony tradycyjnej wiary.

Nieznane są zatargi między Kamieniem a Wolinem na tle gospodarczym. Kamień nie miał danych stać się konkurentem świętego Wolina w X—XII w. Gdyby na tym tle powstała między nimi jakaś rywalizacja, to nie mogłaby tak łatwo i bez śladu wygasnąć. Zwykle jest to walka długotrwała, jak np. znany zatarg między Szczecinem a Stargardem. Najmniejszego śladu tego rodzaju stosunków między Wolinem a Kamieniem nie można stwierdzić. Przeciwnie, zagrożeni Wolinianie w czasie najazdu duńskiego (r. 1173) chronią się w obwarowaniach Kamienia, co świadczy o zgodnym współzyciu ich mieszkańców. Widocznie dwom miastom nad Dziwną nie było za ciasno. Każde

²⁷⁹ Saxo, p. 858: „Proxime ad urbem Caminum... Cuius septentrionali provincia armis incendioque vastata...”, (1170) oraz p. 891 (r. 1177).

²⁸⁰ L. Giesebrecht, Das pommersche Landwehr an der Ostsee, Balt. Stud. XI, z. 2, s. 8—9, nazywa Kamień jednym z najsilniejszych grodów.

²⁸¹ Kiersnowski, Kamień i Wolin, Przegl. Zach. nr 9/10, s. 182 i 187, 1951.

z nich miało wystarczające warunki dla swego rozwoju w IX—XII w.²⁸² Funkcje gospodarcze i obronne Kamienia wydają się być skoordynowane i prawdopodobnie uzależnione od możnego Wolina, zanim Kamień stał się od tego wolny, aby potem zająć stanowisko ośrodka stołecznego.

W stosunku do księcia pomorskiego Wolin nie jest ogniskiem oporu, jak Szczecin, z którym Wolin nie współdziałał w zatargu z Warcisławem w r. 1128.

Znacznie później, w końcu XIII w., Wolin wpadł w jakiś głębszy zatarg z księciem Bogusławem IV. Nie jest to jednak odgłos zadawnionej walki z księciem. Zresztą są to stosunki z okresu lokacji na prawie miejskim.

Widocznie nastąpiło szybkie wyrównanie zatargu, skoro książę w dokumencie z r. 1283 oświadcza na podstawie obrad ze swoimi wasalami, że puszcza w niepamięć zwaśnienie i zatwierdza nadane przez jego poprzedników przywileje²⁸³. W dyplomie z r. 1286 tenże książę rozszerza gospodarczy immunitet Wolina w celu podniesienia miasta z upadku. Mówi wyraźnie: „Item ipsi donavimus ad ipsorum egestatem expellendam“²⁸⁴. Nasuwa się przypuszczenie, że wspomniany zatarg łatwo mógł powstać na tle hojnego uposażenia w tym czasie Szczecina w wyjątkowe prawa handlowe, godzące w interesy Wolina i utrudniające mu prowadzenie zamorskiego handlu.

Niewątpliwie Kamień pod wpływem władzy i siedziby księcia miał inny układ stosunków społecznych. Książę bez trudności zdecydował o nawróceniu mieszkańców Kamienia bez jakichkolwiek postanowień wiecu, tej najstarszej instytucji słowiańskiej. Stała się ona widocznie w Kamieniu przeżytkiem najwcześniej ze wszystkich miast zachodniego Pomorza²⁸⁵. Wpłynąć na to mogła stała obecność księcia w swoim grodzie stołecznym, wzrost znaczenia możnych, warstwy najbardziej zbliżonej do dworu książęcego, oraz potrzeby utrzymania sprawności wojennej przede wszystkim w stolicy, wystawionej na możliwość napadu z morza i dość izolowanego położenia Kamienia w stosunku do Wolina (18 km, licząc wzdłuż brzegu Dziwny). Prawie analogiczne położenie miała Wołogoszcz oddalona od Uznoima o 26 i 10 km od morza. Nie brak też innego podobieństwa między Wołogoszczą a Kamieniem.

Oba grody znajdują się na wzniesieniach brzegów lądowych: Wołogoszcz na lewym Piany, a Kamień na prawym Dziwny w bezpośredniej bliskości przepław i wysp położonych w zwężeniu obu ramion. Kamień i Wołogoszcz od samego początku spełniały zupełnie analogiczne zadania grodów eksponowanych

²⁸² Nieprzekonywające jest twierdzenie Małowista, że na dwa duże porty przy ujściu Odry w ówczesnych stosunkach nie było miejsca. (Roczn. Dziejów Społ. i Gosp. X, s. 107). Po dwa współczesne porty widzimy nad Pianą (Uznoim i Wołogoszcz) i Dziwną (Wolin i Kamień). Stosunkowo bliski jest z rzędu piąty gród portowy — Szczecin. Por. Władysław Kowalenko, Przegląd Zach. R. VI, nr 5/6, s. 392, (1950), oraz Z. Sułowski, o. c. s. 441 (1952), który słusznie zapytuje, „dlaczego koniecznie widzieć jeden tylko duży port na Zalewie“.

²⁸³ P. U. II, nr 1262, 1283: „Insuper nos... cessabimus ab omni odio seu rancore, quam habuimus adversus divitem vel pauperem civitatis Wolin aliq(u)e(!) burgensium predictorum...“.

²⁸⁴ tamże, nr 1397, r. 1286. por. K r a t z, Die Städte der Pr. Pommern, s. 551, Berlin, 1865.

²⁸⁵ K. Wachowski, Słowiańszczyzna zachodnia, s. 240 (wyd. II, Poznań, 1950), nie stwierdza śladów wiecu w Kamieniu.

na czołowe pozycje obronne, zabezpieczające sąsiednie grody: Wolin i Uznoim. Oba też są początkowo jakby w służbie pomocniczej tych grodów. Oba też są potem grodami kasztelańskimi²⁸⁶. Z jednakowych też przyczyn, tkwiących w zniszczeniu Wolina i Uznoima w wojnach duńskich, wysunęły się na czoło życia politycznego. Kamień i Wołogoszcz stały się ich spadkobiercami i głównymi centrami gospodarczymi, nie tracąc przy tym swego znaczenia militarnego na dawnych szlakach żeglugowych na Pianie i Dziwnie. Rzecz jasna, że nie mogły one zastąpić niedawno jeszcze kwitnącego Uznoima i Wolina wskutek ogólnego upadku poziomu gospodarki Pomorza w końcu XII w. Same też powoli podnosiły się ze zniszczenia wojennego. W lepszych warunkach ukazał się wówczas Szczecin dotknięty najazdem duńskim raz jeden (1173), z którego wyszedł prawie bez szwanku, wyręczając się wielkim okupem wobec Duńczyków²⁸⁷. Szczecin w tych okolicznościach łatwo się wysunął na czoło miast pomorskich w rejonie Zalewu obok Kamienia i Wołogoszczy. Wtedy też potrafił zdobyć wyjątkowe uprawnienia nad Świną, zapewniając sobie w handlu zbożem stanowisko monopolowe w końcu XIII w.²⁸⁸.

Oprócz Wolina i Kamienia nad Dziwną zachowały się cztery grodziska w Jarzębowie, Sibinie, Połchowie i Kukułowie (zob. ryc. 3). Stwierdzona w nich ceramika wczesnohistoryczna wskazuje na dłuższe zaludnienie.

Gród w Jarzębowie²⁸⁹ położony na wzniesieniu lewego brzegu Dziwny uzupełnia jej obronę jako punkt pomocniczy pobliskiego Wolina. W podobnej też roli występuje gród w Sibinie na jej prawym brzegu, naprzeciwko jarzębowskiemu położony²⁹⁰. O wiele większe znaczenie od nich mógł mieć wyspowy pierścieniowaty gród połchowski²⁹¹. Przeznaczony był do obrony rozwidlenia Dziwny przy Wyspie Chrzęszczewskiej, zwłaszcza przy współdziałaniu pobliskiego Kamienia i Kukułowa^{291a}.

Inne dwa grody, w Kołczewie i Warnowie²⁹², położone na zachód od Dziwny na wyspie Wolin, nie miały bezpośredniego związku i udziału w obronie Dziwny.

²⁸⁶ Kasztelanowie w Kamieniu: Zawist—PU, I, nr 67, r. 1176; nr 70—1176, nr 74—1178; Unima nr 88—1171, nr 146—1208; Wargine nr 249—1228; Stoizlaus nr 272—1232, nr 283—1232, nr 305—1234, nr 406—1242.

Kasztelanowie w Wołogoszczy: Saxo, p. 924, Zulister dux, r. 1178; Nedamir—PU, I, nr 84—1190; Mirozlaus—PU, I, nr 250—1228, nr 255—1229; Preza nr 268—1230.

²⁸⁷ Saxo, p. 868; Barthold, Rügen und Pommern, cz. II, s. 229; O. Eggert, o. c., Balt. Stud. N. F. XXX (1928), s. 56.

²⁸⁸ Zob. przyp. 208, 211, 212.

²⁹⁰ Łęga, o. c. l. 327, 42 i s. 430 poz. 72, mapa III.

²⁹⁰ Wł. Filipiak, Badania ratownicze w Wolinie w r. 1952, rękopis.

²⁹¹ Łęga, o. c. s. 327, mapa III, Kiersnowski o. c. s. 196 (mapka) i s. 215.

^{291a} A. Haas, Vom Polchower Burgwall, Heimatkalender des Kreis Kammin, 1931, s. 42, wymienia na płd. zach. od grodziska w Połchowie stare grodzisko („der alte Burg Kucklow“), do którego jest przywiązana legenda o rycerzu-zbójniku. Autopsja Wł. Filipiaka potwierdziła informację Haasa o istnieniu w wymienionym miejscu grodziska, na którym przy powierzchniowym badaniu stwierdzono ceramikę wczesno-średniowieczną w r. 1953.

²⁹² Łęga, o. c. s. 328, poz. 45 i s. 430, poz. 76 (Kozlov). Filipiak, o. c., na półwyspie Jez. Warnowskiego od strony północnej zachowały się ślady wałów, sięgające 1 m wysokości (Warnowo). Wł. Kowalenko, Wyspa Wolin, Z Otchłani Wieków XXI, z. 3, s. 84, 1952.

ny. Tworzą one w systemie grupy jezior wyspowych linię obronną przebiegającą prawie przez środek wyspy w kierunku Lubina, z którym mogły stanowić silną zapórę dla desantów z morza, wysadzanych na północny brzeg wyspy wolińskiej. Służyły też celom obronnym ludności zamieszkującej brzegi przyległych jezior.

Brak badań terenowych nie pozwala na ściślejsze ustalenie chronologii grodzisk wolińskich. Niektóre z nich Łęga odnosi do VII—IX w. Również Rajewski zalicza całą grupę grodzisk wolińskich do tegoż czasu²⁹³. Za takim datowaniem przemawia ceramika dwóch osad nieobwarowanych, jednej w Wartowie i drugiej między jeziorami Zółcino i Domysłowskim²⁹⁴.

Inne grody — w Międzyzdroju, Świnoujściu i Lubinie (ryc. 3) powyżej zostały już omówione. Razem 11 grodzisk świadczy zapewne tylko w części ułamkowej o ówczesnych pozycjach obwarowanego osadnictwa, większych lub mniejszych skupień ludności na wyspie i jej najbliższej okolicy. Z tej liczby 7 znajduje się nad brzegami Dziwny i jej rozlewiskach (Wolin, Jarzębowo, Sibir, Połchowo, Kukułowo, Kamień, Kołczewo), dwa (Lubin i Świnoujście) nad Świną oraz w Międzyzdrojach nad zapiaszczonym odpływem Zalewu do morza. Dziesięć grodzisk poza warnowskim miało zadanie obrony komunikacji wodnej na brzegach wolińskich. Przy uwzględnieniu 6 grodzisk przeznaczonych do tegoż celu na wyspie Uznoim (Uznoim, Wołogoszcz, Kujawice, Nieprzemín, Świnoujście i Wir), nie trudno przyjść do konkluzji, że z 21 grodzisk stwierdzonych na uznoimskiej i wolińskiej wyspie 16 znajdowało się nad ich brzegami, a z tego 14 przy dzisiejszym stanie badań występuje na brzegach Piany (4), Świny (3) i Dziwny (7) w IX—XII w. Nie tylko liczba grodzisk nad każdą z nich, ale i znaczenie ich wyraźnie wykazuje, która z nich była wówczas główną arterią komunikacyjną i o której obronę najintensywniej dbano, która też przedstawiała największe skupienie osadniczo-grodowe. Obraz ten jeszcze jaskrawiej się potwierdza przy uwzględnieniu zasiedlenia wiejskiego brzegów Piany, Świny i Dziwny według Atlasu Kozierowskiego. Na brzegach Piany jest ich 13, a Dziwny 14 z XII—XIV w. (przy wykluczeniu wsi wnętrza wysp), gdy tymczasem nad Świną zaledwie 2.

W sumarycznym wyniku pozycje importów rzymskich, skarbów wczesnośredniowiecznych, grodzisk i osad wiejskich rozmieszczają się na tych trzech odpływach Zalewu Szczecińskiego odpowiednio do wartości użytkowej każdego z nich w ówczesnych stosunkach. Oddaje to następujące zestawienie:

	Piana	Świna	Dziwna
Importy rzymskie . . .	3	1	3 (4)
Skarby i monety pojedyncze	5	5	12
Grodziska	5	3	7
Wsie XII—XIV w. . .	13	2	14
Razem	26	11	36 (37)

²⁹³ Rajewski, Wołyn, Prz. Zach. R. II, nr 5, s. 447, 1946.

²⁹⁴ Łęga, o. c. s. 430 (620), poz. 77, mapa II (VII—IX w.), osada w Wartowie. Wł. Filipiak, o. c., osada między jeziorami, potwierdzona w r. 1952.

Powyższe uchwycenie w ramy liczbowe znanych nam zabytków materialnych, chociaż nierównej wagi i znaczenia z uwzględnieniem osad wiejskich wyraźnie ilustruje, gdzie i w jakim stopniu skupiało się przez szereg wieków zasiedlenie i jego działalność gospodarcza związana z morzem. Ponadto wielkość i rola w handlu Wolina i Uznoima poświadczona źródłami pisanymi oraz zadania obronne Wołogoszczy i Kamienia przemawiają za tym, że nie Świna, ale Piana i Dziwna w IX—XII w. były głównymi arteriami komunikacyjnymi i osadniczymi na uznoimsko-wolińskim odcinku wybrzeża.

Dziwna utrzymywała swe pierwszeństwo w ciągu IX—XII w. w stosunku do Piany, nie mówiąc o Świnie, która była zaledwie szlakiem tranzytowym, bezportowym, z trudnym przejazdem, ze znikomą ilością osiedli i bez większego ośrodka handlowego. Dziwna utraciła swoje pierwszeństwo na rzecz Piany, obok której zaczęła się ożywiać Świna w drugiej połowie XIII w. w związku z wybicciem się Szczecina na czoło miast portowych w rejonie Zalewu. Korzystanie ze Świny stawało się wówczas bardziej dogodnie aniżeli z Dziwny.

Silnie rozwijająca się żegluga kolonialnych miast powoli usuwała z widowni żeglugę słowiańską. Za podstawę jej rozwoju służyły nowe uprawnienia miast portowych i posługiwania się statkami o większej wyporności (Szczecin). Płytsza Dziwna z wielką tradycją słowiańskiej żeglugi traciła swe znaczenie. Pozostała jednak nadal ramieniem małej żeglugi, która się wiąże najściślej z tzw. problemem zapiaszczenia Dziwny. Jest to zagadnienie wielokrotnie omawiane w nauce, a jednak znajduje się w stanie wymagającym co najmniej nowego naświetlenia, a nawet rewizji w odniesieniu do XII i XIII w.

5. „Zapiaszczenie“ Dziwny

Mówiąc o spławności, czyli żeglowności szlaku wodnego, trzeba najpierw określić te pojęcia. Oba te słowa w swej treści są jednoznaczne. Spławny odcinek wodny jest zdatny do żeglugi, jak tłumaczy Słownik języka polskiego²⁹⁵: „Spławianie oznacza spust, przewóz, czyli żeglowanie“. W tym znaczeniu posługujemy się tymi wyrazami.

Labuda, uznając fakt wzrastającego zapiaszczenia Dziwny, widoczny już rzekomo w XII w., zwraca uwagę na tendencję powiększania się tonażu statków i twierdzi, że „oznacza to dla Wolina zupełne odcięcie od wielkich dróg handlowych“²⁹⁶. Nie opiera jednak swego wywodu na jakichkolwiek danych o pojemności ówczesnych statków. Na miejscu więc będzie uwzględnienie tego zagadnienia, tym bardziej że na podstawie danych archeologicznych i wyników badań naukowych można to określić. Po zapoznaniu się z tym materiałem można też będzie stwierdzić, w jakim stopniu Dziwna zdolna była w ówczesnych stosunkach do usług żeglugowych.

Zdatnymi do żeglugi korytami wodnymi w stosunkach średniowiecznych nazywamy takie, które mogły przepuszczać statki kilku- lub kilkunastotonowe, mające zanurzenie bardzo płytkie. Wikingowie przepływali morza na łodziach wyporności od 5 do 30 ton. Łódź wiosłowo-żaglowa, odkryta w Gokstadzie pod

²⁹⁵ t. VI, s. 303 i 304, spławianie, spławny, t. VII, s. 703 żeglowny, morze żeglowne.

²⁹⁶ Labuda, Problematyka, Prz. Zach. 3/4 1952, s. 541.

Oslo, pochodząca z początku X w., należała do najokazalszych pod każdym względem. Miała wyporności 30 ton²⁹⁷. Zanurzenie jej dochodziło zaledwie do 1,1 m przy całkowitym obciążeniu (40 osób). Zbudowana według wzoru gokstadzkiego łódź z całą obsadą odbyła podróż przez Atlantyk w r. 1893. Nie ma lepszego dowodu, że typ łodzi klepkowej tej pojemności był zdalny do żeglugi oceanicznej, skoro Norwegowie mogli na niej przepłynąć ocean, startując z portu w Bergen (1. V.) i lądując po 6-tygodniowej podróży w Nowym Yorku²⁹⁸. We flotyli Kolumba okrętek „Nina” miał zaledwie 40 ton i również szczęśliwie przebył ocean²⁹⁹. Badania nad zanurzeniem łodzi z X—XII w., jakie prowadził w Gdańsku O. Lienau³⁰⁰, wykazały, że nie przekracza ono 60 cm dla łodzi 5—8 ton wyporności. U wszystkich łodzi, odkrytych na Pomorzu w okolicy Gdańska (Orunia), Jez. Łebskiego, Bągartu i w innych miejscowościach, taka płytkość zanurzenia przy maksymalnym obładowaniu łodzi waha się od 30 do 60 cm. Żegluga na takich łodziach mogła się odbywać w korycie rzeki metrowej głębokości. Stwierdzenie to wyjaśnia, że w ówczesnych warunkach nieżeglowne koryta musiały być jeszcze płytsze.

²⁹⁷ Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, s. 90—93, Tafel, II, 1915. G. Kossinna, *Altgermanische Kulturhöhe* s. 48, Leipzig 1937, zwraca uwagę na wymiary łodzi gokstadzkiej: długość około 24 m, szer. ponad 5 m, wysokość 2 m, wioseł 16 par, ster boczny przy prawej burcie. Jest to łódź morską większą. Zaleta jej konstrukcji polega na płytkości zanurzenia, 1 m przy pełnym obciążeniu. R. Nordenstreng, *Die Züge der Wikinger*, s. 25, Leipzig 1925, podaje, że statki Wikin-gów na początku ich wystąpienia miały po 40—60 osób załogi, co jest przesadą. Istniały rzekomo też statki znacznie większe. We flocie Kanuta W. znajdował się okręt, który wziął udział w wyprawie do Anglii, mający 60 par wioseł. Z reguły zaś na początku XI w. okręty Wikin-gów według Nordenstrenga liczyły po 90 osób załogi i 20 par wioseł, co też wydaje się przesadą. P. Kunke l. Jumne, *5 Jahre Grabungen auf dem Boden der Wikingerzeitlichen am Dievenow*, s. 30, 1941 wymienia 5-tonowe statki Wikin-gów o zanurzeniu 0,5 m. Por. *Istorijska kultura drevnjej Rusi*, s. 282—291, Moskwa 1948, gdzie Woronin mówi o łodziach wikin-gskich i słowiańskich X—XI w. Słowiańskie były mniejsze od późniejszych kozackich, opisanych przez Beauplana, którymś Kozacy spływali Dnieprem ku Morzu Czarnemu. Podejmowały one 50—70 osób. Wymiary tych łodzi wynosiły: 18,3 m długości, 3,6 m szerokości i tyleż wysokości. Pokładów nie miały. Przy zalewaniu przez fale nie tonęły, utrzymywane na powierzchni wody zwojami trzciny umocowanymi przy burtach łodzi.

²⁹⁸ Vogel, o. c. s. 91. Por. Andersen, *Vikingefaerden (nach Chikago)*, Kristiania, s. 190, 1895. F. Genzmer, o. c. s. 57. K. Müller, *Altgermanische Meeres-herrschaft*, s. 349, Gotha, 1914.

²⁹⁹ I. Magidowicz, *Zarys historii odkryć geograficznych*, s. 199, Warszawa, 1952.

³⁰⁰ O. Lienau, w dwóch pracach: *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit* Gdańsk, 1934 i *Ausgrabung u. zeichnerische Wiederherstellung des frühgeschichtlichen Bootes vom Ufer des Lebasees bei Lebafelde Kr. Lauenburg*. *Monatsblätter der Gesellschaft f. pomm. Gesch. u. Altertumskunde*, 53 Jahrgang, nr 8, s. 145—150, 1939, wykazuje stopień zanurzenia największych statków towarowych z X—XI w. Wynosi ono zaledwie 50—60 cm przy pełnym załadowaniu dla 5—8 tonowych jednostek. Do tego zagadnienia powraca Lienau w nowej rozprawce: „Das Schiff auf der Bronzetür am Dom von Gesen“ w „*Zeitschr. f. Ostforschung*“, 1 Jahrg., z. 4, s. 516—524, 1952, Marburg/Lahn. Z podanych tam obliczeń i porównań wynika, że polska łódź żaglowo-wiosłowa, na której św. Wojciech odbył swoją podróż misyjną do Prusów, miała prawdopodobnie około 8 ton wyporności (7,6 t). Jej zanurzenie wg obliczeń Lienau (przy 34 osobach podróżujących) nie przekraczało 50 cm. Ilość tarcic łodzi, sposób budowy i analogia do odkrytych łodzi na wybrzeżu pomorskim pozwoliły ustalić domniemaną jej wymiary (13,3×3,3×1,0 m) oraz wyporność. Z cyframi tymi można się zgodzić bez większych zastrzeżeń.

Pierwsza wiadomość pisana o statkach i żegludze pomorskiej pochodzi z czasów pierwszej misji biskupa Ottona. Swoją podróż z towarzyszami odbywa on wyłącznie statkiem³⁰¹, ale o jego strukturze i pojemności nic nie wiemy. Przypuszczalnie wolno, że była to większa łódź żaglowo-wiosłowa. Dokładniejsze dane o statkach słowiańskich Sturlason przekazuje przy opisie wielkiej wyprawy floty pomorskiej Racibora na Konunguellę w r. 1135³⁰². Na każdej łodzi miało się znajdować 44 wojów i dwa konie. Łodzie te były większe od przeciętnych łodzi wikingskich. Nie różniły się od nich pod względem konstrukcji, jak to wykazują łodzie odkryte na Pomorzu³⁰³. Takie łodzie służyły początkowo do celów wojennych i handlowych w X—XII w. tak u Pomorzan, jak i u Duńczyków. Część floty duńskiej, złożonej z podobnych łodzi, wpłynęła w górę rzeki Warnawy w ziemi Obodryców w czasie wyprawy w r. 1160³⁰⁴.

O pojemności statków handlowych, pływających między Lubeką, Rugią i Gdańskiem na początku XIII w., dowiadujemy się z dwóch taryf portowych, rugijskiej — wydanej przez Wysława I z r. 1224 i gdańskiej Świętopełka II z r. 1220/27. Obie wymieniają statki różnej pojemności. Według pierwszej różnią się trzy kategorie: zawierające mniej niż 12 łasztów (około 25 ton), dalej od 12 do 18 łasztów (do 35 ton) oraz powyżej 18³⁰⁵. Do pierwszej widocznie się odnosi określenie „de navi parva“, a do trzeciej — „de navi magna“ przy wyznaczeniu opłaty celnej.

W gdańskiej taryfie ten podział na statki wielkie i małe wyraża się w wysokości świadczeń od rozbitków morskich: od kogi — 10 grzywien, od małego — 5³⁰⁶. Porównanie obu taryf pozwala w przybliżeniu określić, że wielki statek mógł mieć od 35 do 50 ton, a mały — 10 do 25 ton. Mimo znacznego postępu w budownictwie okrętowym i zwiększenia tonażu statków w XIV—XV w. potrzeby morskiej żeglugi handlowej obsługują wówczas także statki mniejsze. Miasto Gryfice w XV w. z portu nad Regą wysyłało na połów śledzi na otwartym morzu statki 10-łasztowe do Dragoe i z towarami do Rygi³⁰⁷. Z Gdańska w tymże czasie na Bornholm i do Szwecji po śledzie wyprawiały się małe szkuty 3,5-łasztowe (7 ton)³⁰⁸. Nawet w XVI w. kaprowie polscy mieli w swej flotyli małe stateczki (od 15 łasztów, tzw. szkuty), jak stwierdził Bodniak³⁰⁹.

³⁰¹ Herbord, II, c. 21, zob. przyp. 34.

³⁰² F. Dahlmann, *Gesch. v. Dänemark*, Bd. I, ks. II, s. 247, Hamburg 1840.
L. Koczy, *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów*. *Prace Kom. Hist. Poznańskiego T-wa Przyjaciół Nauk*, VIII, z. 3, s. 192 i 218, 1934.

³⁰³ Łęga, o. c. s. 284—287 i tabl. LXX, ryc. 457, łódź żaglowo-wiosłowa z Charbrowa n. j. Łeba pomieścić mogła około 50 osób. Miała 13,2 m długości i 3,3 m szerokości, wysokość nie ustalona. H. Lemcke, *Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boots*, *Die Bau u. Kunstdenkmäler*, II, H. 2, s. 305—317, 1911.

³⁰⁴ Wachowski, *Słowiańszczyzna zach. wyd.* II, s. 193.

³⁰⁵ CPD (Hasselbach), nr 150, 1224: „de navi minus, quam duodecim last sustinensi... de navi a duodecim usque ad decem octo... de navi decem et octo et supra...“

³⁰⁶ Perlbach, *Pommerell. Urkundenbuch*, nr 33.

³⁰⁷ Brüggemann, o. c. II, 1, s. 398, r. 1784.

³⁰⁸ Hirsch, *Handels- und Gewerbsgeschichte Danzig*, s. 263—266, Lipsk 1858.

³⁰⁹ Bodniak, *Polska a Bałtyk za ostatnich Jagiellonów*, s. 110, Kórnik 1946.

Powyższy przegląd wykazuje, że małe jednostki wyróżniają się dużą użytecznością i obok wielkich pracują na morzu w ciągu kilku wieków. Stwierdzenie to tym bardziej skłania do obrony żeglowności Dziwny w XII—XIII w. Małe stateczki nawet przy jej częściowym zapiaszczeniu mogły nadal przechodzić przez jej splecione ujście, które już nie dawało dostępu wielkim jednostkom.

Dopóki mały typ statku służył za transportowiec morski, nie można mówić o „kompletnym zapiaszczeniu“ Dziwny. Trzydziestotonowy statek przy swoim minimalnym zanurzeniu tak samo mógł przechodzić przez ujście Dziwny w XIII w. jak i w czasach wcześniejszych. Piana i Świna zaś w tym czasie miały nieograniczoną dostępność dla wielkich statków, które wówczas zaczynały przeważać w obrocie morskim. Dlatego Dziwna stać się musiała szlakiem mniejszego znaczenia. W tym sensie należy skorygować pogląd na żeglowność Dziwny.

Pojęcie nieżeglowności jest dość rozciągliwe i wiąże się przede wszystkim ze zmianą pojemności statku. W miarę rozwoju handlu i rybołówstwa morskiego powstawała konieczność zwiększenia zdolności przewozowej statków już w XI—XII (koga). Żegluga przez to stawiała coraz większe wymagania co do głębokości szlakom wodnym i portom. Tymczasem powstające nieraz ich zapiaszczenie zmieniało pozycję niejednego portu już w średniowieczu w związku z używaniem większych jednostek morskich. Dwie te przyczyny, sprzeczne w tendencji swego rozwoju, przyczyniały się do zmiany żeglownego koryta na nieżeglowne. Proces takich przemian zwykle dojrzał powoli. Powodował zanik szlaków zapiaszczonych dla wielkiego handlu i degradację portów na nich położonych. Powstawać musiały nowe. W czasach rzymskich północny odpływ Renu (Oude-Rijn) przy swoim ujściu do Oceanu miał port Fectio (Vechten). W okresie upadku cesarstwa uległ on zapiaszczeniu (pod Katwijk aan See)³¹⁰. Jego zadania przejął Dorstad nad Lekiem, słynny ze swego handlu. Fryzowie stali się w VII—IX w. głównymi pośrednikami między Zachodem a Bałtykiem. Handel ich zaczął upadać w okresie napadów Wikingów, którzy go kompletnie zniszczyli. Przypadające na ten czas powolne zapiaszczenie Leku uniemożliwiło późniejsze odrodzenie Dorstadu w X i XI w., a w XII w. Lek stał się martwym ramieniem Renu i żegluga na nim zupełnie ustała³¹¹. Wtedy nad Waalem powstał nowy port w Thielu. Trzecim podobnym przykładem wpływu zapiaszczenia jest słynna z obrotów handlu morskiego Brugia, centrum wymiany między północną a południową Europą. Prowadzący do niej kanał zaczął się zamulać w XIV w., gdy tymczasem tonaż stale się powiększała. Próby ratowania Brugii nie powiodły się³¹². Na przełomie wieków średnich handel z niej przeniósł się do Antwerpii.

³¹⁰ Vogel, o. c. s. 43 i 77.

³¹¹ Tenże, s. 106, przyp. 4 i s. 115; por. Wilkens, Zur Gesch. des niederländischen Handels im Mittelalter, Hansische Geschichtsblätter, XIV, z. I, s. 340—349, 1908. Zob. R. Andrees, Allgemeiner Handatlas, 41, C4—D4, Leipzig 1887.

³¹² E. Lavisse, Histoire générale, t. III, s. 439: „L'ensablement des passes du Zwin fut plus fatal encore. Les gros bateaux ne peuvent plus monter jusqu'au fond du golfe et les dragages ne parviennent pas à enrayer le mal. Au XV siècle le commerce se déplace vers Anvers“, II-me édition, Paris 1922. H. Pirenne, Gesch. Belgiens I, s. 289, 1899.

Według Brüggemanna, piszącego o stanie żeglugi na Pomorzu w końcu XVIII w., głębokość wjazdu do portu szczecińskiego niegdyś nie przekraczała 6—7 stóp (2,0—2,3 m). Wówczas statki ponad 50 łasztów prawie cały swój ładunek musiały przewozić do portu na mniejszych jednostkach. Gdy jednak w kilka lat przed r. 1800 jakieś zjawiska przyrody pogłębiły wjazd do 10—11 stóp, wtedy statki pojemności do 80—100 łasztów mogły swobodnie przez pewien czas wchodzić do tego portu. Ten sam autor twierdzi, że głębokość do 9 stóp zupełnie wystarczała dla ruchu 60-łasztowych statków. Pogłębienie zaś do 10 stóp otwierałoby dostęp do portu statkom 70—80-łasztowym³¹³.

Uwagi Brüggemanna, poczynione na podstawie autopsji, są bardzo cenne dla badań zdolności żeglugowej odpływów Zalewu i głębokości ich portów. Przede wszystkim wykazują one, jak mała była pojemność i zanurzenie ówczesnych statków handlowych i jak małej wymagały głębokości portów. Chodzi tu przede wszystkim o statki odwiedzające ówczesne porty różnych państw europejskich. Ponadto z danych powyższych wynika stwierdzenie, że stan zapiaszczenia drogi wodnej, prowadzącej z morza do portu szczecińskiego ulegał wahaniom, bez ingerencji ludzkiej pogłębiał się lub płycał wskutek oddziaływania sił prądów wodnych i wiatrów sztormowych. Były one głównymi czynnikami, które stwarzały na pewien czas pomyślniejsze lub gorsze warunki dla żeglugi na ujściowym odcinku odrzańskim. A więc warunki te nie były niezmiennie i nie wyrażały się w jednostronnym procesie zapiaszczenia. Przeciwnie, stwierdza się też jego czasowe zmniejszenie. Takie oddziaływanie morza nie mogło lokalizować się w okolicach Szczecina. Jego wpływ równocześnie musiał wywoływać analogiczne zmiany w ujściu Dziwny i Swiny, wystawionych na silniejsze, bo bezpośrednio oddziaływanie podobnych sił morza.

Powstaje zapytanie, czy nie mamy do czynienia z takim samym zjawiskiem okresowego zapiaszczenia lub odpiaszczenia się Dziwny w XII—XIII w.?

Wiadomość o jej zapiaszczeniu związana jest z późniejszą tradycją religijną, upamiętniającą misyjną działalność św. Ottona. Według niej dokonał on rzekomo cudownego osuszenia błotnistej i zalewowej części Wolina, gdzie stała kącina izolowana od miasta bagnami i połączona z nim osobnym mostem³¹⁴.

³¹³ Brüggemann, Beiträge zu der ausführlichen Beschreibung, s. 453—455, 1800. Bartoszyński, Odbudowa ujścia Odry, Monografia Odry, s. 560, przytacza charakterystyczną opinię Izby Handlowej Szczecina w sprawie toru wodnego, prowadzącego do portu szczecińskiego z końca XVIII w.: „...z 1200 statków, które rocznie do portu i z portu zawijają i wypływają, nie więcej niż sto z pełnym ładunkiem wymaga ponad 2,5 m głębokości i przez to mniej się zaleca osiągnięcie w krótkim czasie większej głębokości, gdyż około 50 statków przeładunkowych naraz byłaby pozbawiona swego utrzymania, albowiem wszystkie statki z pełnym ładunkiem mogłyby wejść i wyjść bez wyładowania lub ładowania na redzie”.

³¹⁴ Mnich priefl., I, II, c. 16: „Nam ubi, ea quam diximus. continua sita erat, fluvius redundans paludem facerat et iam undique circumfluentibus aquis, una tantum in parte per eam ponte porrecto fanum illud adiri poterat”. Autopsja nasza z września 1952 i informacja księdza Andrzeja Głapińskiego, proboszcza w Wolinie, pozwoliły stwierdzić przy kościele parafialnym i przyległym terenie istnienie znacznego, suchego dzisiaj torfowiska, którego grubość sięga 8 m, co stwierdzono przy kopaniu studni obok biura parafialnego. Niewątpliwie tworzyło ono ze wspomnianym przy kącinie jedno wspólne bagnisko w XII w. W jego łożysko wpływały wody Dziwny i otaczały południowo-zachodni odcinek miasta. Część tego bagniska uległa zasypaniu w średniowieczu.

Informacja ta pochodzi od Mnicha prieflingeńskiego i jest najstarszą wiadomością o wzbieraniu wód Dziwny, jak to domyślić się można z jego przekazu. Cud św. Ottona polegać miał nie tylko na nagłym osuszeniu błota, ale również na zamknięciu wałem miejsca, przez które wlewały się od czasu do czasu wzbierające wody Dziwny³¹⁵. Na miejscu kąciny zbudowano kościół pod wezwaniem św. Wojciecha z inicjatywy św. Ottona. Według żywociarza mamy tu do czynienia z ingerencją władz nadprzyrodzonych w związku z przyjęciem chrześcijaństwa przez mieszkańców Wolina. Fakt ten wyjaśniano w nauce przypuszczeniem, że św. Otton zarządził przeprowadzenie prac ziemnych, zabezpieczających tę część Wolina od wylewów³¹⁶. Biskup mógł skorzystać w tej akcji z przygodnie powstałego obniżenia poziomu Dziwny wskutek działania silnych wiatrów południowych. Wpędzają one zwykle masy wody z jej koryta do morza. Wtedy łatwo można było zbudować tamę i odgrodzić się od napływu wody z Dziwny. Fakt osuszenia błota nie ma jednak nic wspólnego z zapiaszczeniem Dziwny, która wówczas w najlepsze służyła do celów żeglugi. Nieznane są żadne utrudnienia z powodu płytkości jej ujścia. Na to w każdym razie nie wskazuje przytoczone źródło. Od niego więc nie można wyprowadzać początków późniejszego zapiaszczenia Dziwny. Inną natomiast jest rzeczą nawiązywanie późniejszych legend religijnych do wspomnianego cudu św. Ottona, którego kult wzmacniał się na Pomorzu, a wraz z tym rozszerzał się też zakres terytorialny skutków jego cudu i przenosił na koryto i ujście Dziwny. Odnosi się to do czasów, kiedy istotnie przejazd przez jej ujście nastęrczał trudności okrętom morskim. Jeden z hymnów religijnych, ułożony ku czci apostoła Pomorza i śpiewany w diecezji pomorskiej (kamieńskiej), spisany został w XV w.³¹⁷ Inne współczesne mu lub późniejsze nie różniły się od niego swoją treścią, jeżeli Bugenhagen, historyk Pomorza XVI w., również bez zastrzeżeń notuje w takiej samej wersji cud biskupa. Podbudowuje go jednak Bugenhagen wypadkami z wczesnych najazdów duńskich na Wolin, dokonywanych przez Dziwną. Według niego Wolinianie zgnębieni ich napadami obiecali biskupowi przyjęcie chrztu pod warunkiem zamknięcia Duńczykom drogi na Dziwnie, co się też stało wskutek modłów apostoła³¹⁸. Tam gdzie była dotąd droga dla statków, powstała na tym miejscu

³¹⁵ Tamże: „Jam vero palude cum summa, ut diximus, omnium admiratione siccata, eam quam crebra aquarum illuvies fecerat, aggere comportato suppleri foveam fecit, moxque oratorium ibi in honore beati Adalberti constituens, beatum illi Georgium collegam ascivit...“

³¹⁶ Haag, Pfahlbau und Entwässerung Julins, Balt. Stud. XXXII, s. 142, r. 1882. Por. Kiersnowski, Legenda Winety, s. 45. Przy współczesnych wezbraniach wód Dziwny zalewają one, jak widać, to samo miejsce obniżone, obok terenu dawnej kąciny. Znajdujący się tuż nadbrzeżny odcinek drogi zabezpieczono przed wylewem Dziwny znacznym podniesieniem jego poziomu przez nawiezenie gruzu w r. 1952. Autopsja Wł. Kowalenki, Informacje Wł. Filipiaka z r. 1953.

³¹⁷ „Andraee, abb. Bamberg de Vita Ottonis libri quatuor“ wyd. J. Schiuss, Kołobrzeg, 1681, s. 257: „Virtute nominis Divini fluminis Cursum strinxit pins...“ Również inne wersje są zasadniczo tej samej treści: „Deus, cuius virtute beatus Otto, confessor tuus et pontifex ad solindadum in fide gentes incrudelas rapidi fluminis prece construxit...“ Dalej porównaj przytoczone teksty przez Kiersnowskiego o. c. s. 45, i 147, przypisy 397, a także Haag o. c. s. 143.

³¹⁸ J. Bugenhagen, Pomerania, rozdział VII „Julina, Pomeraniae civitas“ s. 20—2; wyd. Baltazar z r. 1728, Gryfia: „Aiunt namque, cum se Dani atque Julinenses navali praeda mutuo conficerent — Julinenses verentes ne tandem Dani ipsorum iniuriis lacessiti suplicium sumerent urbis eversionem: divo Othoni proponunt

droga dla wozów. Tego ustępu nie można rozumieć w tym sensie, że Dziwna stała się martwą i bezodpływową. Raczej wysunąć można przypuszczenie, że uległo zapiaszczeniu jej ujście zachodnie, tzw. Świętoustcie, i to skojarzyło się w podaniu religijnym z cudownym osuszeniem Dziwny. Świętoustcie istotnie zostało w nie znanym bliżej czasie w średniowieczu (XIII, XIV w.?) zamknięte wydmiami i w żadnym ze źródeł nie występuje jako splawny odpływ Dziwny, gdy tymczasem znane było jako port jeszcze w 1186 r.³¹⁹ Nie brali też pod uwagę Świętoustcia Duńczycy, gdy okazali się w położeniu bez wyjścia na Dziwnie pod Kamieniem w r. 1170. Przepływ ten widocznie wówczas był bardziej płytki, aniżeli wschodnie ujście Dziwny, które wówczas również okazało się niezdatne dla przejazdu wielkich i ciężko obciążonych zdobyczą i jazdą okrętów duńskich³²⁰. Należy zaznaczyć, że jest o tym jedna jedyna wzmianka źródłowa u Saxa³²¹, nigdzie indziej nie potwierdzona źródłowo.

Z tego wynika, że w czasach nawracania Pomorza na początku XII w. nie można się dopatrywać zjawiska zapiaszczenia Dziwny, jeżeli w naszej dyspozycji jest jedynie legenda religijna, stworzona w celu podniesienia zasług apostoła Pomorza, i to w czasach znacznie późniejszych. Informacja o rzekomej prośbie Wolinian dotyczącej zamknięcia ujścia Dziwny dla zabezpieczenia od najazdów Duńczyków jest legendarnym wymysłem. Nie mogli oni prosić o odcięcie ich od morza, z którego żyli. Mając duże doświadczenie morskie, Wolinianie doskonale rozumieli, że i po zamknięciu Dziwny Duńczycy mogli bez wielkich trudności docierać do ich miasta Świną. W legendzie tej nie można się doszukiwać jakichkolwiek nawiązań do zjawisk faktycznych na Dziwnie w okresie jej pełnej splawności w XII w.

Nie można się zgodzić ze stanowiskiem Kiersnowskiego³²² ani Sułowskiego³²³ oraz też wszystkich poprzedzających ich badaczy³²⁴ o rzekomych trudnościach

conditionem ut crederent in Christum, modo ab ipso impetrarent, ut flumen, per quod facillimus Danis patebat accessus, opletto coiret alveo. Quod adeo Christi pietas, divi Othonis invocata precibus, mox perfecit, ut iam pedestris terreaque sit via, ubi olim navigabatur...“ Por. Barthold, o. c. I, s. 412, przypis 2, a także Kiersnowski, o. c. s. 147. przyp 397.

³¹⁹ PU. I. nr 102: „naves et tabernae inter Zwinam et Zwantuust“, nadanie Bogusława I. Czasu zamknięcia Świętoustcia nie da się ustalić. Badania Schützego, Die Divenowpforte, Jb. d. Geog. Ges., Greifswald. LIII—LIV, 1935/36, stwierdziły, że mierzeja wolińska powstała przy Świętoustciu i potem je zamknęła, wówczas jezioro Koprowo stało się bezodpływowe. Por. M. Czekańska, Obszar ujścia Odry, Monografia Odry, s. 168—170.

³²⁰ Saxo, p. 859—860 (MGSS t. 29, s. 133, r. 1170). Por. Barthold, o. c. II, s. 206. Burkhardt, Zur Lage Vineta, Mannus, XVI (1924), s. 116. O. Eggert, o. c. Balt. St. XXX (1928), s. 36—47. Czaplewski, o. c. s. 15—16. Kiersnowski, o. c. s. 54. Sułowski, o. c. s. 377.

³²¹ Zob. przyp. 329—330.

³²² Kiersnowski, o. c. s. 45 i 54 podkreśla znaczenie całkowitego zamulenia Dziwny i dalej stwierdza, że „początki praktycznego znaczenia tego procesu dają się już śledzić w żywotach św. Ottona“.

³²³ Sułowski, o. c. 377: „Proces zapiaszczenia Dziwny nastąpił stosunkowo niedawno przed rokiem 1170, a był już w toku w r. 1124, skoro ją można było u nać za wodę stojącą. Zgodnie z tym późniejsza tradycja łączy zamknięcie wjazdu do cieśniny z cudem św. Ottona, datę tę uznają geologowie za zupełnie prawdopodobną“. Autor ten uważa jednak, że „przypisywanie jej niesplawności dla czasów przed X.I wiekiem stanowi anachronizm“. Tu należy przypomnieć, że powolny odpływ Dziwny nie jest

żeglugi na Dziwnie w czasach Krzywoustego. Jako argument zaświadcający sprawny stan żeglugi na niej służyć może fakt wysłania z Wolina do arcybiskupa Lundu delegacji i darów na statku przez św. Ottona w celu pozyskania jego zgody na podjęcie pracy misyjnej na Rugii³²⁵. Arcybiskup nie przychylił się do prośby św. Ottona, ale rewanżując się za dary, wysłał biskupowi wielki statek załadowany masłem³²⁶. Nie wiadomo, kiedy odbyła się wymiana tych darów przez morze. Wydaje się jednak, że Dziwna była jedyną najkrótszą drogą między obu stronami. Jej punktem wyjścia był Wolin. Do niego też był skierowany wielki statek arcybiskupa. Widocznie Dziwna była dostępna dla morskich większych jednostek. Wydaje się nieprawdopodobne, ażeby podróż w tym wypadku odbywać się mogła jakąś inną okreśną drogą. Według hymnów ku czci św. Ottona Dziwna była utartą drogą wczesnych najazdów duńskich, „per quod quam facillimus Danis patebat accessus“³²⁷. Trudne położenie floty duńskiej w r. 1170, kiedy nie mogła z Dziwny wydostać się na morze wskutek płytkości jej ujścia, wydaje się być okolicznością przypadkową. Gdy kierownictwo wyprawy stwierdziło niemożliwość powrotu do Danii przez jej ujście, zwołana została rada wojenna w celu wybrania powrotnej drogi³²⁸.

wynikiem tzw. „zapiaszczenia“, lecz małej różnicy poziomu wód morza i Zalewu. Z tego wynika zjawisko łatwego przepływania prądów wody z morza do Zalewu Świną i Dziwną pod działaniem wiatrów. Również powoli płynie Świną. Nie wiadomo dłażego Czaplewski nazywa ją „byстрыm upływem“ (o. c. s. 13), chyba dla podkreślenia rzekomej różnicy między Świną a Dziwną. Por. Czekańska, o. c. s. 176 i 186. Na powolny bieg wszystkich trzech odpływów Zalewu już dawno zwrócił uwagę Klempin (Die Lage der Jomsburg, Balt. Stud. XIII, s. 64, 1847), gdzie pisze: „Zugleich ist das Gefälle der drei Odermündungen so gering, dass nach dem Wechsel der Winde das Meer fast eben so häufig in das Haff einfließt, als dieses in das Meer — eine Erscheinung, die unter den Schiffern als eine — und ausgehende Strom sehr beachtet wird“. Por. też takie samo zjawisko wstecznego biegu wód rz. Wolchowa, trwające kilka dni, zarejestrowane kilkakrotnie przez nowogrodzkie latopisy. Powieś' wriemiennych let, cz. I, s. 109, r. 1063 i in. cz. II. Komentarz Lichaczewa, s. 393, 1950.

³²⁴ Przykładowo podajemy kilku autorów zaprzeczających żeglowności Dziwny w XII w.: Barthold, *Gesch. v. Rügen u. Pommern*, I, s. 303, r. 1839. L. Giesebrecht, *Wendische Geschichten*, aus der Zeit der ersten Ludolfinger. Balt. Stud. VII, s. 26, 1843; tenże, *Wendische Gesch.* I, s. 27 i 203; II, s. 159, 214, przyp. 3, III s. 366. Petzsch, *Wolin oder Peenemündung? Unser Pommerland*. Jahrgang 10, (1925), s. 87. J. Leutz - Spitta, *Neues Material zum Jomsborg Problem*, *Unser Pommerland*, Jg. 18 (1933), s. 89 (około 1000 r. Dziwna była wolna od zapiaszczenia). R. Hennig, *Wo lag Vineta?* s. 22—24. Lipsk 1935.

³²⁵ Herbord, I, III, c. 30, r. 1128: „Iwanum... et alios nuncios navigio cum litteris et muneribus illo pro licentia direxit“.

³²⁶ Herbord, tamże: „Annuit ille cum benignitate, ac litteras, donaria navemque grandiusculam, butiro plenam, signum dilectionis et amicitiae mittens“. Por. Ebbö, I, III, c. 23: „Sed et naviculam butyro refertam idem archiepiscopus beato patri nostro pro munere direxit“. W. Vogel, *Wo lag Vineta? Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 61, s. 188, r. 1936. Bollnow, *Das Vineta-Problem im Lichte der Verkehrswissenschaft*, *Monatsblätter*, nr 3, Jg. 50 (1936, März) s. 39 i 43 stwierdza znaczenie komunikacyjne Dziwny na podstawie relacji Herborda (III, c. 30) i Ebböna (II, c. 15) na początku XII w. Na niej pod Wolinem zbiegały się drogi lądowe i wodne z Danii, Niemiec i Polski. ³²⁷ Zob. przyp. 318.

³²⁸ Saxo, p. 859: „Ubi reducendae expeditionis summa cum totius exercitus haesitatione consilium agitantes, qua parte pontum repeterent, ambigebant“. O. Eggert, o. c. Balt. Stud. XXX (1928), s. 46: „Hier hielt man über den Rückweg ins offene Meer einen Kriegsrat ab“.

Z tego można wnioskować, że Duńczycy byli zaskoczeni tym stanem Dziwny. Nie można bowiem przypuszczać, ażeby oni nie znali jej warunków żeglugowych przy utrzymywaniu przez wieki ożywionych stosunków handlowych z portami rejonu odrzańskiego, a zwłaszcza z Wolinem.

Stwierdzić jednak przy tym należy, że mimo to Waldemar I i Kanut VI nie podjęli żadnej ze swoich wypraw przez ujście Dziwny w końcu XII w., a pierwsza ich próba sforsowania jej dolnego odcinka w 1170 okazała się niemożliwa. Wymaga to wyjaśnienia. Punktem wyjścia ich wypraw z Danii były wyspy na zachód od Piany położone. Najkrótsza więc droga dla nich do portów Pomorza Zachodniego szła przez Pianę, a w razie jej zamknięcia Duńczycy korzystali ze Świny, gdzie nie było silnych punktów oporu. Tu mogli bez przeszkody przeprowadzić swoją flotę do Zalewu i z niego skierować się do upatrzonych portów słowiańskich. Nie znamy ani jednego wypadku jakiegokolwiek próby zamknięcia Duńczykom drogi na Świnie i zmuszenia ich do cofnięcia się, do czego ich na Pianie nieraz zmuszały Uznoim i Wologoszcz. W tych warunkach próba przejazdu przez odległą i dobrze ubezpieczoną grodami Dziwnę była zbędna i mniej pewna niż przez Świnę. Krytyczne położenie Duńczyków u ujścia Dziwny (r. 1170), wówczas żeglownej, tłumaczyć można stanem atmosferycznym morza. Wiatr z południa mógł nagle spowodować na pewien czas obniżenie poziomu wód Dziwny. Saxo informuje o szalejącej wówczas burzy. Uniemożliwiła ona przeprowadzenie zamierzonego pogłębienia dna Dziwny. Widocznie zapiaszczenie nie przedstawiało wielkiej zapory. Tylko lekkie statki rugijskie pośpiesznie przewleczone przedostały się na morze. Z przebiegu tego wypadku z flotą duńską nie można wysnuwać wniosku o kompletnej niespławności Dziwny. Można jedynie mówić o czasowych trudnościach powstałych wówczas dla okrętów floty duńskiej³²⁹. Na tymczasowość takiego stanu wskazywał także wojennej doświadczony Duńczyk. Zwraca on uwagę rady wojennej na niemożliwość wyjazdu na morze, dopóki ono nie wróci, to znaczy, nie wpłynie do ujścia Dziwny i zwiększy jej głębokość. Stąd wynika, że jej spłylenie było spowodowane silnymi wiatrami południowymi³³⁰. W analogicznych podobno warunkach znalazły się okręty duńskie przy ujściu Świny, gdy z 6 okrętów Absalona 3 osiadły na mieliźnie³³¹. A przecież wówczas Świna nie była zagrożona zapiaszczeniem. Na tle tych rozważań bardzo charakterystyczną ocenę tej sytuacji na Dziwnie podaje Burkhardt: „Jedenfalls war dieser Weg damals bekannt und unter besonders günstigen Verhältnissen (Hochwasser) auch noch fahr-

³²⁹ Saxo, p. 860: „Regianis solis sex parvulas rates hac arte aducere contigit. ceteras vero oneribus admodum impeditas disiungi quam abstrahi facilius fuit“. Przewleczono je na belkach do morza, Eggert, o. c. s. 47 (1928).

³³⁰ Saxo, p. 859 (MGSS, t. 29, s. 133): „Quem Gero quidam, regionis eius locorum peritus adeo vadosum incertaeque profunditatis asseruit. ut eum aestus dumtaxat regressu suo meabilem faciat“. Niewątpliwie wspomniany Gero miał na myśli wiatr z morza, w czasie którego fale morskie napływające do Dziwny podniosą jej poziom i umożliwią wyjazd na morze, nie chodzi tu bowiem o żaden przyływ nie istniejący na Bałtyku. Por. O. Eggert, o. c. s. 46, przypis 4.

³³¹ Knytlinga saga, c. 124. Por. Kombs, Die Kriege Waldemars und Knuts gegen Rügen und Pommern, Balt. Stud. I, (1832), s. 70—71, przypis 74. L. Kücken, Geschichte der Stadt Cammin in Pommern, s. 12, Kamień 1880. O. Eggert, o. c. s. 50, przyp. 4, podnosi zastrzeżenie, że w tym wypadku nie chodzi o ujście Świny, ale o miejscowość położoną u wybrzeży Danii.

bar³³². Wpływ wiatrów na stan dróg wodnych Wybrzeża jest duży i zależy od ich kierunku. Wiatry południowe wywołują bardzo szybko wysychanie trzęsawisk i błot³³³, a z powodu wzmożonego odpływu wody ku morzu w rzekach i źródłach zaznacza się duży spadek jej poziomu. Miejsca zaś płytkie wynurzają się spod wody, co szczególnie wyraźnie występuje nad Dziwną i dwóch innych odpływach Zalewu, według Klempina³³⁴.

Wiatry zaś północne wpędzają masy wody morskiej do rzek i powodują zalanie miejsc niskich oraz przenikanie wody słonej do źródeł i studzien miast nadmorskich. W czasie tych wiatrów Zatoka Uznoimska tak silnie wzbiera, że łączy się z jeziorem Smolno w jedno wielkie rozlewisko³³⁵. Najnowsze badania geograficzne stwierdzają zmianę poziomów wód Zalewu pod ich wpływem w stosunku do ich stanu normalnego. W czasie północnych wiatrów w ciągu kilku godzin różnica ta sięga 40 cm³³⁶. Wzbieranie i opadanie wód w znacznie węższych odpływach Zalewu zaznacza się o wiele silniejszymi wahaniami.

Podkreślając powyższe, nie można Dziwny nazwać wówczas zapiaszczoną i zamkniętą dla żeglugi statków morskich, ponieważ wysoki stan wody w Dziwnie był częsty pod wpływem wiatrów północnych. Stwierdzenie czasowego ograniczenia żeglowności Dziwny nie można przenosić na wszelkiego rodzaju statki, a zwłaszcza handlowe, wyróżniające się płytkim zanurzeniem. Inaczej jest z okrętami wojennymi. Duńczycy w okresie wojen ze Słowianami o Rugię i Pomorze Zachodnie prowadzili prawdziwy wyścig zbrojeń na morzu w połowie XII w. Bronili się przed groźnymi najazdami flot słowiańskich nie tylko zorganizowaniem związku marynarzy w Roskildzie o szerokich uprawnieniach³³⁷, ale i powiększeniem tonażu swoich okrętów. Za czasów Waldemara I Duńczycy przewozili na nich nie tylko piechotę, ale i jazdę³³⁸. Przemawia to za wielkimi wymiarami ich okrętów. Nic więc dziwnego, że przy ujściu Dziwny flota duńska znalazła się w położeniu trudnym, a nawet niebezpiecznym w czasie szalejącej burzy.

Należy też wziąć pod uwagę nie tylko zjawiska akumulacji morskiej, zapiaszczające ujście Dziwny, ale również i sztormy morskie. Dokonywać one mogły przy jej ujściu odwrotnych działań: przerywać zapiaszczone miejsca i otwierać

³³² Burkhardt, Zur Lage Vineta. Mannus XVI (1924), s. 116.

³³³ Brüggemann, o. c. I, s. XXIII.

³³⁴ Klempin, Die Biographien d. Bischofs Otto, Balt. Stud. IX, z. 1, s. 245, 1842.

³³⁵ Brüggemann, o. c. s. XXXIII, a także Berghaus, o. c. II, 1. s. 421—422.

³³⁶ Czekańska, o. c. s. 187. Por. Bartoszyński, Odbudowanie ujścia Odry, Monografia Odry, s. 564.

³³⁷ Saxo, p. 687—688, r. 1151; Giesebrecht, Wend. Gesch., III, s. 51. Dahlmann, o. c. s. 262—263.

³³⁸ Po najeździe Ratibora na Konunguellę król duński Eryk, wzorując się na Pomorzanach, wprowadził po raz pierwszy (chyba od czasów Wikingów?) zabieranie na wyprawy po 4 kancie na każdy okręt, Dahlmann, o. c. s. 247. W ten sposób oddziały kawalerii zaczęły brać udział w wyprawach duńskich. Widzimy je w akcji Waldemara I na Wolinie w r. 1170. Najstarszy przekaz o tym pochodzi od Saxa: p. 661 r. 1136?, MGHSS, t. XXIX s. 85: „...maritimae Danorum expeditioni primus equos adiecit, quaternos singulis navigiis mandans, eumque, morem diligens posteritatis cura servavit”. Widajewicz, Słowianie Zachodni na Bałtyku, s. 28, Toruń, 1933, nazywa to swego rodzaju „wyścigiem zbrojeń”.

w nich głębie dogodne dla przejazdu wielkich statków³³⁹. O zmianie głębokości drogi do portu szczecińskiego pod wpływem działań zjawisk atmosferycznych już pisaliśmy. Wpływały one na utrudnienie lub ułatwienie żeglugi przez wzmoczenie lub zmniejszenie zapiaszczenia szlaku żeglugowego. Sztormy morskie nieraz niszczyły wąskie mierzeje i otwierały łatwy dostęp do morza w miejscach przedtem zamkniętych, jak to się nieraz działo na mierzei uznoimskiej pod Dąbrową lub wiślanę³⁴⁰ i innych.

Oczywiście, że tłumaczenie płytkości lub pełnej żeglowności Dziwny przyczynami atmosferycznymi ma wartość względną i nie wyjaśnia jej stopnia stałej użyteczności, ponieważ nie można stwierdzić, jak długo trwały głębie sztorowe i opierały się ponownemu zapiaszczeniu. Również nie można stwierdzić na podstawie obserwacji geologicznych właściwego wyglądu interesującego nas odcinka wybrzeża w XII w. Wiadomo tylko, że proces zapiaszczenia okolic ujścia Dziwny był wówczas w toku, ale nie może być mowy o jej zamknięciu przez niedostępną mieliznę lub wydmy.

Za słusznością tego poglądu przemawia immunitet gospodarczy, wydany Szczecinowi przez Barnima I w r. 1243. Treść jego wskazuje na istnienie ruchu handlowego na Dziwnie³⁴¹. Ujściowy port Dziwna, położony na zachód od Jeziora Wrzosowego, był wylotową pozycją na morze oraz miejscem częstego pobytu statków handlowych kupców szczecińskich. Wspomniany przywilej przyznawał im zniżkę opłat celnych w Dziwnie i Kołobrzegu³⁴². Zapewne uprawnienie to Szczecinianie otrzymali na skutek własnych zabiegów i starań. Wy magały tego ich potrzeby związane z handlem i żeglugą na odcinku Szczecin—Dziwna—Kołobrzeg. Obdarzony prawem magdeburskim Szczecin zatroszczył się o uzyskanie tej ulgi w dwóch celnych komorach morskich. Szczególnie ważny był dla Szczecina ułatwiony kontakt handlowy z Kołobrzegiem, wówczas znacznym portem. Najkrótsza droga ze Szczecina na morze i do Kołobrzegu prowadziła przez ujściowy port Dziwny³⁴³. Utrzymywanie w nim książęcej komory celnej poświadcza jego aktywność. Nie może więc być mowy o zaniku żeglugi na Dziwnie, skoro jej port wylotowy był stacją przepustową dla rozwijającego się z dużym rozmachem Szczecina. Gdyby zapiaszczenie tego portu uniemożli-

³³⁹ W. Vogel, *Wo lag Vineta? Hansische Geschichtsbl.* t. 61, (1936) s. 185. Por. Bartoszyński, o. c. s. 564: „Prądy (morskie) w czasie wiatrów z morza porywają wielkie masy piasku z brzegów rzek i powodują znaczne zmiany dna”.

³⁴⁰ Hennig, o. c. 85, mówi o sześciokrotnym przerywaniu usypisk wydmych na wschodnim brzegu wyspy uznoimskiej w XVIII w. W. Hartnack, *Die Küste Hinterpommerns* s. 68 (o mierzei wiślanej). Quade W., *Die historischen Tiefen in der Frischen Nehrung*. *Mittel. d. Westpr. Gesch. Ver.* XXIV (1925), s. 1 i n., cyt. Czaplowski, o. c. s. 9 przyp. 17.

³⁴¹ PU, I, nr 417, r. 1243: „Preterea contulimus civibus nostris in Stetin, ut liberi sint a theloneo et ab ungeld a bonis suis per totam nostram terram, nisi in Divenow et in Colberge, ubi dabunt thelonei et ungeld dimidietatem”.

³⁴² M. Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, s. 28. Szczecin, 1911. H. Члѝо-пѝока, *Lokacja Szczecina na prawie niemieckim*. *Przegląd Zachodni*, nr 3/4, s. 626, 1952.

³⁴³ Burkhardt, o. c. Mannus XVI, (1924), s. 116: „Die Divenow (heute noch) den kürzesten Weg von Stettin zur Ostsee darstellt u. der damalige Handelsverkehr von Ost- und Nordeuropa...”

wiało żeglugę, nie stałby się on przedmiotem zabiegów ze strony Szczecina o zniżkę ceł w nim obowiązujących³⁴⁴.

Taka interpretacja przywileju z r. 1243 znajduje potwierdzenie w ukształtowaniu sieci ówczesnych dróg handlowych na Pomorzu. Według mapy Rauersa Szczecin i Kołobrzeg łączy droga lądowa przez Gryfice i Trzebiatów³⁴⁵, a nie przez port Dziwnę. Gdyby kupcom szczecińskim zależało na otrzymaniu ulg celnych na tej właśnie linii komunikacyjnej prowadzącej do Kołobrzegu, to nadanie niewątpliwie dotyczyło komór lądowych między Kołobrzegiem a Szczecinem. Skoro jednak tak nie jest, to upatrywanie w Dziwnie dogodnego punktu na tym odcinku lądowej drogi wydaje się zupełnie niewiarogodne. Raczej sens przywileju oznaczać może troskę księcia o ożywienie żeglugi na Dziwnie przez zastosowanie ulg celnych w jej ujściowym porcie. Istnienie na Dziwnie trzech portów: Wolina, Kamienia i Dziwny między większymi portami — Szczecinem i Kołobrzegiem — przemawia mocno za utrzymywaniem między nimi żeglugi o szerszych celach handlowych. Z tego względu nie można się zgodzić z poglądem Henniga o zupełnej niezdatności do żeglugi Dziwny. Wyraża on go w bardzo zdecydowanej formie: „Die Vorstellung, dass vor 800—1000 Jahren die Dievenowmündung ein hochwertiger Fahrweg für Kauffahrtei- und Kriegsschiffe gewesen sein könne, ist schlechthin phantastisch“³⁴⁶. Tamże stwierdza dalej: „Die Dievenow wurde in ihrer versickernden Mündung überhaupt nie benutzt und nachweislich für Seeschiffe stets zu flach. Lediglich als «kleiner Sund» zwischen Wollin und Kammin wurde sie befahren“. Wypowiedź ta niczym nie jest poparta. Prawie ten sam sens ma twierdzenie Czaplewskiego, że kupcy zagraniczni nie korzystali z Dziwny przy podróżach do Wolina³⁴⁷. Wywołało ono słuszny sprzeciw Kiersnowskiego, który zwraca uwagę, że informatorzy Adama znali wyspowe położenie Wolina, a więc docierali do niego Dziwną³⁴⁸. Sławność Dziwny w czasach późniejszych potwierdza przywilej lokacyjny Kamienia. Barnim I w r. 1274 nadaje mu prawo lubeckie³⁴⁹. Treść przywileju nie wskazuje na ograniczone możliwości żeglugi na Dziwnie i jej ujściu. Obcy kupcy w funkcjonującej morskiej komorze celnej w Kamieniu mają uiszczać należne księciu opłaty według taryfy gryfickiej.

³⁴⁴ Nie podobna przypuszczać, ażeby w tym przywileju chodziło o zwolnienie od ceł lądowych w Dziwnie i Kołobrzegu. Kołobrzeg znajdował się na głównym szlaku lądowym biegnącym przez Szczecin—Kamień—Trzebiatów—Kołobrzeg, a w takim razie zjeżdżanie z niego dla handlu w małym osiedlu ujściowym Dziwnie (West-Dievenow) nad Dziwną nie mogło mieć aż takiego znaczenia, ażeby Szczecinianie mogli zabiegać o uzyskanie w nim osobnego uprawnienia na zniżkę ceł. Sprawa przedstawia się inaczej, gdy przywilej z r. 1243 interpretujemy na tle handlowych potrzeb Szczecina na szlaku morskim Szczecin—Dziwna—Kołobrzeg. Hennig, *Wo lag Vineta* s. 24, uznaje osiedle Dziwnę za port morski (ein kleiner Seehafen), ale mimo to nie wiąże go z żeglugą na Dziwnie.

³⁴⁵ Rauer, *Zur Geschichte der alten Handelsstrassen in Deutschland*, *Petermanns Mitteilungen* 52, s. 49, Gotha 1906.

³⁴⁶ Hennig, o. c. s. 24.

³⁴⁷ Czaplewski, o. c. s. 14.

³⁴⁸ Kiersnowski, *Kamień i Wolin*, *Przeg. Zach.* nr 9/10, s. 183, przypis 21, 1951.

³⁴⁹ PU, II, nr 981, 1274: „... in eodem stagno... Camynense dedimus... plenam libertatem et facultatem piscandi et pisces capiendi cum minoribus retibus qualibuscunque et ceteris instrumentis valentibus ad piscandum, excepta sagena, quam eisdem non licenciavimus... Si vero cives vel quidam de civibus Camynensibus in cap-

Ponadto mieszkańcy Kamienia zwolnieni są od cel w całym księstwie, tudzież od powiosłowego i sieciowego przy połowie śledzi w otwartym morzu (*in captura allec in salso mari*). Handel i rybołówstwo morskie, jak widać, nawet w drugiej połowie XIII w. nie doznają żadnego ograniczenia z powodu rzekomej nieużyteczności ujścia Dziwny. Przywilej lokacyjny Kamienia w zakresie żeglugowym niczym się nie różni od innych uprawnień miast nadmorskich. Przyznaje mu się te same prawa, co i miastom, gdzie uprawiano wielkie rybołówstwo i handel morski, jak Kołobrzeg i Szczecin. Kołobrzeżanie np. otrzymują zwolnienie „*in captura allecium*“ od powiosłowego (1266), z tą jednak różnicą, że oni też byli wolni od opłat „*de navi*“³⁵⁰.

Zastanawiające jest przy tym, że dnia następnego (6 I 1274) po wystawieniu dokumentu lokacyjnego dla Kamienia Barnim I ogłasza wzięcie pod swoją opiekę rozbitków morskich³⁵¹. Ich osobom, okrętom i uratowanemu mieniu zapewnia książę wolność i bezpieczeństwo. Zbieżność dat ogłoszenia opieki nad rozbitkami z lokacją Kamienia nasuwa przypuszczenie o istnieniu genetycznego związku między tymi dokumentami. Drugi (z dn. 6 I) wynikał z potrzeby ożywienia ruchu handlowego w Kamieniu i jest, jak się wydaje, następstwem pierwszego. W każdym razie mógł się przyczynić do podniesienia aktywności żeglugi w ujściu Dziwny.

Nie zalegał też beczynnie wówczas woliński odcinek Dziwny. Barnim I wykazuje duże zainteresowanie sprawą ożywienia na nim żeglugi. W 3 lata po wydaniu wspomnianego przywileju dla Kamienia (1274) Barnim I ogłasza zarządzenie zapewniające zwolnienie od wszelkich opłat kupcom przybywającym na statkach do Wolina z miast i ziem jego księstwa: „*de navibus et rebus suis... thelonium nullum dabunt*“³⁵². Dokument ten wyraźnie podkreśla, że chodzi tylko o tych kupców, którzy przybywają do Wolina drogą wodną („*visitantes navigio opidum nostrum Wolin*“). Zarządzenie księcia zmierzało do stworzenia pomyślniejszych warunków dla rozwoju miasta przez ożywienie żeglugi na Dziwnie, chociaż się odnosi jedynie do kupców księstwa.

Intencja obu przywilejów dotyczących Kamienia i Wolina, wydanych kolejno w małym odstępie czasu (1274, 1277), niedwuznacznie wskazuje na istnie-

tura allec in salso mari suis retibus vel instrumentis pisces vel allecia capere voluerint quantum ad terram Camynensem pertinet, eorum remos vel retia ob omni solutione que nobis vel nostris debetur ea libera iudicamus. Cum alii extra nostrum dominium commorantes civitatem Camyn cum suis vel pro suis mercimoniis tam emendi vel vendendi venerint thelonium prout in civitate Gripeswold statutum est et ibi recipitur, nobis solvent“.

³⁵⁰ PU, II, nr 794: „...donavimus ut ipsi libere et absque cuiuslibet solutione theloni videlicet decem et octo denariorum de remo et unius masse allecium de navi in captura allecium piscari valeant...“ Por. W. Kowalenko, Najdawniejszy Kołobrzeg, Przegląd Zachodni, nr 7/8 (1951), s. 569.

³⁵¹ PU, II, nr 982, 1274: „...quod nos omnes velificatores cum omnibus rebus ipsorum ita si naufragium passi fuerint...recepimus in nostram protectionem et defensionem, volentes omnibus modis ipsos cum universis bonis et rebus ipsorum esse liberos et securos...“.

³⁵² PU, II, nr 1058, 1277: „Notum vobis esse volumus...quod universi habitatores nostrarum civitatum et terre nostre visitantes navigio opidum nostrum Wolin procedendo, eundo, veniendo et recedendo, de navibus et rebus suis qualibuscunque thelonium nullum dabunt“.

nie wystarczających warunków spławności Dziwny dla statków morskich i rzecznych. O kryzysie gospodarczym Wolina świadczą wyżej omówione wypadki za Bogusława IV w latach 1283 i 1286³⁵³.

Niewątpliwie istniały na Dziwnie pewne trudności żeglugowe ograniczające dostęp wielkim statkom morskim — kogom w XIII w. przez nagromadzające się piaski przy jej ujściu. Porty średniowieczne broniły się przed zmniejszeniem w nich ruchu za pomocą stosowania częściowego przeładunku towarów z większych na mniejsze jednostki lub łodzie, ażeby uniknąć osiadania ich na mieliznach i ułatwić dojsie z ładunkiem do portu docelowego. Ten sposób przewozu za pomocą przeładunku widzieliśmy w Szczecinie w XVIII w. Jest on bardzo stary. Stosowano go na zachodnim zapiaszczonym ramieniu Regi w XV w., gdy statki morskie nie mogły dochodzić do portu w Trzebiatowie. Z dziejów żeglugi ruskiej wiadomo, że niemieckie i gotlandzkie kogi nie docierały do Nowogrodu nad Wołchowem z powodu istniejących na nim progów. Przeładunek towarów z kog odbywał się w Ładodze na nowogrodzkie łodzie³⁵⁴, co zapewniało znaczny zarobek przewoźnikom, a przy tym bynajmniej nie wpływało hamująco na rozwój stosunków handlowych Nowogrodu z krajami zza morza w X—XIII w. Tego rodzaju przeładunek mógł być stosowany przy ujściu Dziwny przy imporcie i eksporcie z Wolina, Kamienia i żegludze na Dziwnie. Zresztą Dziwna nigdy nie była kompletnie zapiaszczona. Zawsze istniała pewna możliwość komunikacji z morzem, niewątpliwie w gorszych warunkach aniżeli w pobliskim Kołobrzegu lub Szczecinie. Korzystał z niej Stargard nad Iną, gdy Szczecin mu zamykał przejazd do morza przez Świnę i Pianę, uzurpując sobie wyłączne prawo na nich drogi do morza. Stosował przy tym różne represje, a nawet blokował palami ujście Iny³⁵⁵. Kupcy Stargardu, jak wiadomo, nie rezygnowali ani ze skarg³⁵⁶, ani środków odwetu dla utrzymania komunikacji z morzem. Pozostawała im do dyspozycji, w związku z przywilejem z r. 1277, Dziwna i Wolin, jeszcze w niezym nie ograniczone uprawnieniami Szczecina. Przypuszczać należy, że towary idące ze Stargardu dowożono drogą lądową z (Gołnowa) Gołonóg do jednego z małych portów na wschodnim brzegu Zalewu (Stepienica?) lub na wschodni brzeg Dziwny, a stamtąd statkami wyprowadzano je na morze. Przypuszczenie to nie ma potwierdzenia źródłowego, ale innego sposobu dostania się na morze stargardzianie nie mieli, ażeby uniknąć niedostępnego dla nich przejazdu dolną Odrą lub Regalicą będących pod stałą kontrolą Szczecina. W najnowszej pracy o handlu średniowiecznego Szczecina E. Assmann wypowiada pogląd, że Szczecinianie nie dopuszczali statków Stargardu ani na Świnę, ani na Pianę. Sami z nich wyłącznie korzystając, pozostawiali Dziwnę wolną od swojej ingerencji³⁵⁷.

³⁵³ Zob. przyp. 284.

³⁵⁴ Goetz, *Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters*, s. 243, Lubeka, 1922. Por. Tichomirow, *Driewnieruskije goroda*, s. 40, Moskwa, 1946.

³⁵⁵ Wehrmann, *Geschichte der Stadt Stettin*, s. 82 (1911), nie decyduje się określić, po czyjej stronie walczących miast było formalne prawo.

³⁵⁶ Kratz *Die Städte der Prov. Pommern*, s. 362 W r. 1454 Wacisław IX zagroził Szczecinowi odebraniem prawa przejazdu Świną i Pianą w celu zahamowania gwałtów z jego strony.

³⁵⁷ E. Assmann, *Stettins Seehandel und Seeschiffahrt im Mittelalter* s. 47, Kitzingen/Main, b. d.: „Für den Anfang scheinen sich die Gegner nach Möglichkeit

Z konieczności kupcy stargardzcy posługiwać się musieli Dziwną mimo niekorzystnych warunków jej spławu. Widocznie jeszcze wówczas przedstawiała ona dostateczne możliwości żeglugi dla mniejszych statków. Wyraźnie jednak pod tym względem ustępowała Pianie i Świnie. Nie można jej wszakże uznać za niespławną nie tylko w czasach słowiańskiego handlu morskiego, ale i w okresie rozwoju kolonizacji niemieckiej.

W związku z tym przyczyn upadku Wolina nie można upatrywać w tzw. zapiaszczeniu Dziwny. Jego odpowiednik nad Pianą Uznoim przecież również upadł, chociaż Piana pozostawała przez całe wieki najdogodniejszym szlakiem komunikacyjnym w porównaniu ze Świną i Dziwną. Nigdy jej zapiaszczenie nie groziło. Zniszczenie Uznoima i Wolina w wojnach duńskich w końcu XII w. jest podstawową przyczyną ich upadku. Stagnacja gospodarcza, która na Pomorzu po tych wyprawach zapanowała na okres prawie 50-cioletni, sprzyjała szybkiemu wysunięciu się Szczecina na czoło wszystkich grodów słowiańskich. Prawie nietknięty w czasie wypraw duńskich, a więc niewyludniony, ponadto zasilony napływem kapitału z Zachodu i osadników niemieckich, tudzież uposażony bardzo szerokimi uprawnieniami monopolowymi na handel zbożem (główny przedmiot eksportu) przy stosowaniu prawa przymusu drogowego Szczecin szybko zdystansował inne miasta słowiańskie z większą i wcześniejszą od niego tradycją handlową. Ani Uznoim, ani Wolin, wykazujący przedtem po każdym zniszczeniu zadziwiająco siłę regeneracji, w nowych warunkach do niej nie byli zdolne.

W końcowym wywodzie należy zwrócić uwagę, że wszystkie grody znad Piany i Dziwny powstały i rozwijały się w najściślejszym związku z portami. Jest to generalna zasada ówczesnego osadnictwa w każdym poszczególnym wypadku. Położenie osiedla wyznaczało się przede wszystkim warunkami geograficznymi, odpowiadającymi potrzebom dogodnej przystani nadwodnej. W ciągu szeregu wieków więź między portami a osiedlem stale się zacieśniała, porzucając pierwocin osadnictwa grodowego w każdym grodzie portowym. Gród i port były niezmienną funkcją zasiedlenia ludnością żyjącą z morza. Są więc one zjawiskiem socjalno-gospodarczym. Grody-miasta Wybrzeża Pomorskiego na odcinku wysp Uznoima i Wolina przedstawiają taki obraz rozwoju, który wykazuje wiele analogii między nimi a miastami pierwotnymi innych wybrzeży, a zwłaszcza flandryjskiego, gdzie proces zaludnienia i powstawania miast nadmorskich przechodził te same etapy. I tu, i tam początkiem ich były osiedla rybackie z pierwotnym obwarowaniem palisadowym, które w miarę wzrostu zaludnienia zamieniało się w silne obwałowanie grodowe, ubezpieczające port i skupione przy nim osiedle. Takim przykładem są Wolin, Wołogoszcz, Szczecin i odległy od nich Gdańsk. Część ludności takiego osiedla

aus dem Wege gegangen zu sein, Stettin benutzte vornehmlich die Peene und Swine, Stargard die Dievenow als Auffahrt auf die See“. Niestety, Assmann nie wymienia źródeł, które mu posłużyło za podstawę do wypowiedzenia tego poglądu. Chyba miał jednak jakieś uzasadnienie do postawienia tej tezy. Nie wypowiada jej przecież jako przypuszczenia. Biorąc ją pod uwagę w dobrej wierze na tle poprzednich przywilejów Kamienia i Wolina z XIII w., przyjmujemy, że Dziwna mogła spełniać rolę szlaku żegludowego w XIV i XV w. Poszukiwania w Archiwum Szczecińskim źródeł we wrześniu 1952 r. w celu wyjaśnienia użytkowania Dziwny przez Stargard w czasie zatargu ze Szczecinem nie dały wyników na skutek zagubienia odpowiednich aktów.

zajmowała się nie tylko rybołówstwem, ale i rzemiosłem, uprawiając zarazem handel i żeglugę w celu zbywania swojej produkcji z początku na bliskich rynkach, a później na dalszych i zamorskich. W takim schemacie ewolucyjnym mieści się powstanie i rozwój osiedli grodowych, produkcji, rybołówstwa i handlu w okresie od VIII do XII w. Przeszły go wszystkie grody rejonu Piana—Dziwna. Widzimy je na początku XII w. w pełnym rozkwicie. Wtedy ich flotylle handlowe odwiedzają porty bałtyckie różnych ludów, wtedy wielkie ich floty wojenne są postrachem Duńczyków, a ich grody portowe są targowiskiem płodów rolnych i produkcji rzemieślniczej, idących w znacznej części na eksport. Udział Uznoima, Wołogoszczy, a przede wszystkim Wolina, w gospodarce środowiska bałtyckiego był aktywny i konstruktywny aż do czasów wypraw duńskich i napływu z zachodu kapitału i osadników obcych w XIII w. Podstawy ustrojowe tych grodów były zdatne pod każdym względem do dalszej ewolucji i stworzenia wielkich miast w typie Brugii lub Nowogrodu. Rozpatrzenie roli grodów portowych pomorskich w strukturze gospodarczej i politycznej Wybrzeża Słowiańskiego stanowi odrębne zagadnienie dotąd nie opracowane, ale już kształtujące się w zakresie problematyki pomorskiej w kilku pracach różnych autorów. Niniejsza praca również zmierza do tegoż celu jako studium nad dziejami Słowiańszczyzny na Bałtyku.