

WŁADYSŁAW KOWALENKO

## DALSZE BADANIA NAD STAROSŁOWIAŃSKIMI PORTAMI NA BAŁTYKU Z IX—XIII W.

(Wykład wygłoszony na posiedzeniu Komitetu Slawistycznego i Rusycystycznego w Poznaniu dn. 2 października 1954 r.)

Opracowanie tego zagadnienia wymagało przestudiowania licznego materiału źródłowego i literackiego. Jego uporządkowanie znajduje się w fazie końcowej\*, nie jest jednak jeszcze ostatecznie zakończone. Wciąż powstaje potrzeba różnych uzupełnień w związku z wynikami badań archeologicznych lub pojawieniem się nowej literatury. Będąc w takim stadium pracy, nie przedstawiam wniosków w pełni opracowanych, lecz ujmuję je w tezy robocze, które w dalszym ciągu badań mogą ulec mniejszym lub większym zmianom.

Tematyka zagadnienia jest nowa. Literatura w tym przedmiocie jest uboga, gdyż porty starosłowiańskie nie przyciągały uwagi badaczy. W różnych dziełach znajduje się tylko o nich przygodne wzmianki przy omawianiu osadnictwa grodowego na wybrzeżu bałtyckim lub walk Słowian z Duńczykami i Sasami. Same zaś porty, jako ważny współczynnik rozwoju gospodarczego, nie stanowiły dotąd obiektu specjalnych badań.

Z obcej literatury historycznej niemiecka zajmuje na ogół zgodne stanowisko, że Słowianie nadbałtyccy nie byli ludem morskim, a więc i porty u nich nie mogły mieć żadnego znaczenia. Niemieccy badacze celowo i świadomie odmawiali im zżycia się z morzem i udziału w ówczesnej gospodarce morskiej obok innych ludów bałtyckich<sup>1</sup>. Zapomnieli przy tym, że wyjście

\*) Osiągnięcie tego stanu badań do pewnego stopnia zawdzięczam pomocy finansowej Instytutu Zachodniego, który pokrywał koszty podróży na wybrzeże w celu zwiedzenia wykopalisk i grodzisk portowych oraz opłacał wykonanie mapek, rycin i fotokopii. Za ten dowód zainteresowania i pomocy składam podziękowanie Dyrektorowi Instytutu Zachodniego prof. Z. Wojciechowskiemu oraz Wicedyrektorowi dr. M. Pollakowi. Również dziękuję ob. Janowi Karpowiczowi za nadesłane informacje o kilku książkach i artykułach o żegludze Słowian, umieszczonych w prasie szczebińskiej.

<sup>1</sup> W. Vogel, *Geschichte der deutschen Seeschifffahrt*, Bd. I, s. 150, Berlin 1913, tak ujmuje stanowisko Słowian na Bałtyku: „Wenn jedoch einige Forscher die Wenden der Ostseeküste als unternehmende Kaufleute und wagemutige Seefahrer haben schildern wollen, so lässt sich zeigen, dass diese Anschauung teils auf Missverständnis, teils auf Übertreibung einiger tatsächlich vorhandener Züge beruht.“ W dalszym wywodzie Vogel odmawia Słowianom aktywnego udziału w handlu morskim. Nie zmienia swego poglądu i w latach późniejszych, zob. W. Vogel, *Polen als Seemacht u. Seehandelstaat in der Geschichte Deutschland und Polen. Beiträge zu ihren geschichtlichen Beziehungen* herausgegeben von Alb. Brackmann, s. 113, 1933.

Jeszcze silniej akcentuje takie samo stanowisko M. Wehrmann w *Geschichte von Pommern*, 1919 w następujących słowach: „Dagegen scheinen die pommerschen

na Bałtyk Sasów (Niemców) przypada dopiero na połowę XII w., kiedy po opanowaniu Starej Lubeki słowiańskiej (r. 1143) została przez nich przełamana zaporą słowiańska, oddzielającą ich od Bałtyku. Hofmeister i Pagel wymownie piszą o tym, czym był dla Sasów port lubecki<sup>2</sup>. Przez ten port dopiero Niemcy wyszli na Bałtyk i na nim rozpoczęli własną żeglugę. Taka kolejność dziejowego stosunku do Bałtyku Słowian i Niemców narzuciła nacjonalistom niemieckim urojoną potrzebę zbagatelizowania roli Słowian na tym morzu lub nakazywała sfałszowanym autorytetom ich „nauki“ pojmować tę rolę w sposób zupełnie niewłaściwy. Rewelacyjnym przykładem tego rodzaju wyników „naukowych“ jest opublikowanie łodzi słowiańskiej odkrytej w Charbrowie jako wikińskiej wbrew jej typowym właściwościom konstrukcyjnym oraz świadectwu znalezionej w niej ceramiki słowiańskiej<sup>3</sup>.

Slawen Schifffahrt auf der Ostsee nur wenig und selten getrieben zu haben. Hatten sie schon an und für sich geringe Neigung zu grösseren Unternehmungen auf dem Meere, so wurden sie auch durch frisch wagende Völker Skandinaviens und die Dänen lange Zeit ganz von ihm zurückgedrängt.“ W przeciwieństwie do tych wywodów K. Tymieniecki w Społeczeństwie Słowian lechickich nazywa Pomorze jednym wielkim terytorium handlowym, s. 153, Lwów 1928.

<sup>2</sup> A. Hofmeister, Der Kampf um die Ostsee vom 9. bis 12. Jahrhundert, s. 6, Greifswald, 1931: „Aber dauernd wurde die deutsche Stellung hier (na Bałtyku) erst begründet, als... die deutsche Siedlung bis unmittelbar an die Küste vorgetragen und neben dem deutschen Kaufmann seit der Gründung Lübecks im Jahre 1143 oder 1144 allmählich auch der deutsche Bauer dauernd an ihr heimisch wurden“ i przypis 5 tamże; K. Pagel, Die Hanse, s. 49; „Ein deutscher Hafenplatz... (Lübeck) brachte den deutschen Kaufmann, der bisher nur als geduldeter Gast in der Ostsee erschienen war, eine wesentliche Verbesserung seiner Ausgangsstellung und bedeutete die erwünschte Voraussetzung für die volle Entfaltung seiner bis dahin stark gehemmten Kräfte. Von einem deutschen Hafen aus... konnte der deutsche Kaufmann der bisher auf fremden Schiff seine Waren hatte führen müssen, auch zum Schiffherrn werden... Lübeck was von vorherin vielmehr als nur eine neue Stadt und ein Hafenplatz — es war die ganze Ostsee... für den deutschen Kaufmann im Ostseefernhandel war es von Anbeginn das ersehnte Tor in eine bis dahin halb verschlossene Welt“. Oldenburg 1943.

<sup>3</sup> P. Smolarek, na Sesji Polskiego Tow. Archeologicznego w Szczecinie dn. 30 XII 1954 r. przedstawił zachowany dokument w Archeologicznym Muzeum Szczecińskiego, który wyraźnie świadczy o sfałszowaniu łodzi charbrowskiej przy jej rekonstrukcji. Tego wymagała od „nauki“ niemieckiej polityczna idea o „prawiekowej germańskości Bałtyku, jak to określa Vogel: „Seit dem Ende der Völkerwanderung ist die Ostsee zwar nur an der Nord- und Westseite von germanischen Stämmen umwohnt, aber vom Standpunkt des Handels und der Schifffahrt ist sie ein germanisches Meer geblieben“ (Gesch. d. deutschen Seeschifffahrt, s. 150). Na takim torze myślenia powstała potrzeba opublikowania łodzi słowiańskiej jako skandynawskiej i dokonano przy tym w odpowiedni sposób rekonstrukcji w Muzeum Szczecińskim na zlecenie ówczesnego dyrektora O. Kunkla. Opis jej i fotografię umieścił H. Lemke w Die Bau- und Kunstdenkmäler, Band II. H. 2. Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge, s. 305—317, fig. 7, Das ergänzte Boot in dem Königstore von Achter gesehen, Szczecin 1911. Po pewnym czasie łódź ta została zdemontowana na tle różnicy poglądów co do jej skandynawskiego pochodzenia. Bardziej obiektywny prof. Lienau dokonał nowej, ale nie dokończony rekonstrukcji, nadając jej właściwą postać, w jakiej ją wykopano. Te wyjaśnienia P. Smolarka (ob. przyp. 7a), wyjęte z korespondencji muzealnej z lat przedwojennych, wyjaśniają, dlaczego fotografia tej łodzi u Lemkego (I rekonstrukcja) mocno różniła się od łodzi wystawionej obecnie w Muzeum Szczecińskim, na co zwróciłem uwagę przy jej oglądaniu już w r. 1953, ale nie umiałem wówczas tego faktu niczym wytłumaczyć.

W opinii niemieckich historyków burżuazyjnych Słowianie dokonywali na Bałtyku jedynie czynności rybackich tudzież destrukcyjnych napadów pirackich na statki innych ludów i ich wybrzeża.

Nic też dziwnego, że przy takim pojmowaniu dziejów Bałtyku nie mogły się znaleźć w ich wywodach te momenty, które mówią o konstruktywnej roli Słowian w gospodarce morskiej Bałtyku w IX—XII w.

Do wyjątkowych w tym względzie należy pogląd Bartholda, historyka Hanzы, Rugii i Pomorza, że „Słowianie o całe stulecia wyprzedzili Sasów w handlu i żegludze i że ci ostatni znacznie później poszli w ich ślady“<sup>4</sup>. Tenże autor, charakteryzując stosunek Słowian do morza, nazywa ich najodważniejszymi rybakami i żeglarzami<sup>5</sup>. W tym poglądzie jest dużo bezstronności i znajomości zagadnienia. Jest to jednak pogląd osamotniony i zagubiony przez późniejszych badaczy niemieckich.

Wśród historyków niemieckich doby międzywojennej A. Hofmeister, chociaż niesłusznie uważa średniowieczny Bałtyk za germański, to jednak słowiańskim wyspiarzom Rugii przyznaje stworzenie potęgi morskiej i stwierdza, że oni pomyślnie walczyli na morzu i długo rywalizowali z Duńczykami, broniąc swojej niepodległości<sup>6</sup>.

Nie odmawia też Słowianom bałtyckim znajomości morza współczesny szwedzki badacz dziejów Bałtyku Hornborg, który potwierdza ich wielkie wojenne wyprawy na skandynawskie wybrzeża, a co najważniejsza, ocenia ich korabie jako nie ustępujące słynnym łodziom skandynawskim<sup>7</sup>.

Również archeolog niemiecki O. Kunkel z powodu odkrytej łodzi słowiańskiej w Charbrowie w poufnej korespondencji pisał w r. 1934, że w istocie uznaje ją za słowiańską (mimo że w poprzednich latach kazał ją zrekonstruować na wzór wikińskiej) i zaznaczał, że Słowianie nie tylko umieli budować łodzie o wielkich zaletach, ale pod tym względem nawet byli konkurentami Wikin-gów<sup>7a</sup>. Jeżeli Słowianie pod względem swego budownictwa okrętowego stali tak wysoko, jak Skandynawowie, to i w zakresie żeglarstwa nie mogli być

<sup>4</sup> F. W. Barthold, Die Geschichte der Hanse, I, s. 39, Magdeburg 1909: „Bleibt doch gewiss, dass die Wenden den Sachsen jahrhundertlang in Handel und Schifffahrt vorangingen und diese erst spät die Bahnen jener verfolgten.“

<sup>5</sup> F. W. Barthold, Geschichte von Rügen und Pommern, I, s. 186, Hamburg 1839: „Kein Wunder, dass die Slaven, sobald sie die See als Grenze ihrer neuer Heimat erreichen, die verwegeneren Fischer und Schiffer wurden“, tamże, s. 204—205.

<sup>6</sup> A. Hofmeister, Der Kampf um die Ostsee vom 9. bis 12. Jahrhundert, s. 20, Greifswald 1931: „Sie sind es, die am meisten unter den Wenden eine Seemacht entwickeln, die den Dänen etwas durch ein Jahrhundert die Herrschaft streitig zu machen und die eigene innere Freiheit, wenn auch nicht immer die äussere Unabhängigkeit, länger als die anderen Ostseewenden zu verteidigen weiss.“

<sup>7</sup> E. Hornborg, Kampen om Osternsjon, s. 41, Sztokholm 1945, por. I. G. Kamiński, Ziemia nie milczy, Życie i Kultura tyg. dodatek Głosu Szczecińskiego nr 45 (150), 11 XII 1954, gdzie podaje w tłumaczeniu z Hornborga następujące zdanie: „Ludy słowiańskie z południowego wybrzeża Bałtyku przez około 150 lat najeżdżały Szwecję na łodziach nie ustępujących skandynawskim, plądrując wybrzeże ogniem i mieczem“.

<sup>7a</sup> P. Smolarek, Czy Słowianie byli żeglarzami? Kurier Szczeciński XII, nr 21, 25 I 1955, gdzie przytacza dosłowne tłumaczenie wyjątku z listu O. Kunkla do dyrektora Muzeum w Gdańsku W. La Baume'a z dn. 24 VIII 1934 r. Korespondencja ta zachowała się w Archiwum Muzeum Szczecińskiego i została odkryta przez P. Smolareka.

od Wikingów mniej dzielni na morzu. Tymczasem nawet w badaniach polskich istnieje taki niedorozwój poznawczy spraw żeglugi u Słowian, że wybitny polski uczony Brückner w Słowniku etymologicznym umieścił następujące zdanie: „morze było obce Słowianom“ (s. 378, 1927). Przeciwno temu przemawiają bardzo dawne związki Wenedów-Słowian z Bałtykiem. Pomijamy tu dowody archeologiczne odnoszące się do Prastłowian z okresu kultury pomorskiej, z której rozwinęła się na Pomorzu osobna grupa kulturowa, tzw. oksywska. Nie tylko zabytki archeologiczne, ale i pisane, już od czasów rzymskich, pozwalają ustalić, że na południowym wybrzeżu Bałtyku mieszkali ludy słowiańskie.

Na przełomie I w. przed n. e. wedle Strabona Germanowie zajmowali obszar między Renem i Łabą. Na wschód od Łaby na skutek wypraw legionów rzymskich przesiedlili się Hermundurowie i Longobardowie. Główna zaś masa Germanów pozostała w granicach Renu i Łaby<sup>8</sup>.

W kilkadziesiąt lat po Strabonie pierwszy rzymski geograf, Pomponiusz Mela, w swoim periplosie północnej Europy (r. 43/44) wyraźnie stwierdza obecność ludów niegermańskich nad Bałtykiem na odcinku od Odry do Wisły, jak interpretuje Biliński<sup>9</sup>. Według opisu Mela Germanowie mieli graniczyć na wschodzie z Sarmacją, która przylegała do morza węższą częścią swego obszaru i graniczyła z Germanami na zachód od Wisły. Między Sarmatami i Scytami Wisła stanowiła rzeczną granicę. W tej Sarmacji nadmorskiej mieszkali ludy prastłowiańskie, tworzące grupę oksywską, rozpościerającą się po Odrę<sup>10</sup>. Przekaz Mela znajduje potwierdzenie w wynikach badań archeologicznych, i to w zasięgu grupy oksywskiej.

O silnym związku jej ludności z morzem dowiadujemy się od Mela. Przekazał on bardzo ważną wiadomość, pochodzącą od K. Neposa z r. 62 przed n. e. o morskiej żegludze „oksywców“. Ich statek wysłany na morze niewątpliwie z wybrzeża Bałtyku w celach handlowych („commercia causa navigantes“) burza zapędziła do brzegów Galii, gdzie rozbitkowie morscy nazwali się Wenedami (Indami)<sup>11</sup>. Nie ulega wątpliwości, że Wenetowie-Słowianie uprawiali żeglugę w celach gospodarczych. Najstarszy ten fragment z żeglugi słowiańskiej powtórzył nieco młodszy od Mela pisarz rzymski Pliniusz, który żywo interesował się wiadomościami pochodzącymi od kupców i żeglarzy. Był też dzięki temu dobrze poinformowany o wyspach i wybrzeżach bałtyckich.

<sup>8</sup> Strabo, VII, 1, 3, pag. 280, jak stwierdza K. Tymieniecki, Ziemie polskie w starożytności, s. 687.

<sup>9</sup> P. Mela, III, 25—33; B. Biliński, Zachodnia granica Prastłowiańszczyzny wedle Pomponiusza Mela, Archeologia II s. 129—138, Wrocław 1948.

<sup>10</sup> J. Kostrzewski, Pradzieje Polski, s. 184—185, Poznań 1949.

<sup>11</sup> P. Mela, III, c. 5, 45; J. Szafarzyk, Starożytności słowiańskie, przekład polski Bońkowskiego, I, s. 100—165, Poznań 1842; L. Niederle, Starożytności słowiańskie, I z. 1, s. 222—224, tłum. Chamca; M. Rudnicki, Slavia Occidentalis V, s. 522, r. 1926, VII, s. 377, r. 1928; B. Biliński, op. cit., s. 138, Eos XLI, s. 161, 1947; G. Labuda, Vidivarii Jordanesa, Slavia Occidentalis XIX, s. 19, r. 1948; W. Kowalenko, Najdawniejsze związki Prastłowian i Słowian z Bałtykiem, Przegląd Zachodni, nr 1—2, s. 17, przyp. 33, 1951; K. Tymieniecki op. cit., s. 553, przyp. 18, s. 565 przyp. 254: „Ze Wenedowie (identyfikację z Indami, pochodzącą jeszcze od Szafarzyka, uważamy za ustaloną), przybyli znad Bałtyku, bądź nawet z okolic przy ujściu Wisły, na to zupełna zgoda (mogli jednak, jak się wydaje, przybyć z okolic bardziej na zachód od Wisły położonych...)“.

W nauce Pliniusz uchodzi za źródło zasługujące na zaufanie. Dla poznania Europy północnej i jej mieszkańców odkrywcze znaczenie miała wyprawa floty rzymskiej w r. 4/5. Dotarła ona do północnego cyplu Półwyspu Jutlandzkiego. Wówczas Rzymianie naocznie poznali zachodnie cieśniny bałtyckie i pobliskie wyspy duńskie. Pliniusz więc podaje cały zakres ówczesnej wiedzy o tych krajach i morzach. Ze wszystkich jego wiadomości dla nas najważniejsza jest wzmianka o Wenedach, wymienionych obok Sarmatów nad Bałtykiem przy ujściu Wisły<sup>12</sup>. Jest to najstarsza i nie budząca wątpliwości relacja dotycząca Wenedów.

W interpretacji Bilińskiego<sup>13</sup> oraz według najnowszych badań Tymienieckiego<sup>14</sup> granica zachodnia Wenedów opierała się na północy o Bałtyk między Wisłą i Odrą. Na tle tych wyników łatwo przejść do wniosku, że południowy Bałtyk w I w. n. e. był słowiańsko-sarmacki, przy czym „Sarmacja“ była używana jako obiegowy termin ówczesnego świata uczonych, bynajmniej jednak nie odnosił się ten termin tylko do samych Sarmatów. Obejmował on wszystkie ludy zamieszkujące jej obszar, a wśród nich przede wszystkim Wenedów.

Z naszego punktu widzenia na szczególną uwagę zasługuje słynna rozprawa Tacyta o Germanii (r. 98 n. e.). Co prawda rozmieszczenie ludów nad tym morzem w przedstawieniu Tacyta jest bardziej zagmatwane w porównaniu z obrazem przedstawionym przez Pliniusza. Tacyt zaliczał Wenedów-Słowian, celtyckich Peucynów-Bastarnów, a nawet Finów do ludów germańskich. Germania Tacyta nie może być uważana za pojęcie etniczne, jak też nie była w ówczesnym pojęciu organizmem politycznym. Natomiast oznaczała geograficzne określenie obszaru tzw. Germanii o nie ustalonych wówczas granicach. Tacyt nie wymienia w swojej Germanii Wisły, chociaż znał ją ze wzmianek Meli i Pliniusza. Była ona uznawana przez pisarzy starożytnych za konwencjonalną granicę między Germanią i Sarmacją jako najmówniejszy element fizjograficzny tego obszaru. Widocznie Tacyt tej umownej granicy nie uznawał, skoro w Germanii na wschodzie umieścił Swewów przy wybrzeżu bałtyckim. Sam zaś Bałtyk nazwał „Morzem Swewskim“ („Mare Suebicum“)<sup>15</sup>. Taka nomenklatura Bałtyku wynikała z bezpodstawnego przesunięcia Swewów na ziemie zajęte przez Wenetów. Pociągało to za sobą z konieczności wyznaczenie im siedzib na wschodnim skraju Swewii i Europy, w okolicy gór nieznanych (?)<sup>16</sup>, czyli w znacznym oddaleniu od Bałtyku. Za to germańscy Rugiowie, Lemowiowie i Goci znajdują się na południowym wybrzeżu „Swewskiego Morza“, według interpretacji Millera (zob. ryc. 1). Takiego obrazu Germanii nie można uznać za realny. Nie oddaje bowiem ówczesnych sto-

<sup>12</sup> Pliniusz H. N., IV, 96; Plezia, Najstarsze świadectwa o Słowianach, s. 23, Poznań 1947, tłum. Pliniusza: „Niektórzy twierdzą, że te ziemie aż do rzeki Wisły zamieszkałe są przez Sarmatów i Wenedów...“

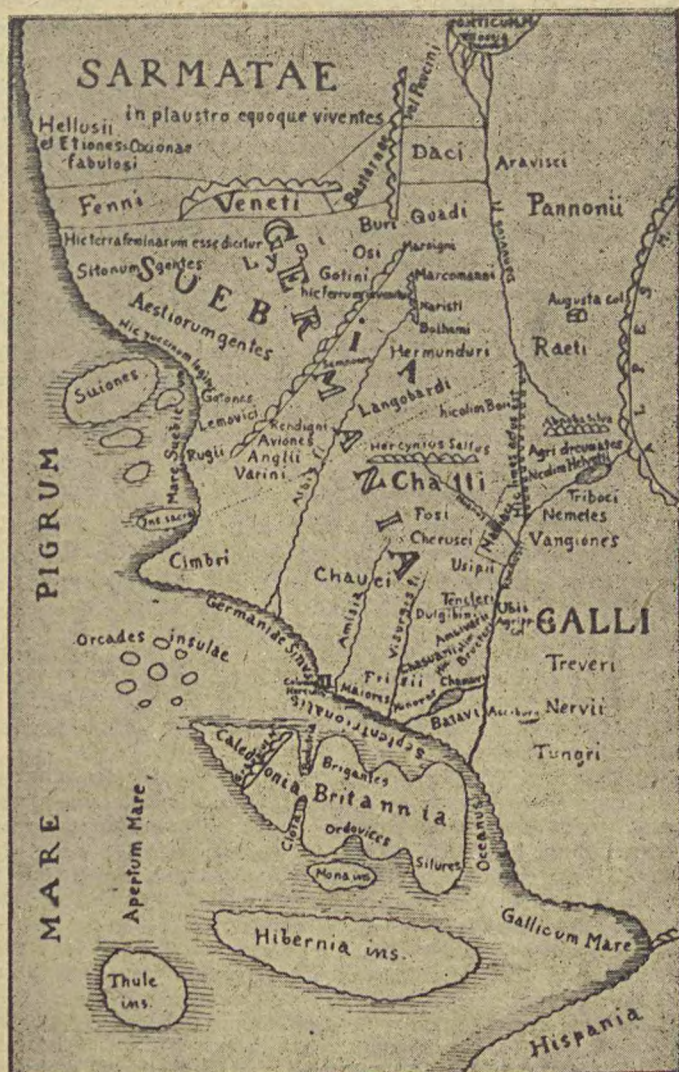
<sup>13</sup> Drogi świata starożytnego ku zachodnim ziemiom Polski i problem Odry, Eos XLI, z. 1, s. 176; por. J. Łęgowski, Ukazanie się Słowian nad Bałtykiem, Slavica Occidentalis V, s. 203 i nn., 1926.

<sup>14</sup> Ziemie polskie w starożytności, s. 535, 564, 568, 594, ob. tamże mapę 16 (wg Pliniusza).

<sup>15</sup> Cáp. 45: „Ergo iam dextro Suebici maris litore Aestiorum gentes adluuntur“: „Swewskie morze oplukuje na swoim wschodnim brzegu plemię Estów“.

<sup>16</sup> Miller, Die ältesten Weltkarten, VI, s. 111, 1898; mapka Germanii wg Tacyta.

sunków etnicznych nad Bałtykiem. Jest raczej baśnią, utopią wielkiej Germanii, którą Tacyt w swoim opisie wyidealizował i wyolbrzymił jej obszar wbrew danym Meli<sup>10a</sup> i Pliniusza. Nic też dziwnego, że nacjonalistyczni niemieccy historycy uważają Germanię Tacyta za podstawowe źródło do najstar-



Ryc. 1. Brytania i Germania wg Tacyta, I w. n. e. (K. Miller, Die ältesten Weltkarten VI, s. 111, fig. Stuttgart 1896)

<sup>10a</sup> Miller, o .c., *mapa, Orbis Habitabilis ad mentem Pomponii Melae*, gdzie Sarmacja zajmuje lewy brzeg Wisły, a Germania od niej odsunięta na zachód ku Łabie.

szych dziejów narodu niemieckiego<sup>17</sup>, a Bałtyk uznają za pragermańskie morze już od czasów starożytnych, chociaż w starożytności nie był on morzem samych Germanów. Żeglowali przecież po nim jeszcze przed naszą erą, jak widzieliśmy, Wenedowie-Słowianie. A z pewnością niemniej sprawnymi żeglarzami byli wówczas Bałtowie i ludy fińskie. Zresztą sama nazwa „Mare Suebicum“, jedyny raz użyta w starożytności, wraz z lokalizowanymi nad nim Swewami, wyraźnie zasłania ludy słowiańskie mieszkające na wybrzeżu Bałtyku. Budzi przez to duże wątpliwości. Nie znajduje też uwzględnienia u najnowszych badaczy. Prof. Tymieniecki pominął milczeniem tę nazwę Bałtyku i na swojej mapie nie umieścił, zdaje się, ze względu na jej bezzasadność<sup>18</sup>, Swewię zaś zlokalizował na zachód od Odry, w granicach właściwej Germanii.

W krótkim czasie po Tacycie (w 50 lat) Germania jego uległa gruntownemu przeobrażeniu w Geografii Ptolemeusza. Przede wszystkim Ptolemeusz zasadniczo wyróżnia dwa oceany, których nazwę podaje według imion plemiennych ludów zamieszkujących ich wybrzeża. Na zachodzie i północy Germanii wymienia „Oceanus Germanicus“<sup>19</sup>, a na wschód od cieśnin Bałtyku „Oceanus Sarmaticus“, którego część południową względnie cały Bałtyk nazywa trzykrotnie w różnych miejscach swego tekstu „Sinus Venedicus“<sup>20</sup>. Ten Zalew Wenedyjski stanowi niewątpliwą część Oceanu Sarmackiego, a nie Oceanu Germańskiego. W pojęciu Ptolemeusza oba oceany traktowane są równorzędnie z zastosowaniem zasady rozróżnienia dwóch odrębnych basenów morskich (ob. nasze przyp. 19—21), które rozdziela Półwysp Jutlandzki. Wobec tego zastanawiające jest w tym względzie inne stanowisko Kunkla i Ludata, którzy nie wymieniają Oceanu Sarmackiego<sup>21</sup>. Cel takiego przeinaczenia prze-

<sup>17</sup> J. Łęgowski, o. c., s. 257.

<sup>18</sup> K. Tymieniecki, o. c., mapa 17 (wg Tacycy Germanii).

<sup>19</sup> C. Ptolemaei Geographiae, l. II, c. 10, p. 147, *editio* Fr. G. Wilberg, Essendiae, 1838: „Germaniae latus occidentale Rhenus fluvius terminat, septentrionale vero Germanicus Oceanus“.

<sup>20</sup> Tamże, l. III, c. 5, p. 197: „Sarmatia Europaea finitur a septentrionibus Sarmatico Oceano iuxta Sinum Venedicum“. s. 200: „Habitant Sarmatiam gentes maximae Venedae propter totum Venedicum Sinum“, s. 201: „Oceani versus oram, quae est iuxta Venedicum Sinum, habitant Veltae“. Na to już zwrócił uwagę Szafarzyk, *Star. słow.* I, s. 176, tł. Bońkowski, 1842. Zatokę Wenedyjską identyfikują z całym Bałtykiem Tymieniecki, *Sl. Ant.* I, s. 248 i n.; M. Rudnicki, *Rzut oka na dz. Słowiańszczyzny Archeologia* IV, s. 40, Wrocław 1953.

<sup>21</sup> O. Kunkel, *Ostsee*, Paulys Real-Encyklopadie, 18,1 szpalta 1701, Stuttgart: „Ptolemäus kennt im Norden Germaniens den „Germanikos Okeanos“ an den sich östlich „Sarmatikos Kolpos“ anschliesst, wo die Ouenedoi am „Ouenedikos Kolpos“ wohnen“. H. Ludat poszedł jeszcze dalej, jak to widać z następnego zdania: „Ptolemäus unser Meer „Germanikos Okeanos“ (używa tych słów w odniesieniu do Bałtyku) — für den westlichen Teil bis zur Weichsel — benennt“, *Ostsee und Mare Balticum*, *Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte* Jhrb. s. 3, r. 1951 lub 1952. Fotokopia tej pracy doszła moich rąk przez uprzejmość „Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Por. wywód Tymienieckiego, o. c., s. 559—560 oraz mapę 18: „Ptolemeusz używa w tym wypadku nazwy Oceanus Sarmaticus. Pospolicie rozumie się przez tę nazwę Morze Bałtyckie... Zaliczenia Bałtyku do Oceanu Sarmackiego nie nasuwa tutaj wątpliwości... „La Baltique ne representait pas à cet endroit un „ocean“ germain: celui-ci étant, par conséquent, sarmate ou, en réalité, vénète, ce qui s'accorde parfaitement avec Ptolémée.“

kazu Ptolemeuszowego jest jasny. Obu tym badaczom zależało na dowolnym zastąpieniu nazwy Oceanu Sarmackiego przez nazwę Oceanu Germańskiego, ażeby stworzyć pozory germańskości ówczesnego Bałtyku.

Wenędowie Ptolemeusza stanowią wielki lud, mieszkający „wzdłuż całej zatoki Wenedyjskiej“, a pobliskie wybrzeże „oceanu ciągnące się poza Zatoką Wenedyjską zajmują Weltowie“<sup>22</sup>. Ptolemeusz nie zna, jak z tego wynika, nazwy „Morze Swewskie“ i nie wymienia nad nim Swewów, którzy byli niewątpliwie fikcyjnym pojęciem Tacyta w jego konstrukcji geograficznej w rejonie Bałtyku. Występuje to tym wyraźniej, jeżeli przypomniemy wzmiankę Pliniusza o Wenedach nad Bałtykiem. Ptolemeusz prócz Wenedów wymienia jeszcze Weltów-Wioletów, późniejszych Lutyków-Wilków. Niewątpliwie Bałtyk południowy w drugim wieku naszej ery był wenedzko-słowiański. Znaleziska archeologiczne, zwłaszcza ceramika najzupełniej potwierdzają relacje Ptolemeusza, że główny trzon ludności na Pomorzu nadal w starszym okresie rzymskim stanowili Wenedowie z grupy oksywskiej<sup>23</sup>.

Historia nie zna ludów nadmorskich, których nazwa udzielała się morzu, jeżeli te ludy na nim nie były aktywne. Rzymianie nazywali morza imionami tych ludów, które nad nimi panowały, jak podaje Pliniusz<sup>24</sup>. A więc wymienia on „Mare Germanicum“ (M. Północne), „Oceanus Britannicus“, „Oceanus Gallicus“. Taka sama zasada natury etnicznej potwierdza się i w średniowieczu. Adam Bremański M. Północne nazywa Fryzyskim z powodu przewagi na nim Fryzów<sup>25</sup>. Również z tego względu latopis ruski Bałtyk nazywa Morzem Wareńskim<sup>26</sup>, a pisarze arabscy — Słowiańskim lub też Wareskim<sup>27</sup>, gdyż we wschodniej jego części w X—XI w. przeważali Waregowie, a w południowej Słowianie zachodni. Od nich to pochodzą nazwy „Sinus Sclavanicus“ (XI w.), oznaczające dzisiejszy Zalew Neusztadzki pod Lubeką, tudzież „Mare Rugianorum“ (X w.) — morze przyległe do Rugii, gdzie przewaga należała do żeglugi wyspiarskich Rugian<sup>28</sup>. Bałtyk od czasów Ptolemeusza (II w.) aż do końca okresu wczesno-średniowiecznego (XII w.), kilkakrotnie występuje pod nazwami ludów słowiańskich. Tego nie można stwierdzić w odniesieniu do

s. 788). G. Labuda również przyjmuje, że przez „Ocean Sarmacki“, wymieniony przez Ptolemeusza, rozumieć należy Morze Bałtyckie, Materiały źródłowe do historii Polski epoki feudalnej, s. 25, przyp. 29, 1954. Pojęcie Oceanu Germańskiego już w parę wieków po Ptolemeuszu okazało się nietrwałe. Słynny opis ziemi P. Orozjusza z początku V wieku czyli w czasie wędrówki Germanów w ogóle nie wymienia Oceanu Germańskiego, natomiast na jego mapie widzimy zaznaczony obok Oceanu Brytyjskiego „Sarmaticus Oceanus“ i na wschód od niego „Scithicum Mare“, ob. K. Miller, o. c., Mappaemundi, VI, taf. 3 i s. 67.

<sup>22</sup> Plezia, o. c., s. 25, 29.

<sup>23</sup> J. Kostrzewski, Pradzieje Polski s. 201 (Poznań 1949); K. Jażdżewski, Atlas do pradziejów Słowian s. 65, mapy 8, 11, Łódź 1948.

<sup>24</sup> Pliniusz IV, 51, 103, 109.

<sup>25</sup> Adam Bremański IV, cap. 1: „Ceterum flumen Egdore descendit usque in oceanum Friesonicum quem Romani scribunt Britannicum“.

<sup>26</sup> Powieść wriemiennych let, cz. II, s. 11, M.—L. 1950 (Warszawskie Morie).

<sup>27</sup> T. Lewicki, Świat słowiański w oczach pisarzy arabskich, Slavia Antiqua III, z. 2, s. 344 (Ibn al-Faqih), s. 368—9 (Al-Biruni), Poznań 1949/50.

<sup>28</sup> Mecklenb. Urkundenbuch I nr 14, s. 17, r. 946 i nr 52, s. 44, r. 1150; W. Konopczyński, Kwestia bałtycka do XX wieku, s. 17, Gdańsk 1947; W. Kowalenko, Najdawniejsze związki Prastłowian i Słowian z Bałtykiem, Przegląd Zachodni 1—2, 1951, s. 31 (nadbítka).



innych ludów zamieszkujących w tymże okresie jego brzegi. W każdym razie zastosowanie doń nazw plemion germańskich występuje rzadziej niż słowiańskich. Upewnia nas w tym poglądzie najnowsza praca Ludata<sup>29</sup>, który potrafił wymienić dla Bałtyku tylko dwie nazwy germańskie „Mar Lamanye“ i „Mare de Gotlandia“ z XIV w., wzięte z map kartografów hiszpańskich, z okresu przewagi Hanzy na Bałtyku, kiedy Słowiańszczyzna straciła na nim aktywną rolę.

Z zestawienia wenedzko-słowiańskich nazw Bałtyku wynika, że one oznaczały kolejno w ciągu wieków albo cały jego obszar, bądź też wschodnią, południową lub zachodnią jego część, czyli główny trzon bałtyckiego basenu. Świadczy to o sile i liczebności żywiołu słowiańskiego nad nim mieszkającego.

Morze Czarne, również nasilone elementem słowiańskim, nazywano Ruskim<sup>30</sup>. Na nim występują Rusowie ze szczególną siłą w czasie wypraw na Carograd w X w. za pierwszych Rurykowiczów.

Przytoczone wzmianki źródłowe z czasów starożytnych i średniowiecznych wyraźnie dowodzą, że morze nie było obce Słowiańszczyźnie zachodniej, wschodniej ani też południowej (atak z morza na Saloniki w VII w., liczna flota na Adriatyku w Xw.)<sup>31</sup>, Słowianie obcowali z morzami przez całe wieki i dobrze poznali warunki pracy i walki na różnych morzach.

Widocznie w swoim wywodzie Brückner nie wziął pod uwagę tych danych i oparł swój sąd na braku rodzimych nazw marynarskich u Słowian.

Istotnie ich terminologia żeglarska być może nie była silnie rozwinięta, ale musiała istnieć i nazywać różne przyrodzone zjawiska na morzu oraz czynności i narzędzia rybackie i żeglarskie. Szczątkowe nazwy z tej dziedziny: *wetna* — wał (fala), *plawcy* (żeglarze), *plawba*, *morka* (wiatr od morza), *kokory* — wręgi, *topień* (rozbitek morski), *korab*, *jadro* (żagiel) i inne świadczą, że kilkowiekowa praca Słowian na morzu wyrobiła własne słownictwo morskie<sup>32</sup>. Zastąpiła je potem obca terminologia międzynarodowa, z dużą domieszką germańskiej. Stało się to wtedy, gdy Słowianie zostali odepchnięci od Bałtyku. Widocznie jednak Brückner od swego poglądu odstąpił, skoro w innym dziele podkreśla znaczenie wybrzeża dla rozwoju kultury Słowian w słowach następujących: „Poganie pomorscy i lucicy kulturą górowali znacznie, jako mieszkańcy nadbrzeży, nad lądowcami polskimi“ — zasobność osad nadmorskich

<sup>29</sup> O. c., s. 2, przyp. 2 i 6. Por. W. Kowalenko, Bałtyk i Pomorze w historii kartografii (VII—XVI), Przegląd Zachodni, nr 7—8, 1954, s. 366 (mapa katalońska z r. 1375), s. 367: „mar appellanda de Lamanaya de Gotilandia de Susia“ i przyp. 42, Ludat nie zajął od map kartografów średniowiecznych. Z nich „Mappaemundi“ Richarda z Haildingham z lat 1276—1283 ma oznaczone Bałtyk jako „Sinus Germanicus“.

<sup>30</sup> Mawrodin, Naczało moriechodstwa na Rusi s. 10 i 13; B. A. Rybakow, Torgowla i torgowyje puti. Ist. kult. driewn. Rusi s. 315 M—L. 1948.

<sup>31</sup> J. Lelewel, Géographie du Moyen Age, s. 111—112 (o portach i żegludze Słowian na Adriatyku), Bruxelles, 1852; Niederle, Star. słow. II, 1, Půwod a počátky Slovenů jižních, s. 234—237; Wachowski, Słowiańszczyzna zach., 56—60, Poznań 1950; G. Labuda, Materiały źródłowe, s. 292 (Słowianie na Morzu Egejskim, 295 (na Morzu Adriatyckim), Historia ZSRR, s. 69: „Latopis kijowski notuje liczne wyprawy (Rusi) na czarnomorskie wybrzeża Bizancjum i na Morze Kaspjskie) Warszawa 1954.

<sup>32</sup> J. Kostrzewski, Kultura prapolska, s. 318—319, Poznań, Instytut Zachodni, 1947.

Pomorza i Rugii jaskrawo odbijała — „od ubóstwa szarego życia nad Wartą i Wisłą“<sup>33</sup>. Jeżeli dobrobyt Pomorców wiąże się z morzem, to ani samo morze ani praca na nim nie mogły być im obce. Wywód ten potwierdza ogólnie przyjęty pogląd, że nad Bałtykiem jak i nad każdym innym morzem istniały takie warunki, które przyspieszająco oddziaływały na ludność w tym wypadku słowiańską, pobudzały ją do wcześniejszego rozwoju produkcji, handlu oraz wyrobienia nowych form organizacji społecznych, niż to się działo na śródlądziu. Ludy żyjące z morza, stale walczące z żywiołem morskim o zabezpieczenie życia żeglarzy i całości ładunków przed zniszczeniem, nieustannie musiały dbać o doskonalenie swoich narzędzi pracy na morzu, jakimi były przede wszystkim łodzie i statki.

Udział Słowian w tej dziedzinie na Bałtyku jest w nauce uznany. Przyczynili się oni obok innych ludów północy według H. Falka<sup>34</sup> do wytworzenia pewnych konstruktywnych właściwości statku, dostosowanych do specyficznych warunków żeglugi na Bałtyku.

Słowianie słynęli z mistrzostwa w budowie łodzi. Od nich zapożyczyły ludy skandynawskie parę nazw z zakresu żeglarstwa, jak np.: *leđja* (starsłowiańska *aldja*), *karfi* (od korab), *prám* (od prom), wedle wywodów tegoż skandynawskiego badacza żeglugi, Falka<sup>35</sup>.

Niewątpliwie doświadczenie żeglarskie Prasłowian i Słowian było duże i sięgało czasów starożytnych<sup>36</sup>. W przeciwnym bowiem razie nie mogliby w okresie wczesnego średniowiecza zajmować takiego stanowiska na Bałtyku, jakie stwierdzają źródła pisane.

Według Ibrahima, Masudiego, Konstantyna Porfirogenety oraz Nestora odbywają oni dalekie podróże na szlakach morskich i rzecznych. Ruś słynęła ze swego szlaku „z Waregów do Greków“, idącego z Bałtyku do M. Czarnego.

Jeżeli domeną Słowiańszczyzny zachodniej był jedynie Bałtyk, to Słowianie ruscy uprawiali żeglugę na czterech morzach: na Bałtyku byli czynni przez gród portowy Ładogę być może od VII już wieku, a na M. Czarnym, Azowskim i Kaspijskim w IX—X w. Różnica ta co do zasięgu żeglugi zachodniosłowiańskiej i ruskiej wynikała z przyrodzonych warunków i związków obu wielkich odłamów Słowiańszczyzny z sąsiadującymi morzami. Plemiona ruskie zajmowały rozległe obszary uposażone w rzeki o promienistym układzie, spływające z jednego wspólnego wododziału ku czterem morzom. Natomiast rzeki Słowiańszczyzny zachodniej na ogół spływały w jednym kierunku północnym ku Bałtykowi. Od swoich najdawniejszych dziejów zachodni odłam Słowian związany był jedynie z tym morzem. Ich żegluga morska rozwijała się o wiele wcześniej niż u Słowian wschodnich. Przy tym żadne obce migracje nie odsu-

<sup>33</sup> A. Brückner, *Pierwotna wiara i kultury, Polska, jej dzieje i kultura*, I, s. 39, Warszawa 1927.

<sup>34</sup> H. Falk, *Altnordisches Seewesen. Wörter und Sachen*, IV s. 4, 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 beigeleitet“.

<sup>35</sup> Tamże, s. 88—89, 93 i 104; por. J. Kostrzewski, *Kultura prapolska*, przypis 405a.

<sup>36</sup> W. Kowalenko, *Piana, Świna i Dziwna... Przegląd Zachodni*, nr 1/2, s. 37—41, Poznań, 1954.

wały Lechitów od Bałtyku. Tymczasem Praslówianie i Słowianie wschodni od czasów starożytnych narażeni byli przy M. Czarnym i Kaspijskim na stale ponawiające się wędrowki stepowców. Oni okresowo przecinali im dostęp do tych mórz aż do XI w. System rzeczny wszystkich ziem słowiańskich dzięki swoim właściwościom umożliwiał łatwą komunikację z morzami i kontakt z ludami zamieszkującymi ich wybrzeża. W sensie komunikacyjnym rzeki miały w IX—XII w. przeważające znaczenie nad szlakami lądowymi na ziemiach słowiańskich<sup>37</sup>. Otwierały łatwy przejazd bez ryzyka błędzenia do wybrzeży morskich. Warunki te sprzyjały wczesnemu rozwojowi żeglugi zwłaszcza na większych rzekach i jeziorach. Miała ona duże znaczenie w życiu Słowian i nawet na obszarach lądowych przygotowywała do żeglugi morskiej. Najlepsze temu świadectwo daje opis Porfirogenety wypraw kupców ruskich, żeglujących z dopływów Dniepru, Dnieprem oraz M. Czarnym do Konstantynopola w X w.<sup>38</sup>

Najwymowniejsze przejawy żeglugi słowiańskiej na morzach poznajemy z obcych źródeł: kronik duńskich, skandynawskich i niemieckich, hagiografów, pisarzy arabskich tudzież traktatów Rusi z Bizancjum X w. i innych zabytków pisanych oraz kultury materialnej. Do źródeł pisanych trafiały przeważnie wielkie przedsięwzięcia Słowian na morzach, jak wyprawy wojenne, dokuczliwa działalność korsarska, które przynosiły znaczne straty ludności sąsiednich krajów i mocno zapisywały się w jej pamięci. Relacje o nich najwyraźniej dają wprawdzie przygodny opis, ale od wypadku do wypadku rejestrują liczebność sił Słowian na morzu. Najlepiej poznajemy je z opisów działania Słowian bałtyckich u brzegów Skandynawii i wysp duńskich<sup>39</sup>. Pokojowa zaś praca Słowian na morzu, ich żegluga handlowa, jej szlaki, odwiedzanie obcych portów przez statki słowiańskie, mniej podpadały uwadze kronikarzy średniowiecznych. O nich są tylko nieliczne i krótkie wzmianki. Dlatego też w badaniach nad żeglugą słowiańską na pierwsze miejsce wysuwają się morskie wyprawy Słowian, jako momenty najefektowniejsze i najłatwiej uchwytnie dla badacza. Z tych właśnie względów przede wszystkim opracowano w Polsce dzieje kaperskie i floty wojennej Rzplitej, a nie ma nawet szkieletowego ujęcia rozwoju żeglugi handlowej ziem polskich. Nic też dziwnego, że dzieje handlowej żeglugi Słowian są zaledwie zapoczątkowane. Dotąd nie ma żadnej polskiej pracy omawiającej ją w tej skali, w jakiej to mają o swojej żegludze wczesno-średniowiecznej Francuzi, Anglicy, Duńczycy, Niemcy i Włosi. Biorąc dla przykładu cenną książkę prof. Lepszego: „Zarys dziejów marynarki polskiej (1947)”<sup>40</sup>, stwierdzamy w niej zupełny brak dziejów floty

<sup>37</sup> N. Woronin, Sriedstwa i puti soobsczenija. Istorija kultury driewniej Rusi, I, s. 281, M.—L. 1948; por. Kowalenko, Przewłoka na szlaku żeglugowym Warta-Gopło-Wiśła, Przegląd Zachodni, nr 5/6, s. 68, 1952.

<sup>38</sup> Powieść' wriemiennych let, cz. II, komentarz Lichaczewa, s. 215—217, (tłum. rosyjskie tego opisu), M.—L. 1950.

<sup>39</sup> L. Koczy, Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów s. 192, 202 (1500 statków), Poznań 1934; K. Pieradzka, Walki Słowian na Bałtyku w X—XII w. s. 64, 71, 72; w wyprawie na Konungahelę w r. 1136 brało udział 650 statków, 28 000 ludzi i 1300 koni, a w napaści na wybrzeże Halandii w r. 1157 uczestniczyło według danych źródłowych 600—1500 statków, co należy uznać za przesadę kronikarza.

<sup>40</sup> Autor w przypisie 8 nie mógł nawet powołać się na żadnego autora polskiego przy wzmiance o łodziach słowiańskich z braku jakiegokolwiek o tym pracy polskiej.

Słowian lechickich. Zdaje się, że one powinny być punktem wyjścia dla rozważań o polskiej średniowiecznej żegludze na Wiśle i Bałtyku. Wszystko, co dotąd napisano na przełomie XIX i XX w. o słowiańskiej żegludze na Bałtyku, uważać można zaledwie za przyczynki do tego zagadnienia. Najlepsi znawcy Słowiańszczyzny zachodniej (W. Bogusławski, a potem Wachowski) jakby nie dostrzegali tego problemu.

Takie opóźnienia badawcze w tym zakresie mają poważne uzasadnienie. Przyczyny tego sięgają czasów, kiedy na skutek rozbiorów zerwał się kontakt z morzem dla całego szeregu pokoleń polskich. Nauka polska przez to znalazła się w warunkach nie sprzyjających badaniom nad tematyką pomorską i morską. Zaciążył na niej przede wszystkim utrudniony dostęp do źródeł i muzeów pomorskich, brak bezpośredniego obcowania z morzem oraz głównymi śródziemskimi dawniej żeglugi słowiańskiej, jakimi były Szczecin, Kołobrzeg i Gdańsk. Siłą rzeczy w takich warunkach badania historyków polskich zwracały się przeważnie do spraw lądowych ziem polskich, a wybrzeże czekać miało na swoją kolej aż do czasów powrotu Polski na morze.

W okresie międzywojennym i powojennym już sam dostęp do morza zakwalifikował problematykę morską w nauce polskiej. Cały szereg autorów zaczął badać i omawiać różne zagadnienia pomorskie. Powstawała coraz obfitsza historyczna literatura naukowa, jednak tylko ubocznie potrącająca zagadnienie żeglugi słowiańskiej. Mimo to postęp badań w porównaniu do stanu sprzed I wojny światowej był znaczny. Bibliograficzne pozycje polskie w zakresie pomoroznawstwa, a nawet i morskich zagadnień liczebnie wzrosły. Nastąpił wyraźny zwrot ku badaniom Słowiańszczyzny zachodniej (F. Bujak, S. Kozierowski, K. Tymieniecki, Z. Wojciechowski), szczególnie wzmoczony po drugiej wojnie światowej. Głównym ośrodkiem tych badań stał się Uniwersytet Poznański, reprezentowany przez pisma, poświęcone Słowiańszczyźnie lechickiej: *Slavia Occidentalis* i *Slavia Antiqua*. Ponadto Instytut Zachodni szczególnie uwagę zwrócił na zagadnienie morskie Słowian zachodnich. Zainaugurował je prof. Z. Wojciechowski w *Przeglądzie Zachodnim* artykułem „Przeszedł przez morze” w r. 1945. W następnych latach tenże periodyk zajął wyjątkową pozycję, umieszczając liczne artykuły z zagadnień morskich. Zdawało się, że prowadzić on będzie osobny dział pod nazwą „*Slavia Maritima*”, w celu skupienia na tym zagadnieniu większej uwagi historyków.

Morską orientację również wykazywały Roczniki Historyczne, jak o tym świadczą artykuły poświęcone żegludze, omawianiu portów starosłowiańskich, dziejom Pomorza itp. Nie skupiony i nie zorganizowany dotąd w żadnym czasopiśmie marynistyczny wysiłek badawczy utworował jednak sobie już wyraźne ścieżki badań. W związku z tym sprecyzowała się po części terminologia im towarzysząca: porty starosłowiańskie, grody portowe, żegluga morska i rzeczna Słowian, latarnie morskie tudzież łodzie-korabie. Terminologia ta weszła jako osobne hasła do *Słownika Starożytności Słowiańskich*. Jest to w obecnym stanie badań w tym zakresie dość znaczne osiągnięcie, zdobyte przez kilka osób w ciągu lat ostatnich.

Wprawdzie w żadnym państwie słowiańskim jeszcze nie napisano dziejów żeglugi słowiańskiej na Bałtyku i innych morzach. Za to materiału źródłowego i literackiego do jej opracowania w Polsce nagromadziło się obecnie dość dużo. Można uważać, że prace K. Tymienieckiego, Z. Wojciechowskiego, M. Rudnic-

kiego, J. Widajewicza, G. Labudy, K. Górskiego, M. Małowista, L. Koczego i innych autorów<sup>41</sup> już o tyle podbudowały badania stosunku Słowian do morza, że pozwalała to widzieć nasz problem w pełniejszym świetle. Zdaje się dojrzewać moment do napisania dziejów żeglugi słowiańskiej na Bałtyku. Przyczynił się do tego szczególnie prof. Tymieniecki, będący nieraz w kon-

<sup>41</sup> S. Bobiński, Szkieletowa analiza planu Starego Szczecina, *Przegląd Zachodni*, VII, nr 7—8, Poznań 1951; H. Chłopocka, Początki Szczecina, *Roczniki Historyczne*, XVII, z. 2, s. 281—336, Poznań 1948; P. Czaplewski, Studium nad rejestrem Dagome iudex. *Zapiski T. N. w Toruniu*, XII, z. 1—4, s. 6—45, 1946; W. Dziewulski, Zaludnienie i rozmiary Szczecina w r. 1124, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* II, nr 1—2, Warszawa 1954; W. Filipowiak, Wolin w świetle wykopalisk. *Polskie T-wo Archeologiczne, Szczecin i Wolin we wczesnym średniowieczu*, 45—64, Wrocław — Ossolineum; A. Gieysztor, Sprawozdania z prac Kierownictwa Badań nad Początkami Państwa Polskiego, *Przegląd Zachodni*, VI, nr 3/4, 1950, VIII, nr 1—2, 1951, VIII, nr 3/4, 1952; K. Jażdżewski, Gdańsk wczesnodziejowy w świetle badań wykopaliskowych, *Z otchłani wieków XVII*, z. 11/12, Poznań 1948; K. Jażdżewski, Kultura rybaków gdańskich w XII—XIII w. w świetle badań wykopaliskowych, 1948—1951, *Rocznik Gdański* XIII, 1954; K. Jażdżewski, Atlas do pradziejów Słowian, Łódź 1948; R. Kiernowski, *Legenda Winety*, Kraków 1950; R. Kiernowski, Kamień i Wolin, *Przegląd Zachodni*, VII, nr 9/10, 1951; R. Kiernowski, Szczecin i Wolin jako główne ośrodki Pomorza Zachodniego we wczesnym średniowieczu. *Polskie T-wo Archeologiczne*, s. 1—30, Wrocław—Ossolineum 1954; Wł. Kowalenko, Starosłowiańskie gródy portowe na Bałtyku, *Przegląd Zachodni*, VI, nr 5/6, Poznań 1950; Wł. Kowalenko, *Przeszłość dziejowa Słowian na Bałtyku*, *Wiedza i Życie*, nr 6, Warszawa 1954; Wł. Kowalenko, *Piana, Świna i Dziwna jako szlaki osadniczo-komunikacyjne Słowiańszczyzny bałtyckiej*, VIII—XIII w., *Przegląd Zachodni*, X, nr 1—2, Poznań 1954; J. Kręgielska, *Początki Wolina*, Komisja Egzaminacyjna Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Poznańskiego, L. Dz. 1139, maszynopis pracy magisterskiej, 1950; G. Labuda, *Legenda Jomsborga*, *Sprawozdania Poznańskiego T-wo Przyj. Nauk*, III, 1946; G. Labuda, *Główne momenty dziejów Bałtyku*, „*Jantar*“ V, 1947; G. Labuda, *Problematyka badań wczesnodziejowych Szczecina*, *Przegląd Zachodni*, VIII, nr 3/4, 1952; G. Labuda, *Saga o Styrbjörnie, jarlu Jomsborga*, *Slavia Antiqua*, t. IV, Poznań 1953; G. Labuda, *Słowiańszczyzna pierwotna. Materiały źródłowe do historii Polski epoki feudalnej II*, Warszawa 1954; Wł. Łęga, *Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego w XII i XIII w.*, Poznań *IZ*, 1949; H. Łowmiański, *Podstawy gospodarcze formowania się państw słowiańskich*, Warszawa 1953; K. Małczyński, *Bolesław Krzywousty*, Kraków; M. Małowist, *Z problematyki dziejów gospodarczych strefy bałtyckiej we wczesnym średniowieczu*, *Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych* X, Poznań 1949; H. Matuszewska, *Początki Gdańska*, *Roczniki Historyczne* XVII, z. 1, Poznań 1948; K. Myśliński, *Polska a Pomorze Zachodnie po śmierci Krzywoustego*, *Roczniki Historyczne* XVII, z. 1, 1948; K. Pieradzka, *Walki Słowian na Bałtyku w X—XIII w.*, Warszawa 1953; M. Rudnicki, *Rzut oka na dzieje Słowiańszczyzny w czasach najdawniejszych*, *Archeologia* IV, 1950/51; Z. Sułowski, *Najstarsza granica zachodnia Polski*, *Przegląd Zachodni* VIII, nr 3—4, 1952; K. Ślaski, *Stosunki krajów skandynawskich z południowo-wschodnim wybrzeżem Bałtyku od VI—XII w.*, *Przegląd Zachodni* nr 5—6 1952; tenże, *Przemiany etniczne na Pomorzu Zachodnim...*, 1954; tenże *Dzieje Ziemi Kołobrzeskiej do czasów jej germanizacji*, 1948; K. Tymieniecki, *Prolegomena do dziejów polskiego wybrzeża (Polska Bałtycka X—XII w.)*, *Jantar* VI, z. 3—4, 1948; tenże, *Wenetowie*, nazwa i rzeczywistość historyczna *Slavia Antiqua* I, Poznań 1948; tenże, *Ziemia polskie w starożytności*, Poznań 1951; B. Wachowiak, *Najdawniejszy port Szczecina (X—XIII w.)*, *Przegląd Zachodni*, VIII, nr 3—4, 1952; T. Wieczorowski, *Szczecin w świetle wykopalisk*, Wrocław—Ossolineum, s. 31—44 1954; J. Widajewicz, *Niemcy wobec Słowian połabskich*, 1947; Z. Wojciechowski, *Przeszedł przez morze*, *Przegląd Zachodni*, nr 3—4, 1945; H. Ziółkowska-Matuszewska, *Pomorze a handel bałtycki w okresie wczesnohistorycznym*, *Przegląd Zachodni*, VII, nr 1—2, 1951.

także z Wybrzeżem (Sopot—Gdynia w latach 1946—1948) i nasilający swój dorobek naukowy wykładami i pracami z problematyki pomorskiej. Oprócz tego zachęcał też swoich słuchaczy do pisania prac dyplomowych i doktorskich z tychże zagadnień<sup>42</sup>. W omawianym przedmiocie brakuje przede wszystkim szczegółowych rozpraw i badań nad portami starosłowiańskimi, bez czego nie można sobie przedstawić właściwych dziejów floty słowiańskiej, która istnieć mogła nie w oderwaniu od portów, ale w najściślejszym z nimi powiązaniu. Również w zależności od ich rozmieszczenia powstawały i rozwijały się główne szlaki żeglugowe. Stwierdzając te braki, należy zaznaczyć, że niewiele lepiej stoi to zagadnienie w badaniach rosyjskich i radzieckich uczonych, którzy dopiero w ostatnich latach znacznie posunęli je naprzód. Jednak jakże wiele jeszcze jest niedomówień i niejasności. Wprawdzie można zacytować szereg prac rosyjskich i radzieckich z XIX i XX wieku, poświęconych stanowisku Słowian na morzach, ich żegludze i historii statków. Autorzy: A. Wiesiołyj, N. Bogolubow, N. Zagoskin, P. Szerszow, Rydzewska, Mawrocin, a także po części Rybakow, Tichomirow, Griekow i inni podają w swoich pracach cenne rozważania lub uwagi o żegludze słowiańskiej. Nawet przyjmują za Masudiem, Ibrahimem i Nestorem możliwość istnienia żeglugi słowiańskiej z Bałtyku przez La Manche aż do Hiszpanii i Konstantynopola<sup>43</sup>. Wymienieni badacze więcej uwagi zwrócili na rozwój konstrukcji statków, i to nie tylko słowiańskich. Jednak niewiele dowiadujemy się z ich prac o portach starosłowiańskich oraz ich znaczeniu dla żeglugi ruskiej. Co prawda ruskie porty nad Bałtykiem były nieliczne w porównaniu z pomorskimi, wieleckimi i obodrzyckimi. Tym silniej odczuwa się brak tutaj polskich opracowań. Nikt dotąd nie zebrał w jedną całość chociażby opisowych danych o słowiańskich portach na podstawie materiału źródłowego i literatury. Taka inwentaryzacja staje się konieczna jako punkt wyjściowy do dalszych prac z tego zakresu. Można więc bez obawy o przesadę twierdzić, że w dzisiejszej tematyce morskiej w środowisku polskiej nauki porty i żegluga handlowa Słowian nie stanowią tematu budzącego większe zainteresowanie. W każdym razie nie są one na warsztacie prac badawczych, jak nam wiadomo, żadnej instytucji.

Wprawdzie tematyka pomorska, ale nie morska, znajduje się w ramach Zakładu Historii Pomorza P. A. N. w Poznaniu pod wyjątkowo szczęśliwym kierownictwem prof. Labudy. Mimo to problemy morskie nie stanowią w tym

<sup>42</sup> Z żywszego zainteresowania K. Tymienieckiego problematyką pomorską powstały pod jego sugestią prace o początkach Wolina (J. Kręgielskiej), Szczecina (H. Chłopockiej) i Gdańska (H. Matuszewskiej-Ziółkowskiej) w latach 1948—1950.

<sup>43</sup> Powieś'..., cz. I, s. 11, wyd. Ak. Nauk ZSRR, 1950 w opracowaniu Lichaczewa. Latopis ten oprócz wielkiego szlaku „z Waregów do Greków“ zna inną określoną drogę morską do Carogrodu z Bałtyku przez Atlantyk, M. Śródziemne, Por. też Mawrocin, tamże, s. 13. O odwiedzeniu tego szlaku morskiego przez Słowian zachodnich najwyraźniej mówi Ibrahim, że ich wyprawy handlowe docierają morzem do Stambułu, zob. Kowalski, Pomn. dziejowe Polski, I, s. 52, 1946. Szlakiem tym odbywał się przewóz futer bobrowych do Europy południowej, T. Lewicki, Świat słowiański w oczach pisarzy arabskich, Slavia Antiqua, III, z. 2, s. 336, 358, 364, Poznań 1949/50 W. Kowalenko, Starosłowiańskie grody portowe, Przegląd Zachodni VI, nr 5/6, 1950; Mawrocin, o. c., s. 30, podaje, że wedle Masudiego kupcy rusey (Ładożanie) jeździli już w IX w. przez La Manche, Gibraltar, M. Śródziemnym do Rzymu i Konstantynopola.

zakładzie specjalnego przedmiotu badań. Mogą być one w jego pracach traktowane jedynie ubocznie ze względu na różnorodność tematyczną i szerokie granice chronologiczne opracowywanych dziejów Pomorza. Dzieje te także pod względem terytorialnym nie ogarniają całości Słowiańskiego Wybrzeża, gdyż mają z góry wyznaczone granice ciaśniejsze. W tych warunkach pozostaje bez obsługi naukowej dobra połowa starosłowiańskiego wybrzeża bałtyckiego, położonego na zachód od Odry, a więc ziemie dawnych Wioletów, Obodrzyków i Rugian, ludów o wysokiej kulturze morskiej, wielkich i licznych miastach portowych. Wobec takiego stanu rzeczy tym pilniejszą staje się potrzeba dalszych badań nad portami słowiańskimi na Bałtyku.

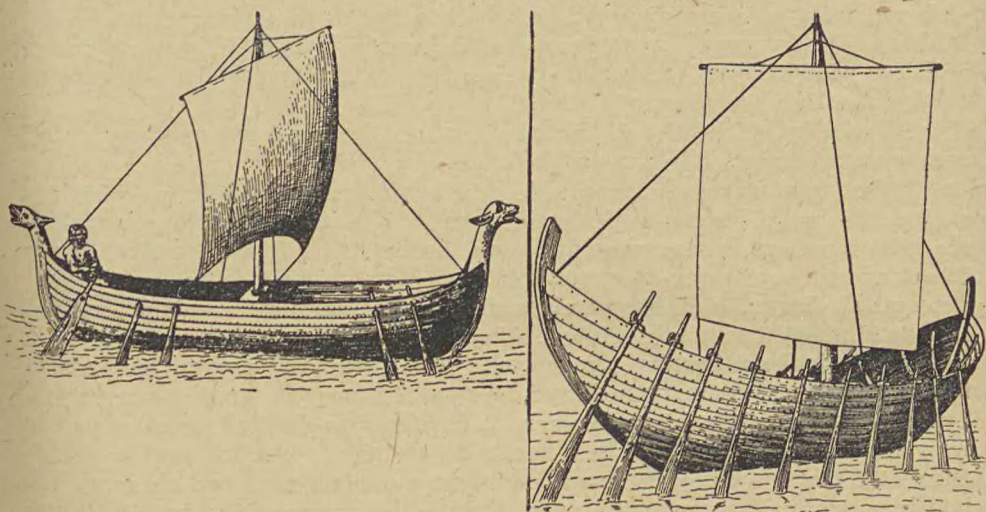
Podniecającym momentem do nasilenia pracy nad portami jest powojenny renesans badań nad okresem wczesno-średniowiecznym. Wykopaliska w Gdańsku, Wolinie, Szczecinie, a od tego roku i w Kołobrzegu zapowiadają także dostarczenie danych o budownictwie portowym. Dotąd wiemy o tym bardzo mało. Jedynie wzmianka Ibrahima, chociaż niezupełnie jasna, pozwala przypuszczać, że główną część portu w X wieku w Wolinie stanowiło nabrzeże obudowane za pomocą łupanych, grubych pni, wbijanych obok siebie dla zabezpieczenia brzegu, do którego przybijały statki<sup>44</sup>. Materiału porównawczego do tej informacji z innych grodów archeologia jeszcze nie zna. Być może, najbliższe badania ten stan rzeczy zmienią. Na razie należy na ten cel badawczy coraz silniej namawiać archeologów. Z doświadczenia przedwojennego wiemy, że nawoływania historyków, jak pisze prof. Tymieniecki, ażeby skierować badania archeologów na okres wczesnego średniowiecza, nie pozostały bez skutków i wyników<sup>45</sup>.

Obecnie minął okres ostrego odcinania się archeologów od tzw. protohistorii i przedstawiciele obu dziedzin pracują nad jednym wspólnym zagadnieniem dziejów Słowiańszczyzny. Ze szczególnym uznaniem witają tę wspólność celów pracownicy naukowci badający pogranicze obu dziedzin. Na ich bowiem krzyżownicy między innymi znajduje się kluczowy problem zagadnień morskich, floty i portów słowiańskich. Z nimi przede wszystkim wiąże się rozwój miast nadmorskich Słowian. Od stanu i liczebności floty oraz obronności portów zależała ich handlowa ekspansja na morze i produkcja ich podgrodzi. Jeśli dzisiaj tak wiele stacji archeologicznych pracuje nad zbadaniem zabytków starosłowiańskich na śródlądziu polskim, to stanowczo jest ich za mało na Wybrzeżu. Gdańsk, Wolin, Szczecin i Kołobrzeg jako obiekty archeologiczne stanowczo nie wystarczają dla poznania portów na Pomorzu. Oprócz nich

<sup>44</sup> Kowalski, Pomniki dz. Polski, Ser. II, t. I, s. 98, 1946; Filipowiak, Wolin w świetle wykopalisk, wyd. Polskiego T-wa Archeol. Szczecin i Wolin we wczesnym średniowieczu, s. 46, 1954, Wrocław.

<sup>45</sup> Nie tak dawno jeszcze historycy usilnie zachęcali archeologów do podjęcia badań nad okresem wczesnego średniowiecza. Szczególnie pilnie do tego namawiali w okresie międzywojennym profesorowie Białkowski i Tymieniecki, stwierdzając, że zagadnienia miast słowiańskich nie budziło wśród archeologów większego zainteresowania (Roczn. Histor. XI, 2, s. 228). Taka postawa archeologów zaczęła powoli ulegać zmianie już przed drugą wojną światową. Konkretnym wyrazem tej zmiany były niektóre prace z okresu wczesno-średniowiecznego. Między innymi praca ks. dra Łęgi o kulturze Pomorza, która dotąd nie straciła znaczenia. Był to zwrot ku dobie powstania państwa polskiego i jego ekspansji ku morzu. Pomoc archeologii była konieczna i „została wyproszone” u archeologów przez historyków, jak się wyraża Tymieniecki jeszcze w r. 1948 (Przegląd Historyczny, XXXVII, s. 14).

trzeba podjąć badania nad mniejszymi obiektami, np. Puckiem, Rewą, Oksywem, Kamieniem, Słupskiem i innymi grodami portowymi. Dotąd przecież o roli portów w rozwoju naszych miast średniowiecznych prawie nic nie wiemy. Nad tym zagadnieniem poważnie nikt nie pracował. Poruszano je przygodnie i pobieżnie. Jakby zapomniano, że port, nawet najprymitywniejszy, był ważnym elementem czynności gospodarczych u Słowian nie tylko w nadmorskich ośrodkach zaludnienia, ale i nadrzecznych na śródlądziu. Żegluga i spław na ziemiach Słowian zachodnich były zawsze poważnym źródłem dochodów, a Odra i Wisła najważniejszymi aktywnymi szlakami komunikacyjnymi w całym swym biegu, jak Dniepr, Wołchow i Wołga u Słowian wschodnich. Miasta nad nimi położone w znacznym stopniu zawdzięczają swój roz-



Ryc. 2. Na lewo: Polska łódź księżąca wg płaskorzeźby z drzwi gnieźnieńskiej katedry, z dodaniem żagla (X—XII w.); na prawo: Rekonstrukcja morskiej łodzi słowiańskiej żaglowo-wiosłowej z XI—XII w. Przykładowy średni wymiar: dł. 15 m, szer. 3,5 m, wys. 1,5 m. Ładowność łodzi wielkich: 44 ludzi i 2 konie, wyporność do 30 ton.

wój żegludze i portom. Należy stwierdzić, że powstająca niekiedy obawa o przesadne pojmowanie roli portów morskich i rzecznych w gospodarce Słowian jest stanowczo stanowiskiem apriorystycznym. Na niczym ono się nie opiera, a przy tym wyprzedza wyniki zapoczątkowanych badań i budzi przedwczesny sceptycyzm. Przeciwno takiemu nastawieniu przemawia liczność flot słowiańskich na Bałtyku wyprawianych na wyspy duńskie i norweskie wybrzeża w czasie wojen duńsko-słowiańskich<sup>46</sup>. Ich liczebność miała swój odpowiednik w wielu portach, gdzie się skupiały pod opieką grodów. Inaczej być nie mogło.

U Słowian nadmorskich jak i u innych ludów stosunek do morza wyrażał się przede wszystkim w posiadaniu portów i przebywających w nich statków. Każdy port i statki były wyrazem aktywności gospodarczej przyległego

<sup>46</sup> Ob. przypis 39.



archeologii podmorskiej we Francji dowiadujemy się z artykułu czeskiego archeologa J. Filipa<sup>49</sup>.

Najogólniej biorąc, konstrukcja portu starosłowiańskiego była bardzo prosta nie tylko w X, ale i w XI/XII w. — Najstarsza relacja o niej należy do arabskiego kronikarza Ibrahima ibn Jakuba z X w.<sup>49a</sup>. Jest ona dobrze znana i pozwala przypuszczać, że jej interpretacja o porcie wolińskim odpowiada stosunkom rzeczywistym. Port ten miał urządzenia polegające na obudowaniu palami wybrzeża-przystani, do której przybijały statki, a nawierzchnia przy niej musiała mieć pomost z grubych desek dla usprawnienia ruchu i przeładunku. Za takim pojmowaniem ówczesnego urządzenia portowego przemawia późniejszy przekaz dotyczący Gdańska.

Umocnione pniami nabrzeże portowe występuje w Gdańsku w nadaniu Sambora z r. 1178 pod nazwą „pons“, czyli pomost<sup>50</sup>. W porównaniu ze wzmianką Ibrahima jest to już bardziej udoskonalone urządzenie portowe, mające przy obudowanym palami nabrzeżu nawierzchnię pokrytą grubymi deskami. Taki pomost przeznaczony był do ułatwienia przeładunku towarów ze statków i na statki. Znajdował się on przy ujściu Motławy, na lewym jej brzegu. Utrzymanie tego dużego pomostu, niszczonego działaniem wylewów, w stanie zdatnym do obsługi statków, jak widać z dokumentu Sambora, było przedmiotem szczególnej troski księcia. Obowiązek jego odbudowy ciążył na ludności. Książę traktował tę powinność na równi z pracami nad odnowieniem obwarowań grodu gdańskiego. Nawet w hojnym nadaniu tego księcia klasztor oliwski nie otrzymał zwolnienia od tego obowiązku. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż każde uszkodzenie pomostu łatwo naruszało sprawność funkcji portowych i zmniejszało dochody księcia. Opłaty celne („que de navibus solvuntur“ znane źródłowo od r. 1148) pobierano przy pomoście — od statków do niego przybijających. Przy nim skupiał się handel miasta. Pobliski gród ubezpieczał port od strony Wisły i ujścia Motławy od nagłych napadów.

Zapewne Szczecin miał tak samo urządzony pomost. Jak stwierdził Wachowiak<sup>51</sup>, port szczeciński znajdował się w zacisznej zatoczce lewego brzegu Odry tuż przy wschodniej części podgrodzia, pod bezpośrednią obroną grodu, przy dzisiejszym parowie zamkowym. Podgrodzie komunikowało się z portem przez osobną bramę portową. Dziś część dawnego podgrodzia znajduje się pod

<sup>49</sup> J. Filip, Výskumy a objevy v zahraničí. Archeologické rozhledy. ČSAV, Ročník VI, 1954, z. 5, s. 637—640. Francuzi stworzyli nowy dział, tzw. „archeologii podmorskiej“, która ma za zadanie wydobywać i badać zatopione statki i ich ładunki w Morzu Śródziemnym na odcinku Marsylia-Toulon-le Lavandou-Fréjus przy pomocy nurków nawet na głębokości 50 m. Przykład godny naśladowania i na naszym wybrzeżu pomorskim. Por. F. Benoît L'archéologie sous-marine en Provence, La nave romana di Albenga, Rivista di Studi Liguri XVIII, 1952, 237—307. Bulletin du Centre d'Etudes sous-marines (Paris), Revue maritime VI, 1949, VIII, 1950; A. Bouscaras, Recherches sous-marines au large d'Agde 1951—1953. Revue d'Etudes Ligures XX, 1954, 47—54.

<sup>49a</sup> T. Kowalski, Relacja Ibrahima, Pomn. dz. Pol., Ser. II, t. I, s. 50, przyp. 89, Kraków 1916.

<sup>50</sup> Perlbach, Pom. Urkund. nr 6: „perpetuam damus... libertatem quoque hominibus eorum de omni exactione... excepta reedificatione castris et pontis in Gdanze“.

<sup>51</sup> Najdawniejszy port Szczecina X—XIII w. Przegląd Zachodni VIII, nr 3—4, s. 584, 1952 (szkielet portu).

gruzami zburzonych domów w czasie wojny. Usunięcie warstwy gruzów otworzyłyby przed archeologami bardzo przydatne miejsce dla zbadania urządzeń portowych słowiańskiego Szczecina.

Jeszcze pomyślniejsze warunki do wykopalisk portowych przedstawiają Kąmień i Kołobrzeg.

Przy obu tych dawnych grodach teren zupełnie otwarty i niezabudowany umożliwia szczególnie łatwe prowadzenie prac wykopaliskowych.

Ten przegląd portów Wolina, Szczecina, a szczególnie Gdańska, pozwala stwierdzić, że pod względem technicznym były one bardzo prymitywne. Nie miały wielkich basenów obudowanych falochronami ani też zaciąganych łańcuchami wjazdów, jak w portach starożytnych: Kartaginie, Ostium, Faleronie lub Carogrodzie. Porty słowiańskie znajdowały się w pewnym oddaleniu od morza otwartego w celu zabezpieczenia ich od nagłych napadów ze strony morza. Takie położenie miały Wolin, Szczecin, Kąmień, Kołobrzeg, Gdańsk i wiele innych portów, ubezpieczonych znajdującymi się przy nich grodami. Ponadto oddalenie od morza znacznie osłabiało w korytach rzek niszczące działanie fal morskich, które szybko spłukały nawet mocno zbudowany gród w Świnoujściu na brzegu otwartego morza<sup>52</sup>.

Nadrzeczne położenie portów umożliwiało sprawniejsze ich funkcjonowanie i łatwiejsze przystosowanie brzegu do przeładunku towarów przez jego umocnienie palami i zbudowanie pomostu (ryc. 3). Głębokość rzeki nie miała większego znaczenia. Największe korabie słowiańskie (nawet 30-tonowe) przy pełnym załadunku zanurzały się bardzo płytko, zaledwie na metr, a kogi fryzjskie na 1,5 metra, a więc i przybrzeżne płycizny nie przeszkadzały sprawnemu funkcjonowaniu portów. Nawet pewne zapiaszczenie szlaków rzecznych nie zawsze zamykały na nich żeglugę.

Obudowane nabrzeża portowe u Słowian nie były długie, jak to stwierdzają badania w Szczecinie, gdzie przystosowany do wyładunku odcinek miał ok. 200 m, a potem wydłużał się w kierunku miasta kolonizacyjnego. Tak samo nabrzeże portu wolińskiego wykazuje podobne wydłużenie przy nadbrzeżnym podgrodzium<sup>53</sup>. Nie inaczej też było w Kamieniu. Pierwotnie krótkie pomosty portowe najzupełniej wystarczały na potrzeby handlowe Słowian. Kilkanaście statków mogło być przycumowanych jednocześnie przy przystani szczecińskiej. Reszta zaś musiała stać na kotwicach w pobliżu oczekując swojej kolei.

Trzeba wziąć pod uwagę, że port szczeciński musiał obsługiwać potrzeby wielkiego grodu i licznej floty jego mieszkańców. Zamożny kupiec szczeciński Wyszak wyprawiał się na morze na czele flotylii złożonej z 6 statków<sup>54</sup>. Taką zasobnością prawdopodobnie dysponowali też inni przedniejsi kupcy szczecińscy. Niesposób określić liczebności floty Szczecinian, ale wydaje się, że sama przystań była niewspółmiernie mała do jej liczebności. Nie można więc

<sup>52</sup> Saxo, l. XV, c. VII, pag. 953, r. 1177: „Interea Sclavi, castello, quod propter Zuynensia ostia moliti fuerant, hiberna maris exundat'one pessundato, bina alia iisdem in locis, materia per hyemem contracta, veris principio condiderunt inexpugnabiles se fori rati, si Penus amnis Walogasto oppido, Zuyna maritimum praesidiarum obstaculis cluderetur“.

<sup>53</sup> W. Filipowiak, Wolin w świetle wykopalisk, Szczecin i Wolin we wczesnym średniowieczu, Pol. T-wo Archeol. s. 40, 1954.

<sup>54</sup> Ebo, III, c. 2 lub M. P. Hist. III, s. 51.



Władysław Kowalenko

**MAPA STAROSŁOWIAŃSKICH GRODÓW PORTOWYCH  
PORTÓW MORSKICH, JEZIERNYCH I RZECZNYCH (IX - XIII w)**

● stolica książęca (portowa)	⊕ gród stołeczny i kasztelański
⊙ stolica biskupia (portowa)	● gród portowy masy
⊙ stolica książęca i biskupia	⊙ port niegrodowy
● gród portowy i kasztelański	⊙ stacja rybacka

0 15 30 60 90 km

**SPIS MIEJSCOWOŚCI OZNAKOWANYCH NA MAPIE**

- |                                |                            |                           |                            |                          |                                    |                            |
|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| 1. Arenshoop                   | 16. Domienice (Dömitz)     | 32. Gryfino               | 48. Mechlino (Mehlsburg)   | 63. Przerów (Prerow)     | 79. Strzałów (Stralsund)           | 94. Widuchowa              |
| 2. Arkona                      | 17. Dubin (Dobin)          | 33. Hengst                | 49. Miedów (Middewitz)     | 64. Przewłoka            | 80. Szczecin                       | 95. Wir (-)                |
| 3. Bardo (Barth)               | 18. Dymin (Demmin)         | 34. Iwiecino - Przysań    | 50. Morzyce (Morsb.)       | 65. Przewóz (Altfähr)    | 81. Świemirowo                     | 96. Wkra (Uckermünde)      |
| 4. Bór (Barhöf)                | 19. Dziwna                 | 35. Jarzewowo             | 51. Nakło (Nacko)          | 66. Puck                 | 82. Świętousć                      | 97. Wolin                  |
| 5. Broniewo (Brunshaupten)     | 20. Garcin (Gartz)         | 36. Kamiień               | 52. Nieprzełom (Nepremmin) | 67. Racibórz (Ratzeburg) | 83. Świętowiec (Heiligenhafen)     | 98. Wologoszcz (Wolgast)   |
| 6. Budziszów (Bützow)          | 21. Gardno                 | 37. Kicin (Kessin)        | 53. Nowemście (Neustadt)   | 68. Ralów (Ralow)        | 84. Święty Ostrów (Swante Wustrow) | 99. Wojska                 |
| 7. Buków                       | 22. Gardziec (Gaartz)      | 38. Kłodona (-)           | 54. Oksywie (Oxhöfen)      | 69. Rerik (-)            | 85. Swinoujście (Swinemünde)       | 100. Wurle (-)             |
| 8. Bukowo                      | 23. Gdańsk                 | 39. Kochowo               | 55. Oliwa (Altenhof)       | 70. Rochów (-)           | 86. Swinoujście                    | 101. Wyszomir (Wismar)     |
| 9. Bukowiec (Lübeck)           | 24. Głębokie (Burg-Hafen)  | 40. Kołobrzeg             | 56. Parnoburg (Parnow)     | 71. Roztok (Rostock)     | 87. Tczew                          | 102. Zabrodzie (Schaprode) |
| 10. Chobin (Gobbiner Burgwall) | 25. Golenów (Golnow)       | 41. Kostno-Gród (Koons)   | 57. Płoty (Plothin)        | 72. Rybnica (Ribnitz)    | 88. Trzebiatów                     | 103. Zador (Zudar)         |
| 11. Chocków (Gützkow)          | 26. Goławica (Gollwitz)    | 42. Krepina (Kremper-Au)  | 58. Prądko (Prandow)       | 73. Sibin                | 89. Trzebudzice (Tribsees)         | 104. Zantyr                |
| 12. Darłowo (Rügenwalde)       | 27. Grabów (Grabow)        | 43. Kujawice (Peenemünde) | 59. Płoty (Plothin)        | 74. Sławno               | 90. Unieść                         | 105. Zaspia                |
| 13. Dars (Darsser Ort)         | 28. Granica (Granitz)      | 44. Kukułowo              | 60. Pozdawo (Pozdau)       | 75. Słupsk               | 91. Ustka                          | 106. Zdroje (Streu)        |
| 14. Darsim (Ludwigsburg)       | 29. Grodzisk (Gartz a. O.) | 45. Lubin                 | 61. Prądko (Prandow)       | 76. Stara Lubeka         | 92. Uznoim (Usedom)                | 107. Zwierzyn (Schwerin)   |
| 15. Dębogóra (Dammgarten)      | 30. Groźwin (-)            | 46. Łazy                  | 62. Prądko (Prandow)       | 77. Stargard Szczeciński | 93. Warpno (Altwarp)               | 108. Zarnowiec             |
|                                | 31. Gryfia (Greifswald)    | 47. Łeba                  |                            | 78. Stargard Wągryjski   |                                    |                            |

pojęcia portu zacieśniać do przystani przeładunkowej. Za port ówczesny uważać należy cały obszar przygodowy znajdujący się pod obroną pobliskiego grodu, gdzie statki mogły bezpiecznie przebywać. Epistola Sidonis informuje o statkach kupieckich stojących na kotwicy pod wałami Starej Lubeki: „Et mercatores mercimonia sua incolis deferentes anchoras suas iecerant ad munitionem Henrici regis Slavorum, ubi confluentia est aquorum et fluvius Swar-tow defluit in Travenam“<sup>55</sup>.

Za powyższą interpretacją obszaru portowego przemawia wypadek złowienia olbrzymiego łososia w porcie szczecińskim w pobliżu statków<sup>56</sup>. Wypadek ten pozwala przypuścić, że chodzi tu nie o przystań w ściślejszym znaczeniu słowa, lecz o przyległy do niej obszar portowy, gdzie statki stały na kotwicach.

Po tych uwagach o technicznym urządzeniu i obszarze portu przyjrzyjmy się źródłom pisanym w celu stwierdzenia ilości i charakteru wzmianek o portach słowiańskich. Ograniczamy ten wgląd zasadniczo do schyłku XII w., ale w niejednym wypadku granicę tę z konieczności rozszerzamy na cały wiek XIII. Chodzi tu bowiem o stwierdzenie, do których grodów źródła narracyjne: hagiografowie, kronikarze oraz dyplomy książąt i bulle stosują nazwę „portus“ na całym wybrzeżu Słowiańszczyzny zachodniej. Daje to szersze pole obserwacji i stawia zagadnienie w ramach chronologicznych prawie odpowiadających okresowi niepodległości Słowian bałtyckich.

Otóż Ibrahim wymienia wielki bezimienny port wielecki, identyfikowany zwykle z Wolinem. Późniejsza relacja Ibn Saida, oparta na Ibrahimowej, opisuje to samo wielkie miasto w słowach następujących: „Jego port na morzu otaczającym stanowi cel, w którym zbiegają się liczne okręty. Jest to największy port owych stron“<sup>57</sup>. Tenże arabski pisarz wymienia pobliski Szczecin, ale bez wzmianki o jego porcie, chociaż mówi o jego położeniu nad tymże morzem otaczającym, co by wskazywało, że kronikarzowi chodziło tu również o wymienienie miasta portowego. Ten brak w przekazie arabskim wypełnia Herbord: mówiąc o Szczecinie, nazywa go „portus“, a drugim razem podaje pod nazwą „portus maris“<sup>58</sup>. W żadnych innych źródłach tego okresu nie spotykamy nazwy „portus“ w odniesieniu do Szczecina.

Helmold o Starej Lubece przekazał następującą wzmiankę. Założenie Nowej Lubeki przez Adolfa holsztyńskiego w r. 1143 odbyło się w miejscu, które „non longe abesset a veteri portu et civitate“<sup>59</sup>.

Czwartym portem źródłowo wymienionym przed kolonizacją jest Gdańsk. Dokument Świętopełka II z r. 1220/27 zapowiada żeglarzom (chrześcijańskim) przybywającym do Gdańska złagodzenie surowego prawa o rozbitkach morskich i przyrzeka dawanie im pomocy w wypadkach awarii „in porto nostro“<sup>60</sup>. Widocznie książę dysponował jakimiś środkami dla poratowania

<sup>55</sup> Helmoldi, *Cronica Slavorum*, ed. III, S. Rer. Germ. s. 239, 1937.

<sup>56</sup> Herbord III, c. 21: „Circa portus maris et naves...“

<sup>57</sup> G. Labuda, Ibrahim ibn Jakub — najstarsza relacja o Polsce w nowym wydaniu, *Rocz. Hist.* XVI, s. 124, Poznań 1947.

<sup>58</sup> Herbord III, c. 21.

<sup>59</sup> Helmoldi, *Cronica I*, c. 57.

<sup>60</sup> Perlbach, *Pom. Urkb.* nr 33: „Si in portu nostro fundum tetigerint vel inpediantur, auxilio, qualicumque voluerint, adiuventur“.

poszkodowanych statków. Być może w Gdańsku istniała stocznia dla budowy i naprawy korabi książęcych, w której też można było naprawić uszkodzenie obcych statków.

Adam Bremeński Starogard, stolicę Wagrów, nazywa „civitas maritima“, „sita est iuxta mare“<sup>61</sup>. Mimo wyraźnego jednak związku tego grodu z morzem kronikarz nie wymienia istniejącego w nim portu. Z kilku znanych mu słowiańskich miast portowych żadnego nie podał pod określeniem „portus“. Nawet przy opisie Wolina jako wielkiego portu użył zwrotu „celeberrima statio“ zamiast „portus“. Termin „portus“ nie był mu obcy, skoro Birkę nazywa „portus sancti Ansgarii“<sup>62</sup>, a Szlezwik „portus maritimus“<sup>63</sup>. Wprawdzie w tym wypadku „statio“ w zupełności znaczeniem swoim odpowiada słowu „portus“. Jednak Adam ani razu nie posłużył się tym wyrazem dla oznaczenia portów słowiańskich. Widocznie chciał je w ten sposób niekorzystnie wyróżnić od duńsko-szwedzkich.

To samo spostrzeżenie odnieść należy do Saxa. Wymienia on największe grody nadmorskie Pomorzan w głównym rejonie walk duńskiej floty nad Pianą, Świną i Dziwną oraz na Rugii pod nazwami „urbs“, „oppidum“, „castrum“ i „castellum“. Natomiast małe osiedla Bór<sup>64</sup> i Darsim<sup>65</sup> nazwał portami. Tenże Saxo, gdy mówi o portach duńskich wyspy Zelandii, posługuje się określeniem „Syalandicos portus“<sup>66</sup>.

Na zakończenie tego przeglądu źródeł dodajmy, że Knytlingasaga zna tylko dwa porty słowiańskie: Wyszomir<sup>67</sup> i Zabrodzie (Skaparod na Rugii)<sup>68</sup>.

A więc: Adam Bremeński, Ebbo, Mnich, Herbord, Helmold oraz Saxo, jako podstawowe źródła do dziejów Słowian na Bałtyku, przez przygodne tylko wzmianki o portach zbyt słabo uzewnętrzniają ich funkcjonalne znaczenie. Portowe grody, jak i lądowe występują u nich na ogół pod nazwą „civitas“, „urbs“ lub „oppidum“. Wyraża się w tym brak rozróżnienia głównych elementów w życiu grodów, wśród których port im wymykał się spod uwagi z niewiadomych przyczyn, chociaż uczestnicy pierwszej misji biskupa Ottona żeglowali od portu do portu. Być może wpływała na to nieznamość ważności portów oraz ich nikły wygląd w porównaniu z rozległymi i ludnymi podgrodziami. Przez to pojęcie grodu i portu zlewały się w przekazach w jedną całość. Tylko u pisarzy arabskich występuje wyraźne rozróżnienie portu i grodu, a u kronikarzy zdarza się to tylko wyjątkowo. Skromne urzędnictwa portowe mogły pozostać niezauważone lub pominięte w ich relacjach pisanych.

<sup>61</sup> Adam Brem. III, c. 18, Schol. 16: Aldinborg civitas magna Sclavorum sita est iuxta mare.“

<sup>62</sup> M. G. H. t. VII, s. 305, Adami gesta I, c. 62 i 63, s. 376, Schol. 122; Ibi in Birca est portus sancti Ansgarii“.

<sup>63</sup> Tamże, s. 295, l. I, c. 25: „Is statim ecclesiam in portu maritimo erexit apud Sleswig“.

<sup>64</sup> Saxo, l. XIV, p. 800: „Inde ad portum Por ab incolis vocitatum cursum direxit“.

<sup>65</sup> Saxo, l. XVI, c. IV, p. 972: „Portus Darsinus“.

<sup>66</sup> Saxo, l. XVI, p. 977 (M. G. H.), t. 29, s. 157.

<sup>67</sup> Knytlingasaga, c. 108; ob. też Script. Hist. Islandorum XI, p. 318, r. 1147: „...rex Kanut cum sua classe portu Vezmarenssem attingit“.

<sup>68</sup> Knytlingasaga, c. 120: „in portu Rugiano, qui Skaparod dicitur“, M. G. H. t. 29, s. 310, r. 1160.

Przy przeglądzie dyplomów (700) z lat od 1140—1315, zebranych w Pommersches Urkundenbuch Perlbacha, stwierdza się zaledwie kilka wymienionych portów. Z nich przystań na Jeziorze Bukowskim jako wyraźny odpowiednik portu<sup>69</sup> i Gdańsk.

W pierwszych trzech tomach Pommersches Urkundenbuch Prümersa wśród 2.000 dokumentów spotykamy tylko kilka razy nazwę „portus“. Oprócz zastosowania tej nazwy do właściwych portów służyła też ona do oznaczenia ujść rzek, w których odbywało się rybołówstwo i związane z nim stacjonowanie statków oraz pobieranie opłat od rybaków i statków. Takie ujścia rzek miały na swoich brzegach osiedla rybackie i są niewątpliwie zależkowymi portami, być może przez pewien czas czynnymi jedynie w okresie połowów. Za przykład takiego zastosowania nazwy „portus“ służyć może przywilej wydany mieszkańcom Trzebiatowa w r. 1270, gdzie czytamy: „villa (piscatorum) in portu, ubi Rega fluvius mari salso conjungitur...“<sup>70</sup>

W takim samym znaczeniu posługuje się tym wyrazem przywilej ustalający granicę rybołówstwa Kołobrzegu: „in portu ipsius Parsande usque ad civitatem ipsam...“ (1266 r.)<sup>71</sup>. Częstszym jest jednak posługiwanie się w dokumentach nazwą „portus“ w sensie oznaczenia funkcji portowych, czyli właściwego używania ich urządzeń pod opieką ustalonych przez książąt warunków lub praw. Najstarsza tego rodzaju wzmianka z r. 1220/27 odnosi się do portu gdańskiego, jak widzieliśmy wyżej<sup>72</sup>.

W innym też przywileju z r. 1283 Mszczuj II, nadając dwa statki dla rybołówstwa biskupowi wrocławskiemu, wymienia: „in nostro portu, qui Prewloca dicitur... dum in piscatione in eodem portu fuerint“, przy czym zwalnia od opłat tam pobieranych<sup>73</sup>.

W innym znaczeniu spotykamy nazwę „portus“ jako określenie większych portów handlowych, a więc przygodowych, do których według przywilejów swobodnie mogą przybywać już nie rybacy, lecz kupcy zagraniczni z towarami. Np. Wisław II wprowadza nowe zarządzenia w porcie miasta Strzałowa, bierze pod uwagę obcych kupców: „mercatores, qui partibus de diversis ad portum nostrum applicant“<sup>74</sup>.

Wgląd w treść przywilejów pozwala wnosić, że mamy w nich do czynienia z portami o różnej skali użyteczności i okazywanych w nich usług. Są to albo

<sup>69</sup> Prümers, Pom. Urkb. II, nr 781, r. 1265, nr 1009, r. 1275; Jewenthin — Przyszan, ob. też W. Łęga, Obraz gospodarczy Pomorza gdańskiego, s. 29, Poznań 1949.

<sup>70</sup> Prümers, Pom. Urkb. II, s. 134, 257 i 347, r. 1277; „de fine vero stagni usque ad portum et in ipso portu maris piscationem civitatenses nullo modo exercent nec in maiori Rega...“

<sup>71</sup> Prümers, Pom. Urkb. III, nr 974, s. 148.

<sup>72</sup> Ob. przyp. 60.

<sup>73</sup> Perlbach, Pom. Urkb. nr 364, s. 330, r. 1283.

<sup>74</sup> Prümers, Pom. Urkb. II, s. 367, r. 1278; por. też przywilej ogólny dla żeglarzy; tamże III, s. 194, r. 1294: „quod ipsi naufragia patientes dum terminos nostros aut portus nostros suis mercibus attingerint“; tamże III, s. 307, r. 1297: „...recognoscimus... quod omnibus mercatoribus et quibuslibet hominibus... praestamus nostrum ducatum intrandi portum Swine, ibidem moram faciendi“. Por. też przywileje dotyczące Gryfii: tamże, II, s. 119, r. 1264; III, s. 391, r. 1278; oraz dla Gryfina: o. c. II, s. 452, r. 1281: „Est etiam notandum, quod hospites ad dictam civitatem Gryfenhagen applicantes portum ibi habeant liberum, sicut in nostris civitatibus habere sveuerunt“.

ujściowe stacje rybackie, albo normalne o pełnych funkcjach porty handlowe, służące do celów zagranicznej wymiany, jak np. Gryfia (zob. przyp. 74).

Również przejrzenie pierwszych trzech tomów Mecklenburgisches Urkundenbuch nasuwa te same uwagi co do małej ilości nazw oznaczonych słowem „portus“.

Stwierdzamy zatem, że różnorodne źródła wyżej rozpatrzone nie dostarczają spodziewanej obfitości wzmianek o portach, wbrew ich faktycznej liczbie. Wynikało to stąd, że w okresie kolonizacji miasta wchłaniały w swój obszar i w swe formy ustrojowe grody i podgrodzia słowiańskie wraz z ich portami, które stanowiły z nimi jedną całość organizacyjną. Zbędne więc było wzmiankowanie o portach w aktach lokacyjnych. W miarę rozwoju miasta skolonizowanego odpowiednio zwiększano i usprawniano słowiańskie nabrzeża portowe, z czego powstawały porty „miast wendyjskich“, obsługiwane nadal przez robotników i żeglarzy polskich. Bez obawy o przesadę można uważać, że porty tych miast są tylko dalszym etapem rozwoju słowiańskich. O portach tych „wendyjskich“ występują wzmianki w dokumentach tylko wówczas, gdy ich wystawcom zależało na zwróceniu na nich uwagi obcych kupców i zapewnieniu im zachęcających warunków do odwiedzania tych portów w celach ożywienia handlu. Dlatego na całym wybrzeżu słowiańskim na czoło wysuwa się tylko kilka większych miast z ich portami o monopolistycznych uprawnieniach żeglugowych. Reszta dawnych portów słowiańskich pozostawała zupełnie w cieniu. O ich działalności dowiadujemy się z targów i skarg uprzywilejowanych miast z powodu naruszenia ich uprawnień przez upośledzone i nieskolonizowane ośrodki portowe. O nowych portach powstających w czasie kolonizacji na surowym korzeniu nie ma w dokumentach żadnych informacji. Oznacza to, że stare porty słowiańskie wystarczająco zaspokajały potrzeby kolonistów.

W ciągu XIII w. tylko w Gryfii założono nowy port, i to dopiero w 47 lat po lokacji<sup>75</sup>. Zmuszały do tego stale powtarzające się lokalne awarie, co pobudzało miasto do zabiegów o przywilej na budowę nowego portu (r. 1297).

Ta ogólna charakterystyka zmian idących w kierunku koncentracji funkcji portowych w kilku większych miastach na całym wybrzeżu słowiańskim w znacznym stopniu tłumaczy małą ilość wzmianek o portach po lokacji. Czasy wcześniejsze, jak widzieliśmy, również nie obfitowały w częste o nich relacje, co wynikało z powierzchownej znajomości pracy Słowian na morzu.

Całe to zagadnienie wymaga szczegółowego opracowania, ale na razie ograniczamy się do tych ogólnych uwag.

Nic też dziwnego, że porty słowiańskie nie mogły zająć należnej im pozycji w dziełach historyków Słowian bałtyckich. Najprzedniejsze prace z dziejów ich gospodarki osadnictwa, stosunków handlowych nieraz nie wymieniają nawet słowa „port“, chociaż omawiają stanowiska Słowian na morzu oraz ich wyścig zbrojeń na Bałtyku. Powstawał przez to obraz odbiegający od rzeczywistości. W całokształcie wiedzy o Słowianach na Bałtyku była to wielka luka z braku prac o portach, jako podstawowych bazach wielkich flot i handlu morskiego Słowian. Taki stan rzeczy można też nazwać pewnego ro-

<sup>75</sup> Prümers, o. c. III, nr 1816, r. 1297: ...dedimus... plenam auctoritatem, potestatem et facultatem liberam fodendi, construendi, edificandi portum...“.

dzaju paradoksalnością. Pisano bowiem o morskich dziejach Słowian bez zwrócenia uwagi na znaczenie portów w ówczesnych warunkach dla rozwoju miast nadmorskich.

Wspomnieliśmy już o starym porcie w Lubece. Inną nader cenną wzmiankę przekazał Helmold, która pozwala stwierdzić, jak bardzo rozwój tego miasta był zależny od portu. Wzmianka ta dotyczy założenia Nowej Lubeki przez Adolfa holsztyńskiego przy ujściu Okunicy do Trawny obok wzgórza Bukowiec, gdzie książę Krut swego czasu pobudował miasto obok czynnego portu. O powstaniu Nowej Lubeki tak pisze Helmold:

„Gdy ten mąż przemysłny (Adolf) obaczył i ujście dogodne i port wyborny, zaczął tam budować miasto i nazwał je Lubeką“<sup>76</sup>. Trzecia wzmianka tegoż kronikarza z równą jak i w poprzedniej siłą akcentuje, że z braku dogodnego portu miasto założone przez Henryka Lwa nad środkową Okunicą, nie mogło się rozwinąć. Oto są słowa Helmolda: „Prosił książę (Henryk Lew) hrabiego Adolfa, by jemu odstąpił portu i wyspy w Lubece, lecz hrabia uczynić tego nie chciał. Wtedy książę założył miasto nad Okunicą... , lecz że miejsce to i dla portu, i dla grodu mniej dogodne było, i że przybijać do niego mogły tylko małe statki...“, więc Adolf musiał księciu odstąpić port lubecki, wyspę i gród<sup>77</sup>. Obu zdobywcom ziemi wagryjskiej, Adolfowi i Henrykowi Lwu, chodziło głównie o możliwości urządzenia portu, mocne jego obwarowanie, ażeby zabezpieczyć go należycie i umożliwić sprawne funkcjonowanie, od czego w dużym stopniu zależał rozwój powstającego miasta. Przykład Starej i Nowej Lubeki, na wiarogodnym źródle oparty, wyraża znaczenie portu bardzo wymownie. Innym miastom portowym brakuje podobnego dowodu, ale mimo to w ich rozwoju wyraźnie występuje znaczenie portów. Cały szereg miast portowych zajmuje przodujące stanowisko na wybrzeżu jako stołeczne siedziby książąt i biskupów. Razem 26 stolic portowych od Lubeki po Gdańsk istniało w czasach słowiańskich na wąskim pasie wybrzeża, gdy tymczasem nie znamy ich wcale na obszarach od niego oddalonych. A z kasztelanii Wybrzeża Słowiańskiego dwadzieścia jeden znajduje się w grodach portowych<sup>78</sup>.

W okresie wojen porty nie traciły swego znaczenia. Ich nabrzeżne konstrukcje nie ulegały zniszczeniu nawet przy spaleniu przyległych grodów. Porty zachowywały zdolność do przyjmowania statków. Do nich to wracała ta część ludności, która szukała bezpieczeństwa na morzu w czasie podboju Pomorza przez Krzywoustego, a zapewne tak było i w czasie wojen duńskich. W portach przede wszystkim łatwiej było o żywność i inne towary, ponieważ rzemieślnik, kupiec i rybak wracali najchętniej do środowisk portowych, które najłatwiej i najszybciej się zaludniały. Jak wiadomo, grody portowe w czasie wypraw duńskich wykazują dużą zdolność do regeneracji. Szybko odbudowywały się i stawały się ponownie zdolne do dalszego oporu, jak to widzimy na przykładzie Dymina, Uznoima i Wolina.

<sup>76</sup> Helmoldi Cronica, l. I. c. LVII: „Post haec venit comes Adolfus ad locum qui dicitur Boku invenitque vallum urbis desolatae, quam edificaverat Cruto. Videns igitur industrius vir competentiam loci portumque nobilem cepit illic edificare civitatem vocavitque eam Lubeke“. Tłum. pol. Popłońskiego, s. 137, Warszawa 1862.

<sup>77</sup> Tamże, l. I, c. LVIII. Tłum. pols. Popłońskiego, s. 204.

<sup>78</sup> Zob. mapę portów.



Późniejsza lokacja miast na słowiańskim wybrzeżu obfituje w nadania uprawnień żeglugowych, co znowu uznać należy za dowód, że mieszkańcom lokowanych miast zależało na wykorzystaniu już wcześniej rozwiniętych funkcji portowych. Były one w dalszym ciągu niezbędnym czynnikiem rozwoju miast lokowanych na prawie niemieckim.

Badania nad miastami portowymi zachodniej Europy feudalnej ze względu na ich analogiczny związek z morzem warte są uwagi i zastanowienia się. Pirenne, Vogel i Wilkens zgodnie stwierdzają, że Fryzja i Flandria we wczesnym średniowieczu należały do krain rozwijających się w najściślejszym kontakcie z Oceanem. Cechy fizjograficzne tego kraju pod wieloma względami podobne są do najważniejszych odcinków słowiańskiego wybrzeża, gdzie ląd i morze silnie się przenikają, gdzie komunikacja lądowa jest trudniejsza od morskiej lub rzecznej, gdzie najdogodniejszym jej środkiem był statek<sup>79</sup>. Według określenia hagiografa św. Bonifacego Fryzowie żyli na podobieństwo ryb w wodzie<sup>80</sup>. Jako rybacy i chłopcy, utrzymywali się z rybołówstwa, hodowli owiec i rolnictwa. Osuszali przy tym gleby i bronili je przed zalewem Oceanu. Płacili daniny swoim panom duchownym i świeckim. Morze im ułatwiało w znacznym stopniu utrzymanie stosunkowo niezależnej postawy życiowej wobec swoich panów. Tkactwo domowe bardzo wczesnie zamieniło się w produkcję na rynek, gdyż morze i szlaki rzeczne Renu, Skaldy i Mozy ułatwiały jej eksport do Anglii, Francji i Niemiec. Już od VII w. kupcy z Flandrii i Fryzji zjawiali się w krajach przyalpejskich, gdzie wymieniali swoje towary na przywożone przez Alpy za pośrednictwem Wenecjan produkty wschodnie: korzenie, pachnidła, barwniki dla tkanin i inne przedmioty. Fryzyjskie wybrzeże w tych warunkach było nie tylko środowiskiem przemysłu i żeglugi w Europie po upadku państwa rzymskiego, ale również przez ekspansję swojej produkcji odradzało handel Europy północnej. Pośredniczyła w tym z drugiej strony nadmorska Wenecja. Dwa te portowe ośrodki przemagały trudności komunikacji lądowej przez Alpy. Tak wielka była potrzeba wzajemnej wymiany między tymi ośrodkami, że droga, którą ona się odbywała, stała się pierwszym wielkim szlakiem handlowym ówczesnej Europy. Na wybrzeżu atlantyckim rzemiosło i handel skupiały się głównie w miastach portowych: Doresztadzie, Quentovic, a także w mniejszych: Antwerpii, Walencji, Cambrai, Rouen, Amiens, Maastricht, Gandawie i Brugii. Porty te są odpowiednikami naszych portów grodowych wybrzeża bałtyckiego, ale są znacznie silniej rozwinięte jako ośrodki rzemiosła i handlu. Pobierano w nich różne opłaty, a w ich liczbie tzw. „ripaticum“, przeznaczone w VIII wieku na utrzymanie w porządku urządzeń portowych<sup>81</sup>.

Fryzowie w tym okresie byli głównym łącznikiem wybrzeża atlantyckiego z Bałtykiem. Ich szlakiem szły podróże misyjne do Danii i Skandynawii i prowadziły do miast portowych, w pierwszym rzędzie do Szlezwiku i Birki.

<sup>79</sup> H. Pirenne, *Geschichte Belgiens*, I, s. 35—36, Gotha 1899.

<sup>80</sup> H. Wilkens, *Zur Geschichte des niederländischen Handels im Mittelalter*, *Hansische Geschichtsblätter*, 1908, I, s. 301, przyp. 2: *Vita Bonifatii*, s. 68, w. 22: „qui fere, quemadmodum et pisces, morantur in aquis, quibus ita undique cenccluduntur, ut raro ad exteras regiones accessum habeant, nisi navibus subvehantur“.

<sup>81</sup> Wilkens, o. c., s. 306—307.

Handel morski wytyczał ówczesnym dążeniom ideologicznym nie tylko kierunki ekspansji, ale wskazywał też ośrodki pracy. Te wczesne związki gospodarcze i religijne ze środowiskiem bałtyckim miały fatalne skutki dla bogatych miast flandryjsko-fryzyjskich. Runęły na nie wyprawy Wikingów. Słynna z zamożności stolica Fryzji Doresztad uległa dziewięciokrotnemu napadowi Wikingów w IX wieku. Stała się głównym źródłem ich zdobyczy materialnych. Ani walki na morzu, ani trybuty płacone grabieżcom nie mogły uratować napadanych miast. Rzemiosło i handel upadły. Miasta portowe wybrzeża atlantyckiego leżały w ruinie<sup>82</sup>. Duże zapasy gotówki, rzesze niewolników, wszelkiego rodzaju towary, a nawet sprzęt domowy przez morze powędrowały do Danii, Szwecji i Norwegii.

Kryzys ten jednak nie trwał długo i w końcu X wieku morskie i rzeczne porty Flandrii i Fryzji, a szczególnie Brugia, szybko się odradzają i stają się ponownie ośrodkami produkcji rzemieślniczej i handlu. Nowy typ statku — koga — wynalazek Fryzów, jako udoskonalony środek pracy na morzu, wydłuża ich szlaki żeglugowe, zwiększa transporty towarów. Fryzowie znowu odwiedzają Bałtyk. Nie dźwignął się jedynie Doresztad, gdyż szlak jego żeglugi uległ zapiaszczeniu; port przestał działać. Dawniej kwitnące miasto zamieniło się w osiedle rybackie. Miejsce Doresztadu zajął Thiel, położony nad żeglownym odpływem Renu. Do znaczenia powróciły: Walencja, Cambrai, Gandawa, Verdun, Dunant i Maastricht i inne. Gospodarcze życie tych miast w znacznym stopniu odrodziło się w związku ze sprawnym funkcjonowaniem ich portów. Bez regularnego dowozu wełny, rud ołowiu i miedzi oraz innych surowców, tudzież bez stałego eksportu produkcji tych miast naruszał się obieg wymiany, powstawała stagnacja w rzemiośle.

Jak wielkie znaczenie miały porty w stosunkach fryzyjsko-flandryjskich, świadczy następujący wywód Pirenne'a. Od słowa „portus“ w języku flamandzkim pochodzi określenie „poorter“, oznaczający mieszczanina. Od XIII w. używano słowa „poort“ jako pospolitej nazwy miast, nawet położonych z dala od morza i rzek, a więc nieportowych. Oznacza to, że słowo „port“ zatraciło swój sens pierwotny, a właściwy port zaczęto nazywać „havene“<sup>83</sup>. Nazwa ta weszła z języka holenderskiego do rosyjskiego jako zapożyczenie w postaci „gawań“.

Z powyższego omówienia wynika, że port jest wytworem socjalno-gospodarczym. W swoim rozwoju jest on ściśle skoordynowany z pracą rzemieślnika, rybaka, kupca i ludności wsi okolicznych. Oni to są jego twórcami. Dlatego też porty, zakładane na rozkaz władców w celach fiskalnych bez należytego podłoża gospodarczego i ludnościowego, szybko i bezpowrotnie upadały.

<sup>82</sup> W. Vogel, Zur nord- u. westeuropäischen Seeschiffahrt im früheren Mittelalter, *Hansische Geschichtsblätter*, XIII, s. 166; por. Pirenne, o. c., I, s. 187.

<sup>83</sup> H. Pirenne, Villes, marchés et marchands au moyen-âge. *Revue historique* LXVII, s. 62—63, przyp. 1, r. 1899: „Tandis, en effet, qu'elle ne donne jamais à la ville le nom de mercatus elle la désigne très fréquemment par les mots qui dans le latin du moyen-âge s'appliquent aux places de commerce, je veux dire forum, emporium, portus“. „Le nom de poort étant appliqué dès le XIII-e siècle à toutes les villes, on oublia qu'il venait de portus et on le considéra comme la traduction flamande de porta. ... En néerlandais, poort devenu le nom de la ville, a perdu son sens primitif. Un port proprement dit s'appelle havene“.

W analogicznych warunkach fizjograficznych i socjalno-gospodarczych powstawały i rozwijały się porty bałtyckie u Słowian. Ich miasta portowe miały w XII w. daleko zaawansowaną samodzielność wobec książąt. Wynikała ona z ich gospodarczej podstawy, rozwiniętego rzemiosła i handlu. Jak daleko mogła sięgnąć ich samodzielność, najlepiej wyraża przykład ruskiego Nowogrodu. Stał się on wielką republiką miejską z późniejszym tytułem „Gospodin Wielikij Nowgorod“. Miał on czysto słowiańską w swej formie organizację, która potrafiła opanować rozległy obszar na północnym wschodzie Europy. Nowogród był wielkim portem rzemieślniczo-handlowym środowiska bałtyckiego, główną stacją między Europą i Azją, oraz między Bałtykiem i M. Czarnym. W starszym okresie swego rozwoju żegluga jego sięgała do Birki, Gotlandii, Szlezewiku i portów Słowian zachodnich. Do niego też docierali żeglarze Wolina i Szczecina. Odwiedzali też oni zapewne konkurujące z Nowogrodem porty Połocka i Witebska które miały własne swobodne wyjście na Bałtyk. Tak wschodnio-, jak i zachodnio-bałtyccy Słowianie wytworzyli samorodną organizację życia miejskiego. Miała ona zdrowe podstawy do dalszego rozwoju. Mogła też dać Słowiańszczyźnie zachodniej bardzo wcześnie rodzime mieszczaństwo, gdyby nie napływ feudalnej kolonizacji niemieckiej, która zmieniła etniczne oblicze słowiańskich miast portowych w ciągu paru wieków. Nie zdołały one rozwinąć się do poziomu miast flandryjsko-fryzyjskich lub włoskich, ale były w okresie słowiańskim X—XII w. na jednym z młodszych etapów ich rozwoju.

Wyprzedzając znaczeniem i siłą organizacji miasta wybrzeża atlantyckiego w tym czasie, gdy upadały porty słowiańskie, potrafiły wyzwolić się spod władzy panów feudalnych. W tzw. „ruchu komun“ wywalczyły one sobie prawa odrębnego stanu w strukturze społecznej Europy. Miasta portowe na Zachodzie i na słowiańskim wybrzeżu bałtyckim były w ówczesnych stosunkach niewątpliwie ośrodkami postępu i zamożności w rozwoju sił społecznych.

Po tych wywodach o słowiańskości Bałtyku, o portowych urządzeniach oraz ich znaczeniu w rozwoju ówczesnych miast wydaje się potrzebne uzupełnić je kilkoma uwagami o materiale, na którym oparły się nasze rozważania.

Materiał ten jest skompletowany z różnych źródeł i literatury w postaci opisowej, która zawiera różne dane z archeologii, źródeł narracyjnych i dokumentów dotyczących obiektów portowych. Opis ten, ułożony alfabetycznie, ma charakter inwentarza portowego. Można go nazwać swego rodzaju „peryplosem“ wybrzeża słowiańskiego, w którym znajdują się informacje pozwalające odtworzyć przebieg rozwoju danego grodu lub osiedla nadbrzeżnego w związku z funkcjami portów lub przystani.

Sądźmy, że jedynie na takiej drodze można dojść do poznania, ile i czym właściwie były porty w życiu Słowian. Pierwsza próba ich zestawienia, opublikowana w 1950 r.<sup>84</sup>, wykazała 48 pozycji. Znacznie różni się od niej obecna ich inwentaryzacja, która dała 108 obiektów. Liczba ta zapewne wyczerpuje cały komplet znajdujących się portów Słowiańszczyzny zachodniej, zamieszkującej wybrzeże bałtyckie.

<sup>84</sup> Wł. Kowalenko, Starosłowiańskie grody portowe na Bałtyku. Przegląd Zachodni VI, nr 5/6, s. 378—419, Poznań 1950.

Na podstawie naszego opisu została opracowana mapa portów (ob.). Jest ona odpowiednikiem kartograficznym każdej pozycji opisowej.

Przy rozklasyfikowaniu portów oparliśmy się na pewnych kryteriach. Z nich najważniejszymi są następujące:

1. Pierwsze kryterium to świadectwa źródłowe, które dane grody lub osiedla wymieniają jako porty. Temu wymaganiu, jak widzieliśmy, odpowiada stosunkowo niewielka liczba grodów, ale za to najsilniej udokumentowana.

Są to: Bór, Bukowo n. Jez. Bukowskim, Bukowiec, Darłowo, Darsim, Dziwna, Garcin, Gdańsk, Iwięcino, Przerów, Rerik, Szczecin, Świętowiec („portus sacer“), Świnoujście, Wolin, Wyszomir. Do tej kategorii, jak widać, należą obiekty portowe dość różnorodne co do swojej wielkości i roli. Różnica między nimi jest wynikiem różnych warunków rozwoju w okresie IX—XII w.

2) Kryterium funkcji portowych zasadza się na informacjach mówiących o pobieraniu ceł od statków lub jednostek towarowych w portach. Są to tzw. „theloneum de navibus“ lub też inaczej określane jako „navale theloneum“, pobierane, biorąc przykładowo, w Bardo, Budziszowie, Grozwinie, Kamieniu, Płotach, Zwierzynie, Uznoimie i Widuchowie. Przy uwzględnieniu tego kryterium korzystaliśmy ze źródeł XIII w. Nie tracą one w naszym pojęciu znaczenia i wartości jako dowód istnienia funkcji portowych, gdyż czynności te zwykle powstawały znacznie wcześniej aniżeli wzmianki o nich w poszczególnych źródłach.

3) Piracka działalność Słowian musiała się opierać o porty, z których ona szerzyła się na Bałtyku. Wzmianki o niej w kronikach mają różny charakter, przeważnie jednak odnoszą się do miejscowości, które wciągamy do naszego rejestru i mapy jako pozycje portowe. Są to: Dubin, „piratīca oppidum“, Krępina, kryjówka piracka według określenia Helmolda, Mechlin, na którego rynku z pirackich wypraw sprzedawano setkami schwytanych na wyspach Duńczyków, Starogard Wagryjski, siedziba piracka Rochela, członka rodziny książęcej, tudzież Wołoszcz nad Pianą.

4) Czwarte — to kryterium pokątnej żeglugi. W tej grupie znajdują się podupadłe grody i osiedla, które mają starą tradycję żeglarską. Powołują się one na nią jako na najważniejszy argument w sporze z wielkimi miastami meklemburskimi, głównie Roztokiem, o udział w handlu i transporcie morskim. Miasta te jako członkowie Hanzy korzystały ze szczególniejszego przywileju monopolistycznego, tzw. „ius navigandi“, inaczej „ius prohibendi“. Opierając się na tym prawie, zwalczały one samodzielną żeglugę mniejszych portów, zakazując im wszelkiego transportu morskiego połączonego z ominięciem ich portów. W tych warunkach chłopci, rycerstwo i duchowieństwo przez pobliskie porty mniejsze uprawiali, że tak się wyrażę, „pokątną żeglugę“. W sporach z tego wynikających upośledzone ośrodki portowe powoływały się na swe odwieczne prawa korzystania z morza i dokonywania przewozów morskich bez żadnych ograniczeń. W ich sprzeczniwie wyraża się dawne prawo zwyczajowe Słowian, polegające na wolnym użytkowaniu morza. Nie znało ono nadrzędnych uprawnień jednostkowych w zakresie żeglugi przed kolonizacją niemiecką. Wśród upośledzonych portów, których spór pochodzi z XIV—XVI w., wydaje się nam możliwym zarejestrowanie następujących portów morskich: Arenshoop, Goławice, Św. Ostrów, Morzyce, Buków, Gardziec, Prądy i Dars.

Rybnica, oraz kilka rzecznych: Parchim, Grabów, Budziszów, Domienice i Nowemiasto (Neustadt, Głowa).

5) Piąte kryterium, żeglugowe odnosi się do Roztoki, Wołogoszczy, Lubina, Dymina, Kołobrzegu i innych grodów portowych, którym brakuje wzmianek o ich portach aż do końca XIII w., ale o których wiadomo, że ich mieszkańcy uprawiali handel morski. Rzecz jasna, że nie można pominąć takich grodów ani w naszym rejestrze, ani na mapie. Uznajemy je za grody portowe na podstawie różnych relacji o żegludze ich mieszkańców, ich udziale w rybołówstwie lub wyprawach pirackich i handlowych.

6) Niektóre grody i osiedla zaliczamy również do portowych na podstawie charakterystycznej nazwy lub wyjątkowego i dogodnego położenia nad morzem w razie stwierdzenia przy nich licznych zabytków archeologicznych z okresu słowiańskiego, świadczących o dużym zaludnieniu. Na ogół nie można w takich wypadkach wyłączyć przy nich istnienia portu lub przystani. Za tym przemawia samo położenie osiedla, niewątpliwie nawet małe gródki musiały posiadać dogodne i bezpieczne miejsca dla postoju morskich łodzi, nie mówiąc już o grodach większych. Wydaje nam się, że brak o nich danych jako o portach nie uzasadnia ich wyłączenia z naszego opisu. Grupa ta niewątpliwie wymaga dalszych poszukiwań źródłowych. Wśród pozycy tej grupy wymieniamy: Świętowiec (Heiligenhafen), Głębokie (Burghafen), Święty Ostrów, Świętousć, Medów, największy port handlowy na Rugii, oraz Rałów, Chobin, Zador, Zdroje i inne na tejże wyspie.

7) W końcu pozostaje wymienić siódme kryterium. Są to stacje rybackie, stwierdzone w dyplomach XIII w. Zaliczanie ich do obiektów portowych jest do pewnego stopnia uzasadnione istnieniem na tych stacjach urządzeń przystaniowych oraz rybackich zabudowań. Do nich należą: Żarnowiec, Kochowo, Świemirowo, Wojska, Oliwa, Zaspa i Ustka.

Poszczególne pozycje naszego opisu znacznie się różnią od siebie. Jedne mają bogaty materiał z obfitymi cytatami źródłowymi, opisem zabytków archeologicznych oraz wzmianki i uwagi z dzieł naukowych. Zestawienie tych danych w jedną pozycję zajmuje nieraz 10 stron maszynopisu, inne natomiast pozycje z braku tego rodzaju danych mają zaledwie suchą wzmiankę o osiedlu lub porcie grodowym. Całość opisu zajmuje przeszło 150 stron.

Granica chronologiczna poszczególnych pozycyji opisu znacznie przekracza schyłek XII w. i, jeszcze raz stwierdzamy, sięga do końca XIII w.

Z okresu kolonizacji pochodzą niektóre cenne informacje o uprawnieniach żeglugowych, taryfach morskich, rybołówstwie, prawie brzegowym, nadaniach opłat portowych instytucjom kościelnym i poszczególnym miastom oraz o udziale Słowian w obsłudze statków. W olbrzymiej większości uprawnienia te są niewątpliwym nawiązaniem do tych czynności ekonomicznych, jakie stworzyła gospodarka ludności słowiańskiej na wybrzeżu. Przywileje tego rodzaju są wyrazem eksploataowania morza i jego dóbr oraz rzek i ładu nadmorskiego przy pomocy ludności słowiańskiej, bez której byłoby ono niemożliwe. Dobra te, przez wieki przez tę ludność wygospodarowane na morzu i lądzie, stawały się najważniejszą podstawą kolonistów. Umożliwiały przy pomocy nowych środków technicznych, kapitałów i nowych form organizacji przede wszystkim w portowych miastach słowiańskich szybkie powstanie i rozwój potęgi morskich miast Hanzy. Z tego punktu widzenia uwzględnienie

w naszym rejestrze uprawnień miast lokowanych wydaje się zupełnie uzasadnione, zwłaszcza że miasta te z reguły powstawały na podgroźniach i brały w swe posiadanie ich porty.

W każdej dziedzinie życia w dalszym ciągu zachowywały one swe znaczenie jak i w poprzednim słowiańskim okresie. Widzimy to przede wszystkim na przykładach większych miast portowych. Mapa nasza wyraźnie świadczy, że centra administracji państwowej i kościelnej prawie nie zmieniają swoich siedzib. Widocznie odpowiadały one potrzebom ówczesnym. Zestawienie wykazuje, że dziewięć stolic biskupich: Lubeka, Racibórz, Zwierzyn, Stargard Wagryjski, Uznoim, Mechlin (Mecklenburg), Wolin, Kołobrzeg i Zantyr (czasowo) oraz 17 stolic książęcych: Stara Lubeka, Zwierzyn, Stargard W., Rostok, Wyszomir, Mechlin, Wurle, Dymín, Wologoszcz, Chocków, Szczecin, Kamień, Kołobrzeg, Słupsk, Sławno, Gdańsk i Tczew, tudzież 21 kasztelanii znajdowało się w najważniejszych miastach portowych: Bardo, Chocków, Darłowo, Dymín, Gardno, Gdańsk, Grodzisk, Groźwin, Kamień, Kołobrzeg, Puck, Sławno, Słupsk, Stargard Szczeciński, Szczecin, Tczew, Trzebudzice, Uznoim, Wolin, Wologoszcz i Zantyr. Takie rozmieszczenie tych organów władzy stwierdza, że wymienione miejscowości były w słowiańskim i niemieckim okresie kolonizacyjnym centrami produkcji miejskiej, handlu, obrony, administracji i kontaktu ze światem obcym. W tychże ośrodkach najsilniej zadomawiał się element kolonizatorski i w nich przede wszystkim dojrzewała siła Hanzy i w nich pod jej naciskiem gasła twórcza siła Słowiańszczyzny zachodniej.

Sądzę, że opracowany rejestr opisowy będzie wystarczającą podstawą do pełniejszego opracowania „peryplośu“ bałtyckiego wybrzeża słowiańskiego z uwzględnieniem statków, floty i flot Słowiańszczyzny zachodniej, żeglugi i jej szlaków oraz handlu i rybołówstwa. Do wykonania tego zadania za punkt wyjścia przyjęć należy studium o portach. Porty bowiem były podstawową pozycją wszystkich pocyńców Słowian na Bałtyku.

W nich też przede wszystkim w okresie kolonizacji dokonywała się najintensywniej przemiana etniczna i ustrojowa. Za przykład takiej przemiany służyć może tzw. prawo lubeckie, które szeroko rozpowszechniało się w nadmorskich „miastach wendyjskich“. Ukształtowało się ono pod wpływem środowiska słowiańskiego i jego praw zwyczajowych. Dlatego też w przeciwstawieniu do prawa saskiego prawo lubeckie nazywano prawem słowiańskim, jak twierdził Hach: „Es ist aber historisch gewiss, dass grade in den vormals von Slawen bewohnten Ländern in unserer Nähe das Lübische Recht gleich Anfangs mit Begierde aufgenommen wurde... Auch haben von jeher bedeutende Kenner des Germanischen Rechtes und seiner Geschichte den Einfluss des Slawischen Rechtes auf die Entstehung des Lübischen Rechtes anerkannt, und letzteres daher zum Theil als den Gegensatz des Sächsischen dargestellt, ja sogar ein Slawisches Recht genannt“<sup>85</sup>.

Zwrócić należy uwagę jeszcze na inny moment. Wybrzeże słowiańskie Bałtyku od Świętyny aż po Wisłę wchodzi w okres kolonizacji ze znacznym dorobkiem, jak to wynika z analizy poszczególnych pozycji mapy tudzież opisu obiek-

<sup>85</sup> H a c h F. Das alte Lübische Recht, s. 18—19, Lübeck 1839: „Dabey können dann gewiss auch die Rechte welche in den zerstörten Wendischen Städten Alt-Lübeck, Wineta u. Julin gegolten hatten, und in anderen noch gelten mochten zur Sprache“.

tów portowych. Dorobek wyraża się w ogólnej liczbie 108 obiektów większego osadnictwa nadmorskiego. Są to: 74 grody portowe, 27 portów niegrodowych oraz 7 większych stacji rybackich (źródłowo stwierdzonych). Pierwsza pozycja wyraźnie przeważa nad innymi. Grody w IX—XII w. były niezbędnymi czynnikami obrony miejskiego osadnictwa nadmorskiego jak i lądowego. W XIII w. nowo skolonizowane miasta dążą do ich likwidacji i oparcia swojej obrony na własnym, niesłowiańskim systemie obwarowań. W tym celu zabiegają u książąt pomorskich i meklemburskich o zniesienie grodów w obrębie miast i ich posiadłościach. W różnych okolicznościach uzyskują na to osobne przywileje. Kilka przykładów wyraźnie o tym świadczy. Książę zobowiązuje się wobec miasta Bardo, że bez pomocy miasta zniesie swoje „castrum novum”<sup>86</sup> i że nie będzie budować żadnych obwarowań w promieniu mili od miasta<sup>87</sup>. Podobny przywilej otrzymuje również Grodzisk n. Odrą<sup>88</sup>, Gryfia<sup>89</sup>, Szczecin, któremu książę przyrzeka, że „castrum in Stetin destruximus”, i ogłasza wasalom swoim zakaz budowania grodów w promieniu trzech mil od Szczecina<sup>90</sup>. W Wyszomirze książę także ogranicza pod tym względem swe prawa<sup>91</sup>. Książęta, czyniąc dalsze ustępstwa miastom skolonizowanym, zobowiązuje się nie budować grodów na głównych szlakach ówczesnej żeglugi: nad Zalewem Szcecińskim, Odrą, Pianą, Świną i Warnawą<sup>92</sup>.

Ograniczenia te świadczą, że w XIII w. zamykał się okres znaczenia grodów portowych i zaczynał się nowy, powstający na ich kilkunastowiekowym dorobku materialnym. Posiadaczami jego stawały się autonomiczne miasta skolonizowane obcym elementem niemieckim. Bałtyckie wybrzeże Słowiańszczyzny zachodniej zmieniał swój charakter etniczny i gospodarczy przede wszystkim przez proces przekazywania w ręce kolonistów grodów i portów.

<sup>86</sup> Pr ü m e r s Pom. Urkb. II, nr 604, r. 1255.

<sup>87</sup> H e i n e m a n n, Pom. Urkb. VI, nr. 3900, r. 1325: „Item permittere non debemus, ut alicue municiones ex omni parte dicte civitatis Bard ad unum miliare construantur“.

<sup>88</sup> Pom. Urkb. I, nr 1277, r. 1283.

<sup>89</sup> Pom. Urkb. II, nr 751, 1264: „...ne aliquis contra iusticiam castrum aut aliquam munitionem in terminis Gripeswalde construat et edificet...“.

<sup>90</sup> CPD nr 420, r. 1249: „...quos nos ad petitionem nostrorum in Stetin burgensium castrum in Stetin destruximus... preterea in dulsimus dictis burgensibus nostris ne a quoquam vasallorum nostrorum castrum aliquod a civitate nostra Stetin per circuitum infra tria miliaria edificetur, volentes eis modis omnibus hoc in perpetuum observare“.

<sup>91</sup> Meckl. Urkb. nr 2603, r. 1300.

<sup>92</sup> Pom. Urkb. III, nr 1676, r. 1294: „... quod nos non debemus et nostri adiutores in ascensu et descensu Odere ac in recenti mari et in Zwina usque ad salsum mare et in littore aquarum aliquo predictarum parte ex utraque aliquod castrum et propugnaculum edificare...“.

Pom. Urkb. III, nr 1783, r. 1296: „Preterea in dominio nostro intra fluvium Penam et salsum mare nusquam in terra in aliquo loco quocunque nec usquam in littoribus vel portibus earundem aquarum per nos, nostros heredes et successores neque per nostros vasallos aut alios quocunque, castrum aliquod vel propugnaculum sive municio construi et edificari debet...“.

Mekl. Urkb. II, nr 1474, r. 1278: „quod a mari et a portu Warnemunde sursum neque a nobis, neque a nostris heredibus aliquod castrum seu municio ex parte utriusque ripe fluvii Warnowe edificabitur, que propinqua sit eidem fluvio per tantum spacium, quantum appellari suetum est in terra Slavie miliare“.