

STAROSŁOWIAŃSKIE GRODY PORTOWE NA BAŁTYKU

I. Słowiańskie nazwy Bałtyku

Południowe części Bałtyku przez wieki miały nazwy słowiańskie. Źródłowo najwcześniej występuje wybrzeże gdańskie pod nazwą: „Sinus Venedicus”. Już w II wieku po Chr. Ptolomeusz aleksandryjski podaje, że nad tą zatoką mieszkają Wenedi, jeden z najliczniejszych ludów Sarmacji. Ich też imieniem nazywa on południową część Bałtyku przy ujściu Wiśły. Takie oznaczenie wyraża najściślejszy związek Słowian — Wenedów z morzem. Przewaga Germanów na odcinku wiślanym widocznie nie usunęła z ówczesnej widowni politycznej i etnicznej nazwy Wenedów, ani też nie zakryła ich siedzib. Przeciwnie, obok Wenedów Ptolomeusz wymienia jeszcze jedno z największych plemion słowiańskich — Weletów, którzy zamieszkiwali „wybrzeże oceanu ciągnące się poza Zatokę Wenedzką”¹⁾.

Znamy ich w średniowieczu pod tą samą nazwą jako potężne plemię nadmorskie na Zaodrzu. Warto przypomnieć, że już w I w. po Chr. Pliniusz i Tacyt również wymieniają Wenedów w tych samych okolicach przymorskich. Napływ Gotów i Gepidów na Pomorze przez Bałtyk około narodzenia Chr. widocznie nie zmienił zasadniczego obrazu jego zaludnienia. Wenedzi i Weleci na nim pozostawali jako odrębne i zwarte plemiona, przy tym nie ma pewności, czy pod zwierzchnią władzą Germanów, gdyż już w drugiej połowie II w. Goci pod naciskiem ludów wenedzkich zaczynają opuszczać wybrzeże Bałtyku.

Od tego czasu swobodnie i szeroko rozmieszczają się Słowianie na południowym wybrzeżu Bałtyku aż po Jutlandię. W marszu swoim na zachód przesuwają się nie tylko wzdłuż samego wybrzeża, ale również na morzu zajmują wyspy, budują na nich pogańskie świątynie. Tworzą silne osadnictwo wyspiarskie. Całe południowe wybrzeże Bałtyku w V i VI w. pod względem etnicznym jest jednolicie słowiańskie. Takim pozostaje przez osiem wieków aż do początków kolonizacji niemieckiej.

Tego stanu nie zmienił okres wypraw wikingów IX i X w. Ich wpływ wyraża się głównie w doraźnej penetracji napastniczej, a nie osadniczej.

Słowianie musieli być wówczas dobrze obeznani z żeglarstwem. „Mają oni nazwy słowiańskie na oznaczenie pierwotnych statków żeglarskich: czółno, łódź, korab i okręt. Z tego też powodu nie dopuszczali na swoich

¹⁾ M. Plezia, Najdawniejsze świadectwa o Słowianach, Ptolomeusz, III, 10, mapa, Poznań 1947.

brzegach do wydatniejszego osadnictwa normańskiego. Górowali oni pierwotnie żegluga nad swoimi sąsiadami Skandynawami zza morza”, jak sądzi M. Rudnicki²⁾). Słowianie zapewne na równi z wikingami są czynni na morzu w tym okresie i nie ma podstaw do uznawania ich w zakresie żeglarstwa za uczniów wikingów. Południowa część Bałtyku nigdy nie była przez wikingów opanowana i nigdy żadna jego część nie nazywała się ich imieniem. Tymczasem w połowie X w. dokument cesarza Ottona I (r. 946) przy ustanowieniu granic biskupstwa hawelberskiego wymienia rzekę Pianę i Morze Rugijskie (*Mare Rugianorum*)³⁾). Nazwa ta pochodzi niewątpliwie od Rugian, mieszkańców jednoimiennej wyspy, którzy swoją aktywnością na morzu utrwaliли ją na dwa wieki w pobliskim rejonie ujścia Odry. Ta sama środkowa część Wybrzeża Słowiańskiego występuje znowu jako „*Mare Rugianorum*” w r. 1150⁴⁾).

Nie mniej znaczącą w tym sensie jest wzmianka Adama Bremeńskiego o zachodniej części Bałtyku, którą w końcu XI w. nazywa „*Sinus Sclavanicus*”. Nazwa mogła powstać w zależności od stanowiska Słowian na tym odcinku morza. Zdawać by się mogło, że sąsiednie wyspy raczej Duńczyków predysponowały do przodującej roli w tej części Bałtyku aniżeli Słowian. Tymczasem kronikarz wyraźnie wymienia Zatokę Słowiańską na południe od wyspy Zelandii⁵⁾). Zależało to od przewagi elementu słowiańskiego w tej części Bałtyku.

Rozległy jego obszar od Jutlandii po Prusy w okresie od II do XII w. zachowuje w poszczególnych częściach nazwy słowiańskie (Zatoka Wenedzka, Morze Rugijskie i Zatoka Słowiańska), przekazane nam w brzmieniu łacińskim jako tłumaczenie ze słowiańskiego. Wyraźnie to świadczy o dominującej na nim roli plemion słowiańskich w ciągu tysiąclecia.

Wagę elementu słowiańskiego na zachodnim wybrzeżu bałtyckim, nawet po złamaniu jego niepodległości przez Sasów i Duńczyków, wyraża fakt koronacji króla duńskiego Waldemara II w Lubece, gdzie on przybiera między innymi tytuł „*rex Slavorum*” w r. 1205.

Była w tym dążność króla do zahamowania parcia Niemców na zachodni odcinek Bałtyku właśnie przez Lubekę, którą król na pewien czas zablokował. Papież to uznał za utrudnianie misyjnej działalności wśród ludów wschodniego Bałtyku w krajach chrystianizowanych przez zakon Kawalerów Mieczowych i zmusił króla duńskiego Waldemara II do otwarcia tej najdogodniejszej drogi do swobodnego przejazdu morzem kolonistów i rycerzy niemieckich do Rygi⁶⁾).

²⁾ Studia nad nazwami rzek lechickich, *Slavia Occidentalis*, XIV, s. 213, 1935.

³⁾ Mecklenburg. Urkundenbuch, t. I, nr 14, r. 946.

⁴⁾ Tamże, t. I, nr 52, r. 1150.

⁵⁾ Adam Brem *Gesta Hammab. Ecclesiae pontificum*, lib. IV, c. V: „*Seland insula ... habet ... a meridie Funem predictam et sinum Sclavanicum ...*”.

⁶⁾ Liv. Est. u. Curlandische Urkundenbuch, t. I, s. 38, nr 153, r. 1234: Der König von Dannemark hat den Eingang zum Lübischen Hafen versenkte Schiffe verstopft. Tamże, s. 36, nr 146, r. 1234.

Bałtyk w biegu wypadków na początku XIII wieku po złamaniu przez Niemców wielkich planów morskich Waldemara II powoli stawał się niemieckim. Niemiecej przeto powstające z portowych grodów słowiańskich miasta niemieckie, należące do Hanzy, występują pod zbiorowym mianem „civitates Sclaviae” lub „die wendische Städte”, lub „maritime civitates”⁷⁾). Nazwa etniczna powoli zamieniała się na geograficzną i pozostawała jako niezatarty ślad miast słowiańskiego pochodzenia. Słowianie nie schodzą z widowni życiowej nawet wówczas, gdy na nim gospodarują Niemcy. Wybrzeże nadal zachowało charakter słowiański.

2. Zasobność Wybrzeża Słowiańskiego

Grupa plemion lechickich zajmowała wybrzeże południowego Bałtyku. Na nim od zachodu ku wschodowi kolejno rozmieszczali się Obodryci, Weleci i Pomorzanie. Przez eksploatację morza, głównie surowca rybnego, szczególnie śledzi, oraz solanek rozrzuconych wzdłuż wybrzeża, dobywanie bursztynu i uprawianie handlu morskiego doszły one do możliwości w porównaniu ze swoimi lądowymi pobratymcami Polanami. Gdy Polska występowała na widownię historyczną za Mieszka I jako państwo lądowe, Lechici nadmorscy mieli za sobą parę wieków doświadczeń na morzu. Wysyłali swoje okręty na rozległe szlaki Bałtyku. Posiadali liczne porty. Kulturą górowali nad śródlądziem polskim.

W okresie swojej niepodległości od VIII do XII w. występuje w całej pełni ich nieskrępowana żegluga licznej floty, handel, rybołówstwo oparte o porty ubezpieczone grodami. Wielkie floty miast i książąt stanowią podstawowy element ich siły na morzu. Służyły one celom handlowym z sąsiednimi krajami, Danią i Szwecją, stale potrzebującymi zaopatrzenia w płody rolne z urodzajnych wybrzeży słowiańskich. W zamian za to kraje Obodrytów, Weletów i Pomorzanie otrzymywały ze Skandynawii broń, przedmioty metalowe, ozdoby i inne wyroby. Przyrodzona i wygospodarowana zasobność Wybrzeża Słowiańskiego dobrze była znana w Skandynawii i na Zachodzie w X—XII w. Niejednokrotnie o tym wzmiankują źródła. Istotnie obok bogactw morza przyroda łojnie uposażyła Wielkie Pomorze Słowiańskie w urodzajne gleby. Stanowiły one podstawowy czynnik ich gospodarki rolnej.

Mapa gleb Wybrzeża Słowiańskiego wykazuje, że główne skupienie ich osadnictwa pokrywa się z płatami gleb żyznych. Tak samo na nim jak na Śląsku i Wielkopolsce Słowianie zajmowali najżyźniejsze gleby.

⁷⁾ Tamże, t. III, nr 1761, r. 1284: Król Danii Eryk przyrzeka sprzymierzonym z nim miastom opiekę i swobodny handel w swoim państwie: „ad veram pacem et concordiam cum civitatibus Sclaviae”. Tamże, t. III, nr 1764, r. 1284: „omnes civitates maritime”. Tamże III, nr 2298, r. 1294 — król Danii zapewnia „mercatoribus omnibus civitatum maritimarum Mare Orientale” swobodny przejazd przez Estonię do Nowogrodu.

Związki ich osadnictwa z tego rodzaju glebami uważa się dzisiaj za tezę naukowo uzasadnioną⁸⁾. W ogólnym rzucie rozmieszczają się one następująco.

Najbardziej urodzajne gleby znajdują się między Łabą, zachodnim Bałtykiem, Zatoką Wyszomirską i Jez. Raciborskim. Zalegają one wzdłuż wybrzeża pasem 50 km szerokości, a także wyspy Wembrzę, Pole i zachodnią część Rugii. Na urodzajnych glebach tego rejonu znajdują się Utyń, Droguń i Płone, które stały się czołowymi ośrodkami kolonizacji niemieckiej. Ten sam rodzaj gleb brunatno-leśnych rozciąga się dalej na wschód od Trawny wzdłuż wybrzeża aż po okolice Kropelina, Dobrzanu oraz rozszerza się ku południowi pod Ciecierów, Małkinie i Starogród⁹⁾, a także po obu brzegach dolnej Piany, od Dymina do Nakła¹⁰⁾. Ten obszar żyzny w różnych miejscach jest poszczerbiony pasmami i wyspami piaszczystymi, które tworzą krainę rozległych pierwotnych puszczy iglastych, w rejonie Jeziora Morzyckiego, rozciągających się na dziesiątki kilometrów¹¹⁾. Dalej ku Odrze wzdłuż wybrzeża rozciąga się szeroki pas gleb wartościowych, postrzępionych na północy skupieniami piaszczystych. Okolice Strzałowa i oba brzegi Cieśniny Strzałowskiej w całej swej długości należą do krain najżyźniejszych na wybrzeżu. Pomorze odrzańsko-wiślane ma gleby mniej wartościowe. W miarę zbliżania się ku Wiśle rozszerza się ich powierzchnia i stanowi około 50% obszaru wschodniego Pomorza. Na tym obszarze między Odrą i Wisłą Ziemia Pyrzycka i pasma przy morzu w okolicy Koszalina i Darłowa wyróżniają się urodzajnością¹²⁾. Na ogół Słowianie zachodni gęsto zaludniali gleby wartościowsze¹³⁾.

Nie trudno to stwierdzić przy porównywaniu map rozsiedlenia Słowian opracowanych przez ks. St. Kozierowskiego¹⁴⁾ z mapami gleb wybrzeża. Badania plemiennych obszarów Śląska i Wielkopolski stwierdziły, że podstawą gospodarki plemiennej było rolnictwo¹⁵⁾. Pod tym względem Wielkie Pomorze Słowiańskie niczym się nie różniło od innych ziem

⁸⁾ J. Kostrzewski, *Kultura prapolska*, s. 16, Poznań 1947.

⁹⁾ N. Krebs, *Atlas des deutschen Lebensraumes in Mitteleuropa*, mapa nr 4, Leipzig 1937.

¹⁰⁾ *Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas v. Pommern*, Blatt 7, Szczecin 1934.

¹¹⁾ Tamże, mapa nr 11, die natürliche Vegetation.

¹²⁾ T. Mieczyski, *Gleby i wytwórczość Pomorza Zachodniego*, mapa i s. 11: „Gleby brunatne leśne stanowią niejako pierwowzór gleb zdrowych, wysoko produktywnych, czynnych. Posiadają one warstwę próchniczną o zabarwieniu szaro-żółtym lub brunatnym... Wykazują przy starannej uprawie wybitną sprawność”. Gdańsk 1947.

¹³⁾ K. Tymieniecki, *Dzieje Niemiec*, s. 518, Poznań 1948.

¹⁴⁾ *Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny Zachodniej*, z. I, IIa, arkusze Utyń, Strzałów, Strzelce Nowe, Słupsk, Kołobrzeg, Poznań 1937.

¹⁵⁾ Wł. Kowalenko, *Grody i osadnictwo grodowe Wielkopolski wczesnohistorycznej*, s. 73, Poznań 1938. M. Helmich, *Die Besiedlung Schlesiens in vor- u. frühgesch. Zeit*, tabl. 3 i 8, Wrocław 1923.

polskich. Przyroda stwarzała warunki pomyślne dla wymiany płodami rolnymi wybrzeża z krainami sąsiednimi przez morze o słabych glebach lub o słabym rozwoju rolnictwa.

Zwłaszcza sąsiednia Jutlandia wyróżniała się brakiem żywności, jak to stwierdza kronikarz bremeński¹⁶). Na przeciwległym brzegu Bałtyku, według Herborda, południowa Szwecja na początku XII w. prawie nie знаła rolnictwa. Ludność jej żyła z myślistwa, rybołówstwa i hodowli bydła, miała domy niskie i ubogie, ubranie mieszkańców było niedbałe i nędzne¹⁷).

W opisie Pomorza u tegoż samego Herborda występuje zupełnie odmienny obraz stosunków gospodarczych. Jest tam pod dostatkiem masła, mleka, tłuszczu koźlego i baraniego, miodu, pszenicy, maku, wszelkiego rodzaju jarzyn, drzew owocowych, konopi a nawet z inicjatywy św. Ottona była zapoczątkowana uprawa winorośli¹⁸).

Według swego zwyczaju Pomorzanie mieli w domach stale nakryte czystym obrusem i zastawione jadem stoły. Ten wyraz gościnności zależał od ogólnego dostatku. Przekaz ten świadczy o rozwoju gospodarki rolnej, ogrodniczej i hodowlanej na poziomie znacznie wyższym niż w południowej Szwecji i Jutlandii. Stwierdzenie zamożności Pomorza i obfitości wszelkich plonów kończy autor zdaniem, że tylko brak drzewa oliwkowego i winorośli nie pozwala zaliczyć tego kraju do „ziemi obiecanej”.

Podany wyżej obraz stosunków gospodarczych Pomorza ma bardzo znaczącą wymowę. Przede wszystkim stwierdzenie uprawy różnego rodzaju jarzyn wyraża rozwój ogrodnictwa, które wymaga wyższego poziomu kultury rolnej. Jego rozwój występuje zwykle w początkach gospodarki intensywniejszej, a ona organicznie wiąże się z zagęszczeniem zaludnienia i rozwojem drobnej gospodarki. Stwierdzone zagęszczenie zaludnienia na glebach wartościowszych, uprawa jarzyn i drzew owocowych przemawia za koniecznością podkreślenia, jak wielkie miało znaczenie u Słowian zachodnich rolnictwo i ogrodnictwo.

Nie mamy analogicznych źródeł charakteryzujących rolnictwo na Rugii w tym okresie X—XII w. Sądzić jednak można, że ono również było jedną z podstawowych dziedzin pracy, tym bardziej, że warunki gle-

¹⁶) L. IV. c. I: „Ager ibi sterilis, praeter loca fluminis propinqua omnia fere desertum videntur ... quae in terra fugitur propter inopiam fructuum... terra salsuginis et vastae solitudinis”.

¹⁷) Herbord, l. III, c. 30: „Urbes ibi et castra sine muro et turribus ligno et fossatis muniuntur; ecclesiae ac domus nobilium humiles et vili seemate. Studia hominum aut venatio aut piscatio est vel pecorum pastura... siquidem agrorum cultus rarus ibi est”.

¹⁸) Herbord, l. II, c. 41: „...atque si vitem et oleam et ficum haberet, terram esse putares repromissionis, propter lignorum habundantiam fructiferorum. Sed episcopus vitem illi terrae deesse nolens, in secunda professione cuppam succerulis plenam attulit et implantari fecit, ut tellus ea vel sacrificio vinum procrearet”.

bowe są takie same jak i na wybrzeżu. Helmold wyraźnie nazywa Rugię krainą urodzajną¹⁹). Była ona przy tym gęsto zaludniona. Na 1000 km² jej obszaru mieszkało w XIII wieku około 30000 ludzi. Mieszkańcy jej byli nie tylko doświadczonymi żeglarzami, jako wyspiarze, ale i dobrymi rolnikami.

Rolnictwo było dla nich nie mniej ważne niż rybołówstwo. Jako lud rolniczy, Rugianie uważali Światowita za opiekuna rolnictwa. Każdego roku po żniwach składali mu uroczyste ofiary i błagali o pomyślny urodzaj na rok następny. Tylko lud mocno związany z rolnictwem uważać mógł swe bóstwo za źródło pomyślnych urodzajów lub klęsk.

Inicjatorzy późniejszej kolonizacji niemieckiej wychwalali wartość i bogactwo ziem słowiańskich²⁰). Adolf holztyński wzywał licznych osadników z Flandrii, Fryzji, Westfalii i innych krajów w XII w., ażeby przychodzili ze swoimi rodzinami, i obiecał im „ziemię wyborna, rozległą, urodzajną, obfitującą w ryby, mięso i dogodne pastwiska”, którą Sasi zdobyli na Obodrytach. Z tego podboju wynikało prawo pierwszeństwa do niej kolonistów. Wezwanie Adolfa do nich brzmiało: „Bądźcie więc pierwsi, przesiedlajcie się do tej ziemi pożądanej, zamieszkujcie ją, używajcie jej rozkoszy, wam bowiem należy się to, co w niej jest najlepszego”. Chodziło tu o Ziemię Wągryską, wyróżniającą się wielką urodzajnością. Na niej jak i na innych obszarach wartościowych w pierwszym rzędzie powstawało najintensywniejsze osadnictwo świeckie i klasztorne²¹).

Tak samo zachwala Kazimierz I pomorski krainę położoną nad Regą, gdy nadaje 11 wsi klasztorowi sprowadzanemu z Lundu do Białoboków (1170). Nazywa ją „Ipsa enim terra et circa eam maritima loca sunt fertilissima frugum, ac pecorum et piscium et silvosa et sicut scribitur de terra repromissionis lacte et melle manancia”²²).

W odezwach wzywających kolonistów i mnichów niewątpliwie był moment propagandy, ale odpowiada on w znacznym stopniu prawdzi-

¹⁹) Kronika I. II. c. CVIII: „Ceterum Rugianorum terra ferax frugum”.

²⁰) Helmold, I. I. c. LVII: „Adolf ... misit nuncios in omnes regiones Flandriam scilicet et Hollandiam, Traiectum (Utrecht), Westfaliam, Fresiam, ut ... venirent cum familiis suis accepturi terram optimam, terram spaciosam, uberem fructibus, redundantem pisce, et carne et commoda pascuarum gracia ... Estote primi et transmigrate in terram desiderabilem et incolite eam et patricipiamini deliciis eius, eo quod vobis debeantur optima eius qui tulistis eam de manu inimicorum”.

²¹) Wirtschafts- und Verkehrsgeographischer Atlas von Pommern, tabl. 45, Besitz der Stifter, Kloster und Ritterorden in Pommern um 1400 w opracowaniu prof. D. H. Laaga. Na mapie tej występują wyraźnie główne skupienia dóbr klasztornych i zakonnych na żyznych płatach ziemi, zwłaszcza w rejonach: 1. nad Odrą, przy jej ujściu, na obu brzegach na południe od Szczecina; 2. między rzekami Persantą i Regą i 3. między Koszalinem i jeziorami Jamnem i Bukowskim. Rejony te wyróżniają się gęstszym rozmieszczeniem wsi słowiańskich według Atlasu map osadnictwa słowiańskiego St. Kozirowskiego.

²²) C. P. D. nr 29, r. 1170.

wym cechom przyrodzonym i wygospodarowanym przez Słowian na wybrzeżu.

Najwcześniej na tę stronę ich życia zwrócił uwagę w swojej relacji podróżnik żydowski Ibrahim Ibn Jakub, który z bezpośredniej obserwacji poznał ziemie Słowian zachodnich o 150 lat przed chrystianizacją Pomorza. Jego relacja dotyczy głównie ziem obodryckich. Stwierdza on, że kraje księcia Nakuna są „tanie co do cen i obfitujące w konie”²³), na ogół drogie wówczas w Europie.

I chociaż autor dokładnie nie informuje, jakiego rodzaju towary są tam w obfitości, jednak nie można wątpić, że to się odnosi do produkcji rolniczej i hodowlanej, bo, podaje dalej tenże kronikarz, „zamieszkują oni najbogatsze krainy w obszary zdatne do zamieszkania (albo najbogatsze w plony) i najzasobniejsze w środki żywności. Oddają się ze szczególną gorliwością rolnictwu..., w czym przewyższają wszystkie ludy północne”.

Takie stwierdzenie i wyróżnienie poziomu gospodarki Słowian najwyraźniej świadczy, że produkcja rolna była ich jednym z podstawowych zajęć. Z nią się wiąże dalsza jego informacja o rozległym handlu Obodrytów i eksporcie towarów do innych krajów. Wynikał on z nadmiaru produkcji różnego rodzaju. Handel odbywał się nie tylko lądem, ale i morzem. Szczególnie cenna jest na tle tych gospodarczych stosunków wzmianka o żegludze Słowian i ich porcie. Zasługuje ona nie tylko na uwagę, ale i na zaufanie ze względu na wielką prawdopodobność jego autora. Jego relacja o uprawie przez Słowian brzoskwini znalazła pewne potwierdzenie przy archeologicznych badaniach grodzisk na całym obszarze Polski od wybrzeża aż po Śląsk²⁴). Z tego względu tym chętniej cytujemy jego przekazy o związkach Słowian z morzem. Według niego: „ich wyprawy handlowe docierają lądem i morzem do Rusów i Sambułu”²⁵). Jest to najstarsza wiadomość o handlowej żegludze Słowian. W tejże relacji dalej czytamy o niebezpieczeństwach żeglugi w porze wiosennej, kiedy „o lodowe góry rozbijają się ich statki i giną żeglarze”. Być może ta wiadomość dotyczy Atlantyku i przez Ibrahima została przeniesiona na Bałtyk. Wydaje się jednak prawdopodobniejszą inną interpretacją, że Słowianie wypływali poza cieśniny bałtyckie na Atlantyk nie tylko w XII w., jak to bywało nieraz, ale mogli też i wcześniej obok wikingów znaleźć się na oceanie w różnych okolicznościach i stamtąd przywieźć do swego kraju wiadomość o lodowych górach.

Oprócz danych ogólnego charakteru o żegludze Słowian, poznajemy ze wspomnianej relacji Ibrahima i Ibn Saida najstarsze wiadomości o ich

²³) Pomniki Dziejowe Polski, seria II, t. I, Relacja Ibn Jakuba, opracowana i przełożona przez T. Kowalskiego, s. 52 i przyp. 143, Kraków 1946.

²⁴) J. Kostrzewski, Kultura prapolska, s. 47 (hodowla brzoskwini na ziemiach słowiańskich była powszechna. Jej pestki występują w dużych ilościach w grodziskach, w Gnieźnie, Santoku, Poznaniu i Opolu). Poznań 1947.

²⁵) Pomniki Dziejowe Polski, tamże, s. 52.

portach. Nie znajdujemy o tym żadnej wzmianki u Wulfstana podróżującego w IX wieku, który, jak wyżej zaznaczyliśmy, przepłynął w bezustannej podróży wzdłuż całego Wybrzeża Słowiańskiego w ciągu siedmiu dni i nocy od Szlezwiku do Truso. W pół wieku później Ibrahim, a za nim inni pisarze stwierdzają istnienie rozległej żeglugi słowiańskiej na Bałtyku i wymieniają na ich wybrzeżu dwa porty.

Ibrahim mówi o porcie anonimowym Weletów. Jest to „potężne miasto nad Bałtykiem mające dwanaście bram. Ma ono przystań, do której używają przepołowionych pni”²⁶⁾. Mamy tu do czynienia z portem i jego skromnymi urządzeniami portowymi. Niektórzy badacze interpretowali je nawet jako istnienie w tym porcie „doskonałych przepisów portowych” (Rosen). O tym samym porcie Ibn Said przekazuje, z pewnością na podstawie danych Ibrahima, nieco więcej wiadomości. Nazywa go miastem i że „ono należało do najpotężniejszego z królów Słowian. Opisane jest jako wielkie. Jego port na morzu otaczającym stanowi cel, w którym zbiegają się liczne okręty. Jest to najpiękniejszy z portów owych stron. Na wschód od niego leży Sasin (Szczecin), należący do głównych miast tamtejszego króla. Leży on również nad morzem otaczającym”.

Polscy²⁷⁾, rosyjscy i niemieccy badacze identyfikowali ten port z Wolinem lub Szczecinem. Ostatnio G. Labuda na podstawie szczegółowego przestudiowania danych arabskich i literatury dochodzi do wniosku, że nie można tego bezimiennego portu weleckiego identyfikować ani z Wolinem, ani ze Szczecinem, lecz z Wologoszczą ze względu na wschodnie od niego położenie Sasina — Szczecina²⁸⁾.

Wymienienie dwóch portów starosłowiańskich na Bałtyku na początku drugiej połowy X w. jest niezaprzeczalnym dowodem, że mamy do czynienia z portami dawnego pochodzenia. Tego świadectwa nie można uważać za przygodną wypowiedź człowieka nie znającego morza. Ibrahim przybył na ziemię Słowian zachodnich z brzegów Oceanu Atlantyckiego przez Bordeaux, Rouen, Szlezwik i umiał ocenić wartość i znaczenie portów. Nie pominął okazji nadmienić, chociaż bardzo ogólnikowo, o urządzeniach portowych lub o zarządzeniach portowych, które musiały istnieć w dużym porcie. Każda z interpretacji potwierdza istnienie takiego poziomu żeglugi, który wymagał odpowiednich do potrzeb wielkiego portu pewnych zarządzeń jak również i technicznych urządzeń przystani. Zapewne jedno i drugie mogło mieć zastosowanie jako podstawowe elementy funkcjonowania portu w ówczesnych warunkach.

²⁶⁾ Pomniki Dziejowe Polski, ser. II, t. I, s. 50.

²⁷⁾ Widadajewicz. Przy ujściu Odry..., s. 33, gdzie utożsamia ten wielki port ze Szczecinem. Nie wyklucza też możliwości utożsamienia go z Wolinem w pracy „Studia nad relacją Ibrahima”, s. 59 i nast. Kraków 1946. K. Tymieniecki, Recenzje, Roczn. Hist. XI, zesz. I, s. 141 (identyfikuje z Wolinem), 1936. K. Wachowski, Jomsborg, s. 21 (identyfikuje z Radogoszczą), 1914.

²⁸⁾ Relacja Ibrahima, tamże, s. 50 i objaśnienia do niej T. Kowalskiego, tamże, s. 97—98. G. Labuda, Ibrahim Ibn Jakub. Najnowsza relacja o Polsee w nowym wydaniu, Roczn. Histor. XVI, s. 123—125, Poznań 1947.

Znacznie szersze naświetlenie roli Słowian na Bałtyku przynoszą kroniki XI i XII w. Ich autorzy: Adam Bremeński, Helmold i Saxo Grammaticus bliżej i bezpośrednio poznali życie Słowian na morzu. Stykali się z nimi w różnych okolicznościach w czasach wojny i pokoju. Trzeba zaznaczyć, że ich relacje mają charakter mniej obiektywny ze względów politycznych, religijnych i plemiennych. Chrześcijańscy kronikarze widzą w Słowianach przede wszystkim pogan, walczących z przewagą Sasów i Duńczyków oraz narzucanym im chrześcijaństwem. Niemniej przeto dane kronikarskie na tle różnych późniejszych dokumentów książąt słowiańskich i niemieckich, a zwłaszcza wyników badań archeologicznych, nabierają dużej wartości.

Żegluga słowiańska na pierwszy rzut w świetle źródeł niemieckich przedstawia się jako wyłącznie piracka. Pełno o tym wiadomości u Helmolda i Saxa, mniej u Adama Bremeńskiego. Jak wiadomo, piractwo było nieodłączną czynnością na morzu we wszystkich epokach dziejów morskich, ale rozwijało się intensywniej i stawało się groźne dla handlu morskiego tylko w specjalnych warunkach. Najstarsze wiadomości o Słowianach bynajmniej nie wiążą się z ich piractwem. Nic o nim nie wie Ibrahim. Przeciwnie, podkreśla on rozwój ich handlu morskiego i lądowego. Zapewne pirateria istniała, ale nie stanowiła ona w całokształcie ich pracy na morzu zjawiska godnego uwagi i wzmianki. Według Saxa, który dość wiadomości przekazał o Słowianach z XII w., stwierdza się, że w drugiej połowie X w. „uprawianie korsarstwa częste było u naszych (u Duńczyków), u Słowian natomiast było bardzo rzadkie”²⁹). Z braku zrozumienia istotnych przyczyn społecznych i gospodarczych Saxo nazywa ówczesny pęd Duńczyków do piractwa „przyrodzonymi skłonnościami”. Stwierdza też, że za ich przykładem rozpowszechniło się ono wśród Słowian.

Informacja ta rzuca światło na różnicę nasilenia rozboju na morzu u Słowian i Duńczyków. Słowianie jednak w tym okresie są w całej pełni ludem morskim. Ich życie się z morzem jest bardzo wczesne i znacznie wyprzedza wszelkie o tym dane źródłowe i sagi. Pierwszą wielką próbę swoich sił na morzu przeszli Słowianie w okresie wystąpienia wikingów na Bałtyku w VIII—IX w. W walce przede wszystkim na morzu obronili niezależność Słowiańskiego Wybrzeża. W związku z tym wikingowie nie stworzyli na nim żadnego większego trwałego osiedla. Ich zdobycze tam były przelotne.

Ani w źródłach, ani w ustnej tradycji Słowian nadmorskich w żadnej formie nie zachowały się przekazy o jakiegokolwiek katastrofie ich osiedli nadmorskich w IX lub X wieku.

Ekspansja Normanów z żywiołową siłą wylała się na Zachód, gdzie ich podbój Anglii, Fryzji i wybrzeży Francji miał nadać nowy bieg dzie-

²⁹) Saxo, I, X, c. IX: „Eo tempore piraticae usus nostris creber, Selavis per-ratus extitit, qui ob hoc latius ad eos manare coepit...”

jom Skandynawii, a Londyn zamienić na stolicę Danii. Tak samo współczesna ekspansja Szwedów na wschód, na ziemie ruskie zaangażowała wysiłek wikingów w nowym kierunku i pochłonęła znaczną część ich energii zdobywczej. Na obu krańcach Europy północnej wikingowie wywarli silny wpływ na losy Rusi i Anglii, otwierając przy tym przed nimi nowe wielkie szlaki żeglugowe na Atlantyku, do Morza Śródziemnego i Czarnego.

W stosunku do krain Słowian nadbałtyckich wikingowie nie odegrali podobnej roli dziejowej. Ich kraje pozostawały mimo bliskiego sąsiedztwa z Danią i Skandynawią, skąd wychodziły wielkie ich ruchy i wyprawy żeglarskie poza obrębem podbojów. Południowe wybrzeże Bałtyku Słowiańszczyzny zachodniej nie przeszło tragedii zniszczeń wysp brytyjskich. Wikingowie na nim nie szukali zdobyczy na wielką skalę, ani podejmowali trwałych prób opanowania ujść Trawny, Odry i Wisły. Dane źródłowe i zabytkowe przemawiają za tym, że kraje tego odcinka Bałtyku pozostały na uboczu od głównych szlaków zdobywczych wikingów. Nęciły ich większe bogactwa Zachodu. Wszystkie większe porty Europy zachodniej uległy straszliwemu spustoszeniu i przez długie lata leżały w ruinach lub zamieniły się na pewien czas w małe osiedla rybackie, jak Dorestadt, Thiel i inne.

Wybrzeże Słowian zachodnich nie pozostaje biernym i bierze udział w rozgrywających się wypadkach. Słowianie wspólnie z Duńczykami podejmują wyprawę na ziemie saskie (919)³⁰⁾. Do ich grodu Wolina chroni się utracony król Danii Harald. Również wydarzenia w roku 1000 na morzu odbywają się przy udziale floty zachodnich Pomorzan. W toczącej się wówczas walce królów o prymat na Bałtyku w bitwie pod Swolder jest ona po stronie Olafa Trygwasona. Nieraz docierają Słowianie z Duńczykami do Norwegii i Anglii. Znany jest fakt współdziałania księcia słowiańskiego Warcisława w wyprawie Kanuta Wielkiego do Anglii i przebywania w jego otoczeniu. Wśród innych dostojników jest on wymieniony jako „dux Wrytsleof” na orędziu Kanuta W. do narodu angielskiego, wydanym w r. 1026³¹⁾.

3. Grody portowe i ich kompleksy

Rola grodów w życiu Słowian jest dobrze znana. Były one ośrodkami obrony, zaludnienia, kultu religijnego, władzy administracyjnej, siedzibą książąt, a przy nich istniejące podgrodzia tworzyły osiedla handlowo-przemysłowe. Wszystkie te elementy spletały się ze sobą w jedną całość, żaden z nich nie mógł funkcjonować bez współdziałania innych. W grodach pomorskich wchodzi w grę jeszcze jeden czynnik przyrodzony:

³⁰⁾ Adam, I, I, c. 57: „Dani quoque Selavos auxilio habens, primo Transalbionos Saxones, deinde cis-Albiam vastantes...”.

³¹⁾ L. Koczy, Polska i Skandynawia, s. 116.

port morski lub rzeczny. Jego oddziaływanie na rozwój grodu jest tak wielkie i podstawowe, że narzuca on środowisku grodowemu pewne właściwości, związane z działalnością jego mieszkańców na morzu. Stąd pochodzi potrzeba wyróżnienia grodów morskich i przymorsko-rzecznych od śródlądowych określeniem „gród portowy”. Takie oznaczenie wskazuje na wyodrębnienie ich w osobną grupę nie tylko z punktu widzenia ich przyrodzonych właściwości, ale i funkcjonalnych w gospodarce Słowian.

Obok tego określenia dodajemy jeszcze inne, oznaczające najogólniej czas użytkowania grodów niepodzielnie z ich portami w okresie wczesnosłowiańskim. Nazwa „Starosłowiańskie grody portowe” wydaje się być dostatecznie uzasadniona. Odnosi się bowiem do początków wystąpienia Słowian zachodnich na widowni dziejowej od VIII wieku, w czasach Karola W., kiedy są oni wielkim ludem nadmorskim, żyjącym nie tylko z produkcji rolniczo-leśnej, ale i z eksploatacji morza. Prowadzą oni na nim rybołówstwo i handel. Ich punktami wypadowymi na morze są liczne i gęsto zaludnione porty przy ujściach rzek wielkich i małych oraz przy zatokach, jak potwierdzają to różne źródła X—XII w., a ostatnio badania wykopaliskowe.

Dość dużo światła na zagadnienie portu w średniowieczu i jego roli handlowej rzucają ostatnie badania prehistoryczne Haithabu, portu duńskiego z IX—XI wieku. Początek jego rozwoju wiąże się ze zniszczeniem przez Duńczyków nadmorskiego ośrodka handlowego Obodrytów Rerika (808)³²⁾. Badania stwierdziły istnienie w Haithabu obwarowanego wałem osiedla i portu, a obok nich osobnego grodu, być może starszego od samego osiedla³³⁾.

Założyciel nowego miasta król Godfryd wybierał miejsce najodpowiedniejsze dla celów handlowych, położone na starym szlaku komunikacyjnym (rzymskim), uposażone w port i ubezpieczone istnieniem przy nim starego grodu. Zaludniał je kupcami, a zapewne rzemieślnikami jako elementem na stałe osiadłym. Był on niezbędnym dla sprawnego funkcjonowania portu. W tymże celu król duński Godfryd zniszczył port słowiański Rerik i najzamożniejszą część jego ludności przesiedlał do Haithabu. Powstające miasto duńskie na słowiańskim podłożu przeznaczało się do złożonych zadań morskiego ośrodka handlowego. Miało ono być nie tylko targiem dla kupców krajowych i obcych, ale również miejscem produkcji rzemieślniczej, jak to wykazują zabytki, punktem komunikacyjnym i obronnym. Haithabu jest pierwszym wielkim portem na Bałtyku dostatecznie zbadanym. Można więc twierdzić, że był on odpowiednio zorganizowany dla wykonywania swojej roli pośrednika między rejonem bałtyckim a wybrzeżem flandryjsko-fryzyjskim. Niewątpliwie tymże warunkom odpowiadał zniszczony Rerik, który znajdował się prawdopo-

³²⁾ Annales Regni Francorum Scriptores, s. 126, Hanower 1895.

³³⁾ Małowist M., Z problematyki gospodarczej sfery bałtyckiej we wczesnym średniowieczu, R. Dziejów Społ. i Gosp., t. X, s. 84 i 89. Poznań 1948.

dobnie gdzieś w okolicy Lubeki na starym szlaku handlowym łączącym północ z południem Europy przy skrzyżowaniu z innym, biegnącym wzdłuż wybrzeża bałtyckiego z zachodu na wschód. Rozwój innych portów na Bałtyku wymagał mniej więcej takich samych warunków: targu, produkcji rzemieślniczej, istnienia stałego osiedla, czyli podgrodzia, oraz grodu. Wszystkie te elementy stwierdzamy w rozwoju większych portów słowiańskich.

Tylko nieznaczna część znanych źródłowo portów pomorsko-obodryckich nie ma wzmianek o przyległych do nich grodach. Nie znaczy to jednak, że one ich nie miały. Jedynie małe porty rybackie mogły istnieć bez grodów. Miały bowiem charakter sezonowych stacji rybackich, znajdujących się nieraz z dala od osiedli ludzkich. W stosunkach pierwotnych, szczególnie na brzegu morskim, ze względu na napady korsarskie, bezpieczeństwo wymagało budowy grodu przy każdym rozwijającym się osiedlu. Tymiz względami tłumaczy się położenie wszystkich portów północnej Europy. Znajdują się one w pewnym oddaleniu od linii wybrzeża w ujściach rzek lub nad wąskimi i daleko w ląd wsuniętymi zatokami. Pozostały one na ogół w tych samych miejscach od średniowiecza. Powstawanie nadmorskiego osiedla organicznie wiązało się z portem, jego dogodnym połączeniem z morzem i warownym ubezpieczeniem. Te warunki musiano brać pod uwagę przy zakładaniu każdego miasta nadmorskiego w każdym kraju i w każdym czasie³⁴). Dogodne położenie komunikacyjne tym bardziej wymagało wzmocnienia bezpieczeństwa przez budowę warowni. Miała ona chronić nie tylko osiedle, ale również port i targ. W porcie gromadziły się towary. Tam nieraz je sprzedawano wprost ze statku. Nie zawsze wolno je było na brzeg wylądowywać. „Port był swego rodzaju stałym targiem”. W tym sensie funkcjonował port paryski³⁵). Współzależność portu, osiedla (podgrodzia), targu i grodu wynikała z istoty przeznaczenia portu i jego czynności. Nieco odmienne stanowisko w tej sprawie zajmuje M. Małowist³⁶). Nie zgadza on się z tezą, że „gród był koniecznym warunkiem powstania osady, mógł on być również zjawiskiem wtórnym. Może zakładano grody dla ochrony osad powstających w punktach handlowych o dużym znaczeniu gospodarczym i strategicznym dla ludności”. W odniesieniu do portów słowiańskich ten pogląd nie wydaje się zupełnie słuszny. Wśród nich nie znamy nawet średnich portów niezabezpieczonych grodami. Z pewnością słuszna jest teza badaczy skandynawskich o istnieniu tak zwanych „kaupangów” w Norwegii i „köpingów” w Szwecji, nadmor-

³⁴) E. Levasseur, *Histoire du commerce de la France*, t. I, s. 8: „Un Phocéén du nom d'Euxenos... aurait reçu de son beau-père un territoire, muni d'un port naturel, sur lequel il aurait fondé. 600 ans avant l'ère chrétienne, la ville de Massalia”.

³⁵) E. Levasseur, tamże, s. 140. „Une charte de 1192 réserva aux seuls bourgeois de Paris le droit de débarquer leurs marchandises sur les quais, les étrangers devaient vendre les leurs dans le bateau”.

³⁶) *Roczn. Dziejów Społ. i Gospodarczych*, t. X, s. 106.

skich i niezaludnionych punktów handlowych, do których w oznaczonym czasie przybywała ludność okoliczna dla handlu z cudzoziemcami. Punkty te stać się mogły zarodowymi ośrodkami późniejszych miast Skandynawii. M. Małowist przyjmuje Rerik za odpowiednik skandynawskich köpingów. Ponadto przypuszcza, że i na Pomorzu zachodziło to zjawisko typowe dla strefy bałtyckiej, polegające na ewolucyjnym przetwarzaniu niezaludnionych punktów handlowych na osiedla i miasta. Zdarzyć się to mogło, ale nie można tego generalizować w odniesieniu do Słowian.

Ze względu na wyzwalenie i zajmowanie olbrzymiej części wybrzeża w walce z Germanami, a potem obrony jego przed wikingami, Słowianie musieli osiedlać się na wybrzeżu od razu grupami zdolnymi do budowy grodów. W tych warunkach nie wydaje się możliwym takie pojmowanie dziejów przedhistorycznych wybrzeża, że Słowianie posiadali niezaludnione punkty handlowe tam, gdzie powstały ich najważniejsze grody portowe mające pierwszorzędne znaczenie obronne i komunikacyjne.

Przy zakładaniu nowego miasta na wybrzeżu jeszcze w XII w. brano przede wszystkim pod uwagę przydatność danego miejsca do komunikacji żeglujkowej i obrony. Na przykładzie Lubeki stwierdza się to wyraźnie. Hrabia holsztyński Adolf po zdobyciu władzy nad Wagrią zakładał Nową Lubekę w tym właśnie miejscu, gdzie poprzednio Krut w końcu XI w. zbudował gród na naturalnym wzniesieniu i gdzie przy tym Trawna i Okunica (Wakenica) tworzyły potrzebną dla portu głębinię oraz swoim biegiem otaczały „insulam amplissimam”. Miejsce to było najodpowiedniejsze. Dobrze je ocenił Adolf według słów Helmolda: „Videns igitur industrius vir competenciam loci portumque nobilem cepit illic edificare civitatem vocavitque eam Lubecę, eo quod non longe abesset a veteri portu et civitate, quam Henricus princeps olim constituerat”³⁷⁾. Dla rozwoju ówczesnej Lubeki port miał podstawowe znaczenie.

Gdy te warunki zignorował Henryk Lew i podjął próbę założenia miasta w innym miejscu, nad środkowym biegiem Okunicy na wschód od Lubeki, to okazało się, że nie było tam potrzebnych warunków dla jego rozwoju, ponieważ „locus ille minus esset idoneus et portu et munimento nec posset adiri nisi navibus parvis”³⁸⁾. Wówczas Adolf musiał zrezygnować z portu, wyspy i grodu na rzecz Henryka Lwa, a ten z budowy miasta na rz. Okunicą i przenieść kupców do portowego podgrodzia założonego przez Kruta przy wzgórzu Bukowiec³⁹⁾, skąd powstała dzisiejsza Lubeka. Przekaz Helmolda jest cennym świadectwem znaczenia portu i grodu dla rozwoju miasta.

³⁷⁾ Helmoldi, *Cronica Slavorum*, I, I, c. LVII, s. 112, Hannoverae 1937.

³⁸⁾ Tamże, I, I, c. LXXXVI.

³⁹⁾ Tamże, I, I, c. LXXXVI: „Rogavit igitur dux Adolfum, ut permetteret sibi portum et insulam Lubecę. Quod ille facere noluit... dux iterato sermone convenire cepit comitem Adolfum super insula lubicensi et portu, multa spondens, si voluntati suae paruisset... comes... resignavit ei castrum et insulam”.

Tak samo w St. Lubece Henryka Gotszalkowica (położonej przy ujściu Szwartawy do Trawny) port znajdował się przy samych obwarowaniach grodu. Tam zakotwiczały się statki przybywające z towarami do stolicy obodryckiej: „mercatores mercimonia sua incolis deferentes anchoras suas iecerunt ad municionem Henrici regis Slavorum, ubi confluencia est aquarum et fluvius Swartow defluit in Travenam”⁴⁰⁾. Dotąd należy nie zbadać w Starej Lubece ani grodu, ani portu. Pozostałe po niej grodzisko jest w dalszym ciągu nie wyzyskane z punktu widzenia potrzeb naukowych. Dotychczasowe poszukiwania archeologiczne stwierdziły handlowo-zemleśniczy charakter słowiańskiego osiedla (1892, 1906 i 1908).

Nie wchodząc w szczegóły zaznaczamy, że dotychczasowe badania terenowe Wolina, Szczecina, a częściowo i Gdańska (1948) wykazały w zestawieniu z danymi źródłowymi interesujące świadectwo o gospodarczych i ludnościowych stosunkach w tych portowych grodach.

Na uwagę pod tym względem zasługuje szczególnie Szczecin. Port jego znajdował się w bezpośredniej bliskości potężnego grodu, którego silna pozycja przyrodzona była wzmocniona potrójną linią wałów. Świątynia Tryglawa patronowała osiedlu na obwarowanym podgrodzium o ciasnych i ludnych dzielnicach i ulicach, jak podaje relacja Herborda z początku XII w.⁴¹⁾. Gród szczeciński w tradycji historycznej jest znany pod nazwą „portus maris”. Jest też pogańską „metropolią” Pomorza. Swoje produkujące stanowisko zawdzięczał położeniu nadmorskiemu i znacznemu oddaleniu od otwartego morza (65 km). Związek jego z morzem wpływał decydująco na rozwój życia gospodarczego. Skupia się ono głównie w porcie i na „forum” — targu⁴²⁾. Dwie bramy prowadziły z grodu wprost do portu położonego na lewym brzegu Odry. Zaludnienie Szczecina jest liczne (9000) i żyje ono z rybołówstwa, handlu morskiego i rzemiosła.

Na początku XII w. Szczecin jest samodzielną republiką morską pod zwierzchnią władzą księcia pomorskiego. Struktura ludnościowa miasta jest samorodnym wytworem Słowian na tle wiekowego działania na morzu. Wyróżnia się w niej patrycjat złożony z możliwych rodów słowiańskich, mający posiadłości rolne, ale mieszkający w Szczecinie, zajmujący się handlem morskim, nie gardzący przy okazji piractwem. Z relacji żywociarzy św. Ottona poznamy ich przodującą rolę w życiu politycznym i gospodarczym Pomorza. Oni posiadają statki, dysponują niezbędnymi środkami na prowadzenie handlu i ekwipowanie nawet małych flotylli, jak to czyni Wyszak, jeden z najzamożniejszych i wpływowych mieszczan Szczecina⁴³⁾.

⁴⁰⁾ Tamże, s. 239.

⁴¹⁾ Herbord, II, 35, podaje o nauczaniu „per vicos et capita platearum”. Za K. Tymienieckim, Podgrodzia w północno-zach. Słowiańszczyźnie, *Slavia Occidentalis*, t. 1, s. 76, Poznań 1921.

⁴²⁾ Члѣпоцка, Początki Szczecina, *Roczn. Histor.* t. XVII, z. 2, s. 312 i 324. Poznań 1948.

⁴³⁾ Ebbo, I, III, c. 2; Herbord, I, III, d. 15; Tymieniecki, Podgrodzia, s. 83—84.

Obok tej przodującej, ale nielicznej grupy ludności, istnieje też warstwa średnia, „mediocres” i ubogi „plebs”. Stanowią one główny trzon zaludnienia miasta. Część ich była w służbie możnych i tworzyła ich klientelę. Większość zaś prowadziła własne warsztaty pracy albo w mieście albo w porcie lub szukała zarobków na morzu. Rzemiosło i rybołówstwo było ich głównym zajęciem. Oni to stanowili tę ruchliwą część zaludnienia Szczecina, na którą zwracają uwagę towarzysze biskupa Ottona w czasie nawracania Pomorza. Oni wytworzyli wysoki poziom poszczególnych gałęzi przemysłu: tkactwa, szewstwa, garncarstwa, garbarstwa, obróbki bursztynu i metali oraz snycerstwa kościanego i w drzewie⁴⁴). Niemniej ważną gałęzią musiało być budownictwo okrętowe w Szczecinie, jeżeli handel morski był podstawą zamożności miasta, a liczna flota stale wpływała na morze.

Trzy wymienione warstwy ludności zespolone były ze sobą wspólnymi interesami w mieście. W wyprawach morskich widzimy jej masowy udział. Tak samo w obronie w r. 1128, kiedy Szczecin musiał się bronić przeciwko morskim siłom Rugian⁴⁵).

Szczecin przedstawia dobrze zorganizowaną i rządzoną całość. Sprawnie funkcjonuje jego flota w gospodarczych i wojennych zadaniach. Port jest ożywiony stałym ruchem.

Początek Szczecina odnoszą badacze na V—IX w. Prehistorycy przemawiają za datą wcześniejszą⁴⁶). Formowanie się Szczecina trwało do okresu rozkwitu, w każdym razie kilka stuleci. Był to aż nadto wystarczający okres na osiągnięcie stwierdzonego poziomu ustroju i gospodarki miejskiej oraz swoistego stanu mieszczańskiego nie wyodrębnionego od wsi, ale żyjącego z zajęć skupionych w mieście, z handlu i rzemiosła.

Obok Szczecina w tym samym okresie (V—XII w.) rozwijał się Wolin. Nie stracił on swego znaczenia aż do wojen z Danią, w końcu XII w., kiedy został zniszczony, podupadł i przestał być stolicą biskupią⁴⁷). O jego równej roli ze Szczecinem na Pomorzu na początku XII w. mówi wyraźnie Ebbo: „Duae ex nobilissimis civitatibus id est Julin et Stetin”⁴⁸). Wobec tej relacji nie można się zgodzić z poglądem, że na dwa porty w ówczesnych stosunkach nie było miejsca ani potrzeby przy ujściu Odry⁴⁹).

Wolin znajdował się na ważnym szlaku morskim prowadzącym z dorzecza Odry na morze. Jego port leżał w pobliżu silnie obwarowanego

⁴⁴) Łęga, *Kultura Pomorza*, s. 144, 207, 369.

⁴⁵) Herbord, I, III, c. 31.

⁴⁶) Łęga, tamże, s. 192.

⁴⁷) *Codex Pom. Diplom.*, nr. 63, r. 1188: Papież Klemens III zezwala na przeniesienie stolicy biskupiej z wyludnionego Wolina do Kamienia „ut quia civitas que Volin dicitur, in qua episcopalis sedes esse solebat, propter querrarum incommoda deserta esse...”.

⁴⁸) Ebbo, III, 1; Herbord, II, c. 24: „Est autem civitas haec (Julina) magna et fortis”.

⁴⁹) M. Małowist, *Roczn. Dziejów Społ. i Gosp.*, X, s. 107.

grodu na Srebrnej Górze, na lewym brzegu Dziwnej, wschodniego ramienia Odry. Pod jego obroną znajdowała się przeprawa przez Dziwną na drodze ze Szczecina do Świnoujścia. Miasto zajmowało przestrzeń między portem a grodem przy skrzyżowaniu lądowej drogi Gdańsk—Lubeka i wodnej Szczecin—Kamień.

Badania wykopaliskowe w latach 1935-39 stwierdziły w Wolinie zwarty obszar (50 ha) jednakowo i gęsto zaludniony w ciągu 300 lat. Na jego Starym Rynku odkryto 15 warstw kulturowych, zawierających różne zabytki. Wykazują one wysoki rozwój różnych kierunków rzemiosła rodzimego jak w Szczecinie. Nie brak też przedmiotów pochodzących z rozległego handlu z krajami zza morza. Zabytkowy teren rozciąga się 4 km wzdłuż lewego brzegu Dziwnej⁵⁰). Dane archeologiczne pokrywają się z relacją kronikarską Adama Bremeńskiego o sile i rozkwicie tego miasta na przełomie X wieku. Na tle zabytków tym wymowniej występuje znaczenie opisu kronikarza hamburskiego:

„Jest ono zaprawdę największym z miast Europy, a zamieszkują je Słowianie z innymi narodami, Grekami (Rusinami) i barbarzyńcami. Także saksońscy przybysze otrzymują równe prawa zamieszkania pod warunkiem, iż w czasie pobytu nie będą wyznawać publicznie swego chrześcijaństwa... Miasto owo zasobne jest w towary wszystkich ludów północnych, posiada wszystko, co uciężne i rzadkie. Jest tam garnek Wulkana, zwany przez mieszkańców ogniem greckim... Od owego miasta po krótkim wiosłowaniu dostaje się w tę stronę do miasta Dymina, położonego u ujścia Piany... Aby dostać się do Wolina morzem, wsiądździesz na statek w Szlezewiku lub Starogardzie. Żeglując z Wolina przybędziesz w 14 dniach do Ostrogardu (Nowogrodu) na Rusi”⁵¹).

Jeżeli kronikarz, goniąc za efektem pisarskim, zbyt silnie podniósł znaczenie tego miasta w Europie, to jednak rzeczowa strona informacji przedstawia nam portowe miasto o typie wybitnie handlowym. Potrzebom handlu zostały w nim podporządkowane momenty religijne. Stosowanie tolerancji do znienawidzonych Sasów znajduje uzasadnione wytłumaczenie. Handel natury międzynarodowej wymagał ustępstw na rzecz obcoplemiennego i obcoreligijnego kupca. Taka zasada mogła wejść w życie jedynie pod wpływem dużego doświadczenia w stosunkach z obcymi oraz zrozumienia wzajemnych korzyści i gospodarczych potrzeb.

Obfitość i różnorodność wszelkiego rodzaju towarów północnych wskazuje na rozległe handlowe stosunki Wolina z sąsiadami zamorskimi. Miasto to ma cechy wielkiego portu, w którym łatwo można było nagromadzić przedmioty rzadkie i stworzyć miejsca „uciężne” dla roz-

⁵⁰) K. Tymieniecki, Sprawozdanie z ekspedycji naukowej do Wolina, rok 1935, *Roczn. Hist.*, XI, s. 221—228.

⁵¹) Adama Bremensis *Gesta Hammaburg. Ecclesiae Pontificum*, I, II, c. XIX.

rywki obcych gości, czym po dziś dzień wyróżniają się większe miasta portowe całego świata.

Wolin był portem cieśninowo-wyspiarskim. Dostęp doń nie był łatwy. Statki były narażone przy przejściu przez cieśniny i w Zalewie na dezorientację. Latarnia ułatwiała dojście do portu. Należy ona do najstarszych w północnej Europie. Nie znamy innej, jej współczesnej. Latarnie w Europie rozpowszechniły się dopiero w XIII w. Trzeba przyznać, że jej istnienie dodatnio wyróżnia Wolin wśród innych portów współczesnych.

Bardzo interesującą jest wiadomość o zasięgu stosunków handlowych tego portu z innymi krajami. Na zachodnim krańcu Bałtyku najbardziej ożywione stosunki utrzymywał Wolin ze Szlezwikiem i Starogardem (Oldenburgiem), przez który odbywał się handel z Zachodem. Oba te porty należy uważać za punkty wyjściowe na zachodnim wybrzeżu Bałtyku przy podróżach do Wolina. Przy tym Starogard wydaje się być starszym i wyprzedzającym swoim rozwojem Lubekę. Sasi przybywali wówczas na zachodni brzeg Bałtyku przez Półwysep Jutlandzki do Haithabu, późniejszego Szlezwiku, i tu korzystać mogli ze statków duńskich lub słowiańskich dla handlu na Bałtyku. Sami bowiem nie mieli ani w X, ani w XI w. żadnego portu na jego wybrzeżu. Wypadki historycznej walki Słowian zachodnich z Sasami jeszcze nie przyniosły im żadnych zdobyczy na brzegu Bałtyku. Plemię obodryckie stało wówczas mocno i zagradzało im dostęp do niego. Trasy morskie Wolina łączyły go nie tylko ze Starogardem, Lubeką i Haithabu - Szlezwikiem, ale także z portami Skandynawii, Prus i Rusi. Utrzymywał on stały kontakt handlowy ze szwedzką Birką, a potem zastępującą ją Sigtuną.

Wolin był wielką stacją handlową między wschodnimi i zachodnimi a południowymi krajami środowiska bałtyckiego. Handel jego rozciągał się od zachodnich wybrzeży Bałtyku do jego krańców wschodnich. Końcowymi jej punktami były Szlezwik lub Starogard (Oldenburg), a po drugiej stronie Nowogród. Jest to najdłuższa trasa morska Bałtyku. Wolinowi na niej przypadła rola bardzo poważna. Przezeń do tego szlaku ciążyło całe dorzecze Odry za pośrednictwem Szczecina. Stąd też wyrosło znaczenie Wolina jako wyjściowego punktu na morze. We wzajemnych stosunkach tych portów Szczecin miał znaczenie ośrodka eksportowego rejonu Odry, gdy tymczasem Wolin przeznaczał się z położenia i stopnia swego rozwoju do szerokiego kontaktu z głównymi centrami handlu międzynarodowego w X i XI w.

Na początku XII w. być może Wolin został zdystansowany przez Szczecin, jak to wynika z oświadczenia możnych Wolina, gdy jego mieszczanie uchylili się od przyjęcia chrześcijaństwa i tłumaczyli biskupowi, że tego uczynić nie mogą bez poprzedniej zgody Szczecina. Nie może jednak być mowy o ówczesnym upadku Wolina. Przeciż on był stolicą biskupią do r. 1188, a tego nie uczyniono bez oceny warunków, znaczenia i roli Wolina. Dwukrotny pobyt w nim św. Ottona wskazuje na

programowe działanie misji, której wytyczne ustalono za aprobatą Krzywoustego. Bez nawrócenia Wolina dzieło chrystianizacji nie mogło być uważane za trwałe. Był on jednym z najpoważniejszych grodów portowych na Pomorzu. Nie odebrał mu tego znaczenia niszczycielski napad Duńczyków w r. 1043, jak to przyjmują niektórzy badacze. Pozostał on w dalszym ciągu na widowni politycznej, religijnej i gospodarczej, na jednym z przodujących miejsc prawie do końca XII wieku.

Na środkowym Pomorzu ważnym grodem nadmorskim był Kołobrzeg. Lokalizacja jego nasuwa trudności. Ostatnie badania wykopaliskowe stwierdziły na wyżynnym terenie dzisiejszego folwarku i przy kościele św. Jana ślady rozległego i obwarowanego wałem podgrodzia⁵²). Sam gród zajmował pobliskie wzgórze otoczone rozwidleniem Prośnicy i był oddzielony od podgrodzia jej bocznym korytem. Według Galla most łączył podgrodzie z grodem. Brama mostowa zamykała wejście do grodu od strony podgrodzia. Ze wszystkich grodów nadmorskich Kołobrzeg leży najbliżej otwartego morza. Tłumaczy się to rozmieszczeniem solanek. Dla ich obrony musiał powstać gród w pobliżu miejsca, gdzie one wytryskały i spływały do Prośnicy. Ich eksploatacja wymagała ochrony od czasów bardzo wczesnych, ale bliżej nieznanymi. Gall wyróżnia Kołobrzeg charakterystycznym określeniem: „Castrum proximum mari”, co oznacza podkreślenie jego wyjątkowego położenia.

Kołobrzeg dzięki źródłom solankowym i obfитоści ławic śledzi dochodzi do przodującego znaczenia w środkowym Pomorzu w X w. Z tego względu powstaje w nim stolica pomorskiego biskupa w 1000 r. „Salsae Cholobergis episcopus”, jak go nazywa Thietmar, mógł na tle swojej gospodarczej pozycji, tym większe mieć znaczenie dla celów Chrobrego na Pomorzu. Nawet fakt poświęcenia morza przez biskupa Reinberna oznacza nie tylko wzięcie morskiego żywiołu w posiadanie kościoła⁵³). Wrzucenie do fal morskich czterech kamieni poświęconych chryzmem i właśnie do nich święconej wody wyraża aprobatę kościoła na dalsze prowadzenie przez Pomorzan odwiecznej gospodarki morskiej. Morze było podstawowym źródłem ich dobrobytu. Kościół nie mógł zignorować morza. Dobrze rozumiał jego wartość, faktem poświęcenia morza chciał zjednać Pomorzan dla chrześcijaństwa.

Polska wówczas nie przemogła pogańskiego oporu Pomorzan. Biskupstwo szybko upadło. Kołobrzeg mógł w tym oporze odegrać nie ostatnią rolę. Odkryte zabytki w grodzie i jego okolicy, a zwłaszcza skarby z monet arabskich, bizantyjskich, saskich i polskich dowodzą, że Kołobrzeg w X—XII wieku prowadził rozległy handel ze Skandynawią, Danią i Polską futrami, woskiem, bursztynem i innymi towarami⁵⁴). W okresie

⁵²) Badania prowadził R. Jakimowicz w r. 1947. K. Ślaski, *Dzieje Ziemi Kołobrzesckiej*, s. 28—29, Toruń 1948.

⁵³) Thietmar, l. VII, c. 52.

⁵⁴) Ks. W. Łęga, *Kultura Pomorza*, s. 197.

letnim ludność jego masowo wyjeżdżała na morze w celach handlowych⁵⁵). Miasto miało swój targ, karczmę i przystań położoną przy podgrodzium zapewne na prawym brzegu Prośnicy. Na nim rozwinęły się rzemiosła. Wśród rzemieślników wyróżnili się panewnicy⁵⁶), których osiedle znane jest z czasów kolonizacji. Liczną grupę obok możliwych stanowić musieli kupcy pomniejsi i rybacy. Kołobrzeg miał podobne uwarstwienie ludności jak Szczecin. Czołowe miejsce w nim zajmowali możni, tworzący słowiański patrycjat miejski. Książę miał w Kołobrzegu swoją drugą stolicę i własny dwór. Podgrodzie było ciasno zabudowane chatami w wąskich ulicach. Ustępował on w znaczeniu Wolinowi i Szczecinowi w XII w. Był jednak wśród przodujących grodów portowych i należał do większych miast słowiańskich w XII w.⁵⁷). Jest jedną z republik pomorskich⁵⁸). Dwukrotnie ją odwiedza św. Otton w czasie swojej podróży misyjnej po Pomorzu i buduje w niej kościół.

Od czasu utrwalenia się chrześcijaństwa biskup i klasztory z nadań książęcych mają poważne źródła dochodu z karczem kołobrzeskich⁵⁹), a oprócz tego są właścicielami warzelni. W Kołobrzegu koncentruje się handel solonymi i suszonymi śledziami. Ich transporty docierały szlakiem Odry na Śląsk do klasztoru trzebnickiego, a także do Brandenburgii, Polski i innych krajów. O obfitości połowów świadczy wzmianka Herborda, że on kupił wóz świeżych i tłustych śledzi za jednego denara⁶⁰). Statki rybackie, kupieckie i instytucji kościelnych, obce i pomorskie, spław drzewa potrzebnego do warzelni, za- i wyładunek towarów przy przystani ożywiały ruch w porcie i karczmie, dostarczały też dochodów księciu, instytucjom kościelnym, kupcom, rzemieślnikom i rybakom. W Kołobrzegu jest źródłowo zanotowana najstarsza na Pomorzu komora celna z r. 1159, na której pobierano od wozu 2 denary w polskiej monecie⁶¹). Fiskalne funkcje związane z opłatami portowymi i grodowymi odbywały się przy moście i przystani znajdujących obok siebie, jak to wynika z rozmieszczenia grodu, podgrodzia, mostu, przystani i karczmy.

⁵⁵) Herbord, I, II, c. 39: „...cives illius paene omnes institorum more ad exteras insulas negociandi causa navigaverant...” (MPH, t. II, s. 98).

⁵⁶) Śląski, tamże, s. 27.

⁵⁷) Gall, I, II, c. 25, 39: „urbs opulenta divitiis munitaque presidiis, gloriosa Pomeranorum urbs et praecipua”. Nie inaczej o nim się wyraża mnich priefflingański: I, II, c. 20: „Quibus expletis, aliam nichilominus cui Colberge vocabulum est magnam admodum et opulentam adiit civitatem”. Znaną jest rzeczą, jak woje Krzywoustego cheiwie grabili bogate podgrodzie kołobrzeskie.

⁵⁸) Wachowski, Słowiańszczyzna Zachodnia, s. 205.

⁵⁹) Śląski, tamże, s. 24, 30 i przyp. nr 133, gdzie autor wykazuje 40 grzywien dochodu nadanego instytucjom kościelnym z tego źródła.

⁶⁰) Herbord, I, II, c. 41: „Nam piscium illic, tam ex mari quam ex aquis et lacubus et stagnis, habundancia est incredibilis, carratamque pro denario recentis acciperes allecis, de cuius sapore vel crassitudine gulositatis arguerer, si dicerem quod sentio”.

⁶¹) Pgm. Urkund., I, nr 48, s. 24: „In Coluberg census salis... et ante ipsa castrum taberna... et theloneum de ponte, scilicet de unoquoque curru qui transit per eum, duo denarii Poloniensis monete...”.

We wschodniej części Pomorza, w delcie Wisły, na pograniczu z handlowym litewskim plemieniem Prusów dogodną pozycję zajmował Gdańsk. Sąsiedztwo to nie było bez znaczenia. Kronikarz hamburski pozostawił interesującą charakterystykę tego ludu i jego działalności na morzu⁶²). Według niego Prusowie przychodzili z pomocą u swoich wybrzeży rozbitkom morskim zamiast powszechnie stosowanego wówczas rabunku ich mienia. Jest to świadectwo o wyrobionych stosunkach międzynarodowych Prusów. Wyżej oni cenili stałe korzyści z handlu niż doraźne z mienia rozbitków morskich. Jeżeli ta wiadomość odpowiada rzeczywistym stosunkom na pruskim odcinku wybrzeża, to chyba to wyrobienie morskie na zasadzie wzajemności obejmowało i rejon delty Wisły, tym bardziej że nie są znane żadne dane o walkach między Pomorzanami a Prusami. Nie zna ich późniejsza tradycja historyczna. W okresie plemiennym widocznie przeważały pokojowe stosunki między nimi. Każde plemię miało własne wybrzeże, co ułatwiało handel i prowadziło do spokojniejszego współżycia. Nie może ulegać wątpliwości, że wtedy znalazły się ziemie pomorskie i pruskie pod uderzeniem plemion polskich, przebijających się ze śródlądzia na brzeg morski. Takie zagrożenie zmuszało do wspólnej obrony. Truso (późniejszy Elbląg) i Gdańsk były kresowymi punktami handlowo od siebie zależnymi ze względu na bliskość i odrębność plemienną w delcie tej samej rzeki. Elbląg wydaje się być starszym. Za tym przemawiają zabytki i relacja o nim Wulfstana z końca IX wieku, który z nieznanych powodów o Gdańsku przemilczał. Podróż św. Wojciecha do Gdańska i z niego morzem do Prus odbyła się zapewne utartą drogą w stosunkach pomorsko-pruskich. Głównym etapem na niej był Gdańsk⁶³).

Biskupa praskiego niewątpliwie na terenie Prus mogły interesować tylko większe ośrodki zaludnienia, jakimi były Truso lub Wiskiaty, port w Sambii. Okręt polski wiozący misję do Prus wymagał obrony. Książę dodał 30 wojów. Pojemność łodzi musiała być dość pokaźna (około 30 ton) i budowa jej nie mogła być słaba. Zapewne odpowiadała najwyższym wymaganiom ówczesnej techniki. Tego wymagało bezpieczeństwo misjonarzy w czasie podróży morskiej, tudzież prezentacja Polski w kraju dobrze obeznanym z żeglugą. Na drzwiach katedry gnieźnieńskiej w prawym górnym polu jest przedstawiony jeden z momentów tej podróży. Wydaje się, że jest to wylądowanie na brzeg pruski. Łódź jest potraktowana plastycznie i przedstawia typ ówczesnego statku klepkowego z wysoko podniesionym dziobem ozdobionym głową fantastycznego zwierzęcia. Zapewne taką samą ozdobę miała i rufa łodzi zakryta postacią św.

⁶²) Adam, I, IV, c. XVIII: „hanc inhabitant Sembi vel Pruzzi, homines humanissimi, qui obviam tendunt his ad auxiliandum qui periclitantur in mari vel qui a pyratis infestantur”.

⁶³) MPH. I, s. 180, c. 27: „Ipsē vero adiit primo urbem Gyddanyze”. Tamże, c. 28: „nauticum iter velocissimo cursu peragens, post paucos dies marinum litus egreditur”.

Wojciecha i jego współtowarzyszy. Kształtem swoim łódź prawie się nie różni od statków występujących na najstarszych pieczęciach miast wybrzeży słowiańskiego i pruskiego⁶⁴).

Rzeźba na drzwiach katedry gnieźnieńskiej jest pierwszym i najstarszym plastycznym wyrazem polskiej podróży morskiej. Pochodzi z XII w.⁶⁵).

Gród wiślany Pomorzan powstał na lewym brzegu Motławy przy ujściu do niej Raduni. Był on siedzibą książąt pomorskich (w nim powstał potem zamek krzyżacki). Otoczony ze wszystkich stron wodą Motławy, Raduni, sztucznym rowem i wałami przedstawiał najsilniejszy punkt obrony w delcie Wisły. Zajmował pozycję bardzo dogodną pod względem komunikacyjnym. Położony tuż obok jej koryta był zabezpieczony przed niszczycielskimi ruchami lodów i wiosennymi powodziąmi. Istniejący przy grodzie port miał zapewnioną obronę od strony Wisły. Przejazd z niej do portu był pod bezpośrednią kontrolą załogi grodowej. Przystań portowa znajdowała się przy zachodniej stronie grodu i w czasach krzyżackich była znana pod nazwą „Langebrücke”. Dziś przyjęta jest w literaturze historycznej identyfikacja mostu z przystanią portową⁶⁶), co nie wydaje się słusznym. Niejednokrotne wzmianki o moście w Gdańsku w źródłach upoważniają do przyjęcia poglądu, że taki most istniał w pobliżu przystani.

W dokumencie Sambora dla klasztoru oliwskiego wymienia się „pons in Gdancz” w r. 1178 (?), do którego naprawy zobowiązana była ludność klasztoru⁶⁷). Również „pons danensis” jest wspomniany w r. 1247/48 jako miejsce poboru cła od okrętów⁶⁸). K. Górski uważa, że w Gdańsku istniał most przerzucony przez Motławę⁶⁹). Most przez Motławę mógł w najlepsze istnieć przy końcowym punkcie przystani jako niezbędny dla kołowego ruchu do portu. Nie mógł on w niczym przeszkadzać żegludze. Dla okrętów był otwarty dostęp do całej przystani. Dalsza żegluga poza przystań w górę Motławy nie miała w gdańskich warunkach najmniejszego celu.

⁶⁴) E. Carsten, *Geschichte der Hansestadt Elbing*, tabl. 9, Elbing 1937. K. Schlözer, *Die Hansa und der deutsche Ritterorden in den Ostseeländern*, Berlin 1851 (pieczęć miasta Lubeki na tytułowej stronie). Pieczęcie obu miast z XIII w. prawdopodobnie wykonane były według wzorów archaicznych, a nie współczesnych, i dlatego są prawie analogiczne z wzorem gnieźnieńskim bardzo zbliżonym do łodzi wikingkiej. W badaniach typologii najstarszych łodzi słowiańskich rzeźba gnieźnieńska nie może pozostać bez uwzględnienia.

⁶⁵) Polska, jej dzieje i kultura, t. I, s. 417: „Znajomość, z jaką artysta przedstawia Prusaków, ich typy, strój, broń i przedmioty, będące u nich w użyciu, dowodzi, że rzeźbiarz znał Pomorze”. Wyd. Trzaska, Warszawa, 1927.

⁶⁶) Simson, *Geschichte der Stadt Danzig*, I, s. 17 (Langebrücke) Gdańsk, 1913. H. Matuszewska, *Początki Gdańska*, *Roczn. Hist.*, XVII, z. I, s. 94—95, 110, 112, Poznań, 1948.

⁶⁷) Perlbach, *Pom. Urkb.*, nr. 6.

⁶⁸) Tamże, nr. 96, 110, 111, „... quod nec ipse nec heredes sui accipient aliquod teloneum super Wislam per iurisdictionem suam a ponte Danensi usque supra, in ponte vero teloneum consuetum accipiet, ...”.

⁶⁹) *Pierwotny Gdańsk*, s. 69, przyp. 12.

Zresztą zwykły most widocznie nie zawsze utrudniał żeglugę. Taki most znajdował się w Stargardzie, który był „otoczony murami i basztami z portem na M. Inie, strzeżonym przez bramę, która łukiem przerzucona jest ponad wodą”⁷⁰⁾.

Nad Dziwną przy grodzie Wolinie również istniał most, przez który przechodził św. Otton z towarzyszami przy wejściu i wyjściu z miasta po nieudanej próbie nawrócenia mieszkańców Wolina⁷¹⁾. Istnienie mostu nie przeszkadzało uprawianiu żeglugi wzdłuż całej Dziwnej. Misjonarze odbyli podróż z Kamienia do Wolina na okręcie⁷²⁾. Tak samo dalsza nawigacja misyjna z Wolina do Szczecina odbyła się morzem⁷³⁾ i wreszcie przy ponownym odwiedzeniu Wolina dotarła do niego ze Szczecina „vento meliori ad Julinae litora navigamus”⁷⁴⁾. Jak z tego wynika, żegluga odbywała się bez przeszkody od Kamienia przez port w Wolinie do Szczecina. Most na Dziwnej jej nie utrudniał. Jest jeszcze inne potwierdzenie istnienia mostu na rzece żeglownej. Książę Meklemburgii przyrzeka mieszkańcom Rybnicy, że z przywróceniem do dawnego stanu używalności portu i niziny rybnickiej ani klasztorowi, ani jego poddanym nie wyniknie żadna szkoda, przeciwnie, „będą mogli swobodnie przepędzać swoje bydło przez nowy most, który książę każe wybudować ponad portem”⁷⁵⁾.

Odkryte zabytki w górnych warstwach gdańskiego podgrodzia na St. Rynku w r. 1948 pochodzą z XI—XII w.⁷⁶⁾. Na ich podstawie Gdańsk przedstawia się jako osiedle o wąskich lub szerszych ulicach, gęsto zabudowanych domami z podłogami. Mieszkańcy podgrodzia zajmowali się rzemiosłem. Obrabiali metale, bursztyn, kości i rogi. Wyrabiali tkaniny, ozdoby (kabłączki skroniowe), grzebienie z rogu (znaleziono 50 sztuk). Liczna ceramika grodowa występuje na całym obszarze badań. Kości zwierząt domowych (bydła, świni, konia i psa) oraz dzikich (tura i jelenia), bardzo liczne ości i łuski wielkich okazów różnych ryb, a także i jesiotra wówczas obficie występującego na Pomorzu, oraz ziarna prosa, pszenicy, żyta, pestki brzoskwini i inne — z jednej strony — wskazują na rolniczo-łesny i rybacki charakter gospodarki mieszkańców podgrodzia. Z drugiej zaś liczne narzędzia i wyroby rzemieślnicze, liczne skarby monet odkryte

⁷⁰⁾ K. Górski, *Pomorze Zachodnie*, Cz. I, *Burzliwa przeszłość*, s. 480, wyd. Instytutu Zach. Poznań 1948.

⁷¹⁾ Herbord, II, e. 24: „Tandem multo discrimine ponte arrepto, rursum ire et abire coepimus extra civitates... Abeuntes ergo trans lacum (Dziwna) disiecto ponte a tergo nostro...”.

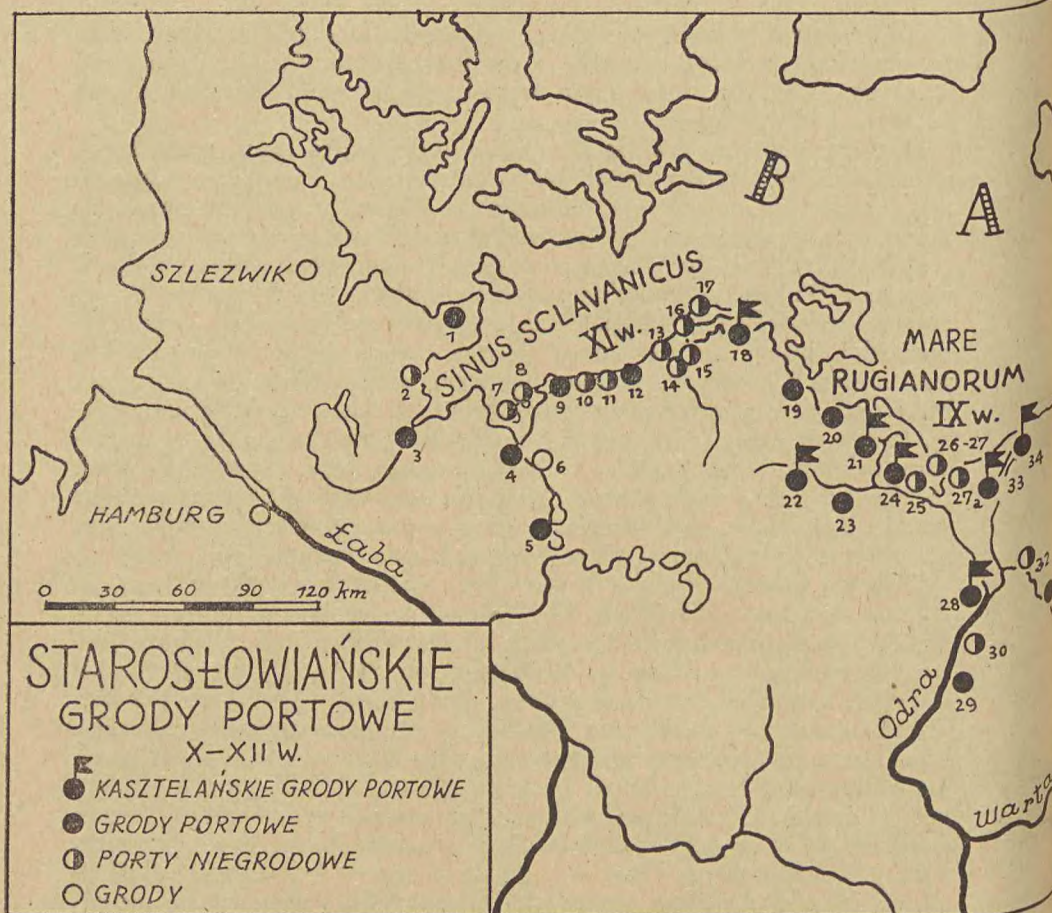
⁷²⁾ Herbord, II, e. 24 (na początku rozdziału): „...per lacus et refusiones marinas Julinam vecti sumus navigio”.

⁷³⁾ Mnich priefflingeński I, II, e. 7: „Relictis itaque Julinensibus per Oderam navigio ascendens Stetinensium adiit civitatem”.

⁷⁴⁾ Herbord, II, e. 37.

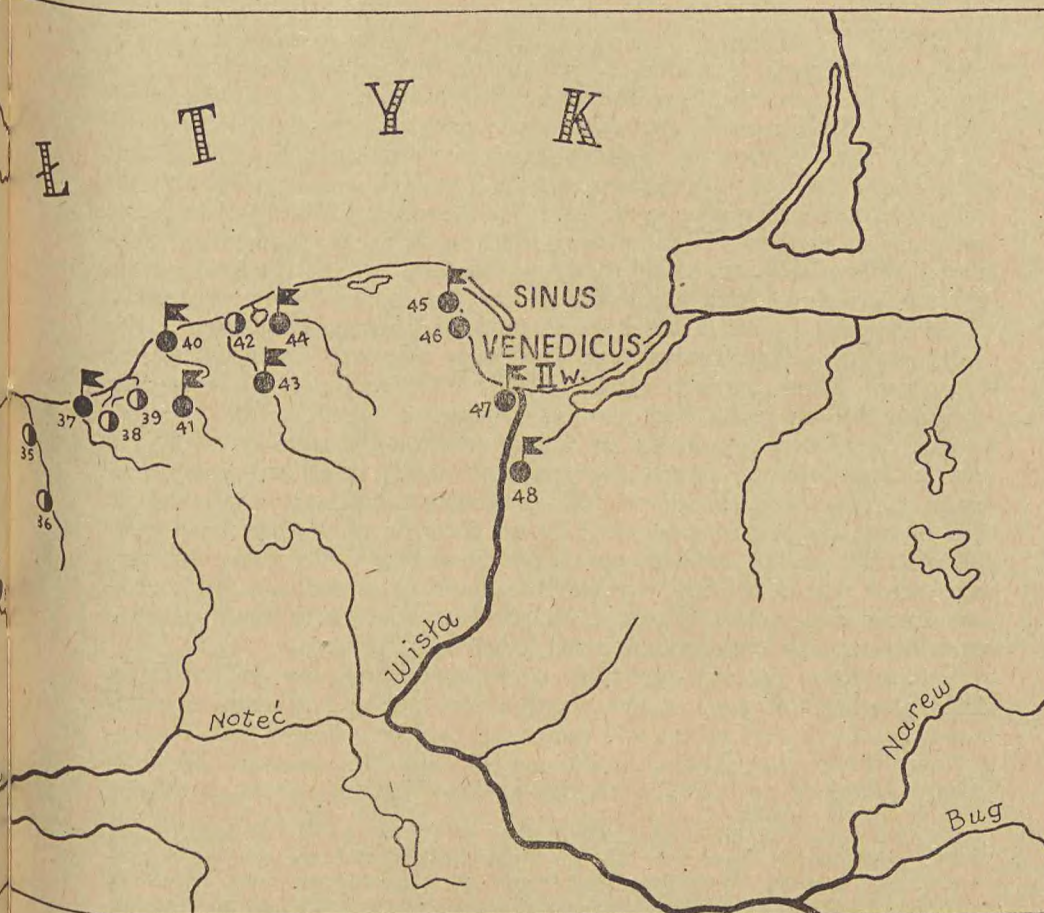
⁷⁵⁾ K. Koppmann, *Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen*, Hans. Geschichtsblätter, r. 1885, s. 121.

⁷⁶⁾ K. Jażdżewski, *Gdańsk wczesnodziejowy w świetle badań wykopaliskowych w roku 1948*, *Z Ochełłani Wieków*, XVII, zeszyt 11/12, s. 166—172, Poznań 1948.



Starosłowiańskie grody portowe na Bałtyku
X-XII w. (według numeracji na mapce)

1. Starogard (Oldenburg)	16. Ahrenshoop	32. Goleniów
2. Kępina	17. Dars	33. Wolin
3. Lubeka (Rerik?)	18. Bardo (Barcz, Barth)	34. Kamień
4. Wyszomir	19. Strzałowo (?)	35. Trzebiatów
5. Swarzyn	20. Gryfia	36. Gryfice
6. Lubów	21. Wołogoszcz	37. Kołobrzeg
7. Prądy (Brandenhausen)	22. Dymin	38. Iwęcino - Przystań
8. Goławice	23. Nakło	39. Buków
9. Gardziec	24. Uznam	40. Darłowo
10. Buków	25. Garcin	41. Stawno
11. Broniewo (Braunschaupten)	26. Świnoujście	42. Ustka (?)
12. Roztok	27. Świnoujście	43. Słupsk
13. Święty Ostrów	27a. Lubiń	44. Gardna
14. Rybnica	28. Szczecin	45. Puck
15. Dębogóra	29. Widuchowa	46. Oksywie
	30. Gryfino	47. Gdańsk
	31. Stargard	48. Zantyr



Starosłowiańskie grody portowe na Bałtyku
Spis alfabetyczny

1. Ahrenshoop	— 16	15. Goławice	— 8	32. Stawno	— 41
2. Bardo	— 18	16. Gryfia	— 20	33. Słupsk	— 43
Brandenhausen zob. Prądy		17. Gryfice	— 36	34. Starogard	— 1
3. Broniewo	— 11	18. Gryfino	— 30	35. Stargard	— 31
4. Buków	— 10	19. Iwęcino	— 38	36. Strzałowo	— 19
5. Buków - Przystań	— 39	20. Kamień	— 34	37. Szczecin	— 28
6. Darłów	— 40	21. Kołobrzeg	— 37	38. Swarzyn	— 5
7. Dars	— 17	22. Kępina	— 2	39. Świnoujście	— 26
8. Dębogóra	— 15	23. Lubeka	— 3	40. Świnoujście	— 27
9. Dymin	— 22	24. Lubów	— 6	41. Święty Ostrów	— 13
10. Garcin	— 25	25. Nakło	— 23	42. Trzebiatów	— 35
11. Gardna	— 44	26. Oksywie	— 46	43. Ustka	— 42
12. Gardziec	— 9	27. Prądy	— 7	44. Uznam	— 24
13. Gdańsk	— 47	28. Puck	— 45	45. Widuchowa	— 29
14. Goleniów	— 32	29. Roztok	— 12	46. Wolin	— 33
		30. Rybnica	— 14	47. Wołogoszcz	— 21
		31. Zantyr	— 48	48. Wyszomir	— 4

w Gdańsku i najbliższej okolicy świadczą, że mamy do czynienia z rozwiniętą produkcją rzemieślniczą podgrodzia i handlem z różnymi krajami. Pochodzące z tych skarbów monety arabskie, bizantyńskie, flandryjskie, niemieckie i polskie są najstarsze z całego wybrzeża między Odrą a Wisłą⁷⁷). Głównie przez Gdańsk monety te dostawały się do Polski ze Wschodu i Zachodu, a z nich monety z fryzyjskiego Dorstadtu stały się pierwowzorami dla monet polskich⁷⁸). Również importy zabytkowe wskazują na handel ze Skandynawią, Prusami, Litwą, Zachodem i Wschodem. Wpływy obce handlowe były w Gdańsku silne i nawiązują aż do czasów rzymskich. Przez Gdańsk szedł stary szlak już z czasów rzymskich. We wczesnym średniowieczu był on wybitnym centrum handlowym, jako jeden z głównych punktów węzłowych dróg morskich prowadzących ze Skandynawii na wybrzeże, a dalej lądem i Wisłą do Polski i Węgier oraz dróg biegnących ze Wschodu na Zachód wzdłuż wybrzeża⁷⁹).

Ruch handlowy ogniskował się na targowisku podgrodzia i w pobliskim porcie. Przy przystani portowej pobierano opłaty celne od przybywających statków. Stają się one też źródłem dochodu biskupa włocławskiego. Do niego należy 1/10 wszystkich opłat pobieranych w porcie od statków⁸⁰). Na dalszy rozwój stosunków handlowych Gdańska wskazuje ogłoszenie tzw. celnej taryfy przez Świętopelka II w 1220/27. Jest to najstarsza taryfa pomorska dotycząca opłat od statków i wozów przychodzących do portu gdańskiego morzem, lądem i Wisłą⁸¹).

System opłat celnych tej taryfy różniła żeglugę morską i wiślaną. Kogi⁸²) przychodzące z morza z solą i flandryjskimi suknamy opłacają

⁷⁷) Ks. W. Łęga, tamże, s. 153 (najstarsze monety w skarbach gdańskich pochodzą z VIII w.). Nad Wisłą najliczniej występują monety niemieckie z X w. Tamże, s. 158).

⁷⁸) Prou, *Les monnaies carolingiennes*, s. 10. H. Pirenne, *Medieval cities*, s. 33: „It is known, moreover, that the deniers coined at Duurstede had a very extensive circulation. They served as prototypes for the oldest coins of Sweden and Poland, evident proof that they early penetrated, no doubt at the hands of the Norsemen, as far Baltic Sea” Oxford University 1946.

⁷⁹) S. Weymann, *Cła i drogi handlowe Polski Piastowskiej*, s. 17, 98–100, Poznań 1938, H. Matuzewska, *Początki Gdańska*, s. 83.

⁸⁰) Perlbach, *Pom. Urkund.*, nr. 2, r. 1148: „...castrum Kdanze... cum decima tam annone quam omnium eorum que de navibus solvantur...”.

⁸¹) Perlbach, *Pom. Urk.*, nr. 33, s. 29.

⁸²) M. Hérubel, *Les origines des ports de la Seine maritime*, s. 86, Paris 1930 r.: „Les Frieses, dès le IX-e siècle, ayant inventé le large navire ponté, nommé hogge, accaparèrent les transports maritimes, depuis la Baltique jusqu'à la Seine”. Koga początkowo jednomasztowa ze sterem przy prawej lub lewej burcie, szybko się rozwinęła w statek dwumasztowy, zaopatrzone na rufie i dziobie w pomosty, zachowując nadal ster przy burcie, jak to wskazuje rysunek umieszczony w książce tegoż autora (na s. 103, fig. 3). Koga XII wieku ma budowę klepkową, ozaglowanie prostokątne, rejowe. W XIII zaś wieku pomosty stają się organiczną częścią burty i zamieniają się w kasztele. Sterowanie wykazuje zasadniczą zmianę. Wchodzi w użycie ster rufowy, zamiast steru burtowego, co umożliwiała żeglugę przy każdym wietrze. Jest to zasadniczy postęp w technice nawigacyjnej.

clo w naturze w zależności od ich wielkości. Przy tym rozróżnia się dwa typy kog, wielki i mały. Po opłaceniu cła w Gdańsku statki mogły płynąć Wisłą w górę. Wyrażenie „*navigio descendent*” oznacza ich ruch powrotny, a także udział w nim z pewnością polskich statków płynących do Gdańska. Ten dowóz Wisłą był obłożony cłem pieniężnym w odróżnieniu od importu morskiego. Takie rozklasyfikowanie opłat wykazuje dążność księcia do otrzymania cennych towarów zamorskich przez opłaty celne przy imporcie z Zachodu.

Treść taryfy dotyczy nie tylko opłat importowych i eksportowych, ale również wprowadza opłaty na rzecz księcia od uratowanego mienia rozbitków zamiast dawnej konfiskaty. Oprócz tego w taryfie są zapewnienia pomocy statkom uszkodzonym, co oznacza istnienie stoczni, prawdopodobnie bardzo prymitywnej. Na tle tej taryfy wyraźnie występuje charakter polityki handlowej Świętopelka II. Dąży on do rozszerzenia stosunków handlowych Gdańska z początku z Lubeką. Po pewnym czasie ogłasza swobodny dostęp do swoich wybrzeży wszystkim żeglarzom chrześcijańskim i znosi wszelkie opłaty od rozbitków⁸³⁾ Widocznie jednak książe z trudnością ustala nowe zasady w odniesieniu do rozbitków niemieckich, jeżeli je musiał ponawiać nowymi dokumentami i to przy ingerencji biskupów i pod ogłoszeniem sankcji karnej⁸⁴⁾.

Przejrzenie głównych grodów portowych Wielkiego Wybrzeża Słowińskiego Lubeki, Wolina, Szczecina, Kołobrzegu i Gdańska pozwala stwierdzić, że wszystkie one miały jednakową strukturę społeczną o charakterze miejskim, która powstała i rozwinęła się na tle kilkowiekowej gospodarki morskiej. Jej podstawowymi elementami były handel, rzemiosło i rybołówstwo. Handel należał głównie do warstw zamożniejszych posiadających środki kapitałowe. Średnie i uboższe grupy społeczne żyły z drobnego handlu, uprawiały rzemiosło i rybołówstwo.

Działalność na morzu wymagała różnorodnej specjalizacji w zakresie budownictwa okrętowego, wyrobu żagli, wiosel, lin, kotwic itp. Znajomość obsługi okrętów zapewne była szeroko rozpowszechniona wśród ludności grodów portowych, niemniej przeto istnieć musiała zawodowa grupa ludzi, tak zwanych pławców, czyli żeglarzy, których głównym zajęciem było żeglarstwo. Musieli oni znać dobrze trasy morskie, mieć duże doświadczenie żeglarskie, wiedzieć, gdzie się znajdują najlepsze miejsca połowów, bezpieczne schrony przed burzą oraz niebezpieczne kryjówki korsar-

⁸³⁾ Perlbach, P. U., nr. 102, s. 87, r. 1248: „... quod nos omnibus navigantibus, quorum naves in nostro franguntur dominio, nullum penitus in bonis suis faciemus impedimentum...”.

⁸⁴⁾ Pom. Urk., nr. 133, s. 116, r. 1251; na który to dokument zwraca uwagę ks. Kujot w „Dz. Prus Król.” R. T. N. w Toruniu, t. 21, s. 811, a ostatnio H. Matuszewska, tamże, s. 103. Pom. Urk., nr. 154, r. 1253: „Noverit..., quod omnibus navigantibus christianis et in litore nostro naufragium passis gratiam et libertatem talem contulimus, ut personas et res omnes, quas educere per se possint vel etiam per amicos, quos habere poterint, cum omni habeant libertate...”, a także Pom. Urk., nr. 200, r. 1263.

rzy. Ponadto przewóz ładunków na długich trasach morskich wymagał od nich znajomości techniki ładowania i zabezpieczania ładunków przewożonych przed zalaniem i zepsuciem.

Wszystkie różnorodne funkcje na morzu dobrze były znane ludności osiedli portowych. Z niego bowiem ona nie tylko żyła, ale także z upodobaniem oddawała się wszystkim zajęciom morskim. Morze przecież było ich główną podstawą życiową. Bez obawy o przesadę całą społeczność słowiańską mieszkającą nad wybrzeżem bądź to w wielkich ośrodkach portowych, bądź też we wsiach nadmorskich można nazwać wybitnie morską. Słowianie znali morze i byli doskonałymi żeglarzami. Z tym się zgadzają bardziej bezstronni badacze niemieccy⁸⁵⁾. Według F. Bartholda Słowianie o całe stulecia wyprzedzili Sasów pod względem żeglugi i handlu morskiego. Oni też stworzyli podstawę materialną w portach pod rozwój późniejszej Hanzy⁸⁶⁾.

Jak widzieliśmy, w grodach portowych skupiała się gospodarcza działalność Słowian. Grody te składały się z dwóch zasadniczych elementów obok siebie położonych: grodu jako ośrodka obrony oraz osiedla portowego. Każdy z nich różnił się swym pochodzeniem, zadaniem i istotnymi właściwościami. Gród był w rozwoju powstających miast portowych czynnikiem biernym. Natomiast rozwijające się funkcje portu powodowały stały wzrost zaludnienia. Ożywiony ruch w porcie przedstawiał duże możliwości zarobkowania. Port był jakby głównym motorem rozwoju podgrodzia, które jest właściwie w szerszym znaczeniu osiedlem portowym. Stawało się ono coraz ludniejsze i terytorialnie stale się rozrastało. Każdy z tych dwóch elementów był przy tym w ścisłej współzależności od drugiego. Gród bronił, osiedle portowe zaś dostarczało dochodów z opłat celnych i targowych niezbędnych na jego utrzymanie.

Z punktu widzenia intensywności gospodarczej grody portowe tworzą osobną grupę w systemie grodów ziem pomorskich nie tylko ze względu na swoje położenie, ale też strukturę gospodarczą, liczebność zaludnienia i rolę komunikacyjną. Wyróżniały się ponadto zamożnością tudzież wynikającą stąd samodzielnością polityczną wobec zwierzchniej władzy księcia pomorskiego.

Wymienione wyżej grody portowe tworzyły główne ośrodki przyległych do nich krain. Ich wyodrębnienie opiera się na odrębnych fizycznych właściwościach poszczególnych odcinków wybrzeża, ich związków komunikacyjnych, głównie rzecznych, z bliższym lub dalszym zapleczem tych grodów. Nie bez znaczenia są przy tym odrębności plemienne.

Rzut oka na mapkę Wielkiego Wybrzeża Słowiańskiego pozwala stwierdzić, że rozmieszczenie na niej grodów portowych układa się w cztery zespoły.

⁸⁵⁾ Schwartz, Bilder aus Lubecks Vergangenheit, s. 2, 1905.

⁸⁶⁾ F. W. Barthold, Die Geschichte der deutschen Hanse, t. I, s. 39, Magdeburg 1909: „Bleibt doch gewiss, dass die Wenden den Sachsen jahrhundertlang in Handel und Schiffahrt vorangingen und diese erst spät die Bahnen jener verfolgten”.

- Są to :
- I. grupa obodrycka
 - II. grupa welecko-pomorska
 - III. grupa kaszubska
 - IV. grupa wschodnio-pomorska.

Grupa I i III tworzą dość ograniczone zaplecza, związane z wybrzeżem systemem małych rzek. Natomiast grupy II i IV, położone w rejonie ujściowym dwóch potężnych rzek, Odry i Wisły, miały łatwy dostęp do ich dorzeczy, co zapewniało im rozległą podstawę dla wymiany z dalszymi krainami śródlądzia.

Grupa I zajmowała południowo-zachodni kraniec Bałtyku i znajdowała się w najbliższym sąsiedztwie z Danią i Szwecją. Na jej wybrzeżu stwierdzono 14 grodów portowych (1—14) oznaczonych na mapie. Czołowe miejsce wśród nich zajmowały Starogard (1), Lubeka (3), Wyszomir (4), obecnie Wismar i Roztok (12), nie licząc wspomnianego wyżej Rerika, zniszczonego przez Duńczyków w IX w. Jego miejsce później zajął Starogard i Lubeka jako stolice książąt obodryckich i biskupów. W nich koncentrowała się działalność chrystianizacyjna i polityczna księstwa obodryckiego. Oba porty są punktami wyjściowymi transbałtyckich szlaków handlowych. Znaczenie Lubeki podnosi jej wyjątkowe położenie w stosunku do pobliskiego Hamburga. Lubeka dla niego jest portem na Bałtyku, a Hamburg dla niej portem na Morzu Północnym.

Tę sytuację geo-gospodarczą doskonale rozumieli Sasi, toteż w ciągu IX—XII wieków ponawiali nieustanne próby zdobycia Lubeki. Czterowiekowa walka o zachodni odcinek Bałtyku i jego główny port kończy się przegraną Obodrytów. W połowie XII w. Lubeka staje się ich portem. Od tego czasu spełniać zaczęła rolę podstawowej bazy ich handlu i żeglugi na Bałtyku. Z innych portów tej grupy na uwagę zasługują Wyszomir i Roztok. Jako porty słowiańskie były przedmiotem napadów Duńczyków i pamiętnej ich klęski pod Wyszomirem w 1147. Po upadku niepodległości Obodrytów w końcu XII w. do tych grodów portowych przede wszystkim napływali koloniści niemieccy, powoli majoryzowali Słowian i wypychali ich z pośrednictwa morskiego. Jednym z takich przejawów jest uzyskanie przez gminy niemieckie Wyszomira i Roztoku wyłącznego prawa prowadzenia handlu morskiego przez porty tych miast dla całej Meklemburgii (*ius prohibendi*) w XIV w. Wynikająca stąd walka z małymi portami, przez które Słowianie nadal handlowali i uprawiali tzw. „pokątną żeglugę” na podstawie dawnych tradycyjnych wolności, przewlekała się do czasów nowożytnych⁸⁷⁾.

Druga grupa tworzy kompleks grodów portowych związanych ze sobą nie tylko wspólnymi warunkami geograficznymi, ale również wpływami politycznymi i kulturalnymi państwa polskiego.

Między Zatoką Słowiańską (*Sinus Sclavanicus*) w zachodnim Bałtyku a ujściem Odry znajduje się najbardziej rozwinięta linia Wybrzeża Sło-

⁸⁷⁾ K. Koppmann, *Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen*, *Hansische Geschichtsblätter*, r. 1885, s. 103—163, Leipzig.

wiańskiego. Zalew Rybnicki głęboko wchodzi w ląd, tworząc przy ujściu rzeki Rokietnicy dwa porty: Rybnicę (nr 14) i Dębogard (15). Nad tą rzeką przebiegała historyczna granica pomorsko-meklemburska. Strzegł jej portowy gród kasztelański Bardo (nr 18) nad Zatoką Bardzką, która wraz z dwiema innymi: Żalską i Grabowską tworzyła razem jeden system zatok. Oddziaływały one Półwysep Sianożęt z portami (nr 16 i 17). Tuż od wschodu przylegają do wybrzeża wyspy: Rugia, Chycino, Rudno, Święty Ostrów, Uznam, Wolin, Lubicz, Ilmno i Strzała. Ich staropolska nomenklatura jest tak wymowna, że jest to właściwie Archipelag Słowiański. Rugia, jako największa wyspa, wraz z portami Morza Rugijskiego i ujścia Odry stanowiła główny ośrodek Słowiańszczyzny na Bałtyku.

Brzegi Rugii rzeźbią liczne zatoki o pięknym brzmieniu: Jasmąt, Brzezice, Raszów, Udroyce, Skorzycka, Nowa Rzeka i inne. Przyległe do Rugii Morze Rugijskie trzema cieśninami łączy się z Zatoką Szczecińską (Piana, Świnoujście i Dziwna), a czwartą, Strzałowską, z Zatoką Słowiańską. Nigdzie indziej na całym Wybrzeżu Słowiańskim nie występuje podobne urozmaicenie ukształtowania się wzajemnego lądu i morza i tak silny ich związek ze sobą.

Ten labirynt wysp i zatok i półwyspów był znakomitym środowiskiem geograficznym wraz z ujściem Odry dla rozwoju portów, żeglugi, rybołówstwa i handlu. Mapka wyraźnie oddaje na tym właśnie odcinku wybrzeża największe zagęszczenie grodów portowych.

W tych warunkach Weleci, Pomorzanie i Rugianie łatwo eksploatowali obfite ławice śledzi na płyciźnie rugijskiej i w innych miejscach wybrzeża, a także źródła solne, co razem stanowiło zasobną podstawę dla handlu i bogaciło ludność. Grody portowe tej grupy wyróżniają się swoim zaawansowanym ustrojem. Za Krzywoustego podczas chrystianizacji są one czynnikiem w tej sprawie decydującym. Na czele ze Szczecinem sąsiednie Wolin, Uznam, Kamień tworzą skupienie morskich republik związanych ze sobą bliżej nieznanymi węzłami łączności. Nie są znane między nimi żadne walki. Przeciwnie, widzimy ich zgodne współdziałanie. W pewnej mierze są one podobne ze swego ustroju, stanowiska i znaczenia do morskich miast włoskich tego okresu. Rzecz jasna, że stopień ich organizacyjny wykazuje znaczny niedorozwój w porównaniu z włoskimi, jednak w środowisku bałtyckim zajmują one wyjątkową pozycję, której nie przewyższają inne ośrodki handlowe Bałtyku.

Wpływ państwa polskiego na tę grupę grodową wyraża się przede wszystkim w instytucji kasztelańskiej, która z Polski zakorzeniła się na Pomorzu i na Zaodrzu za pierwszych Piastów i utrzymała się tam aż do czasów kolonizacji. Grody kasztelańskie, jako główne ośrodki ówczesnej administracji państwowej i gospodarki morskiej, występują we wszystkich trzech grupach grodów portowych.

Prawie 4/5 długości Wybrzeża Słowiańskiego pod tym względem miało jednolity system administracji. Na tym obszarze istniało w średniowieczu ogółem 20 kasztelanii. Z nich 14, czyli 70% ogólnej ich liczby, były gro-

dami portowymi. Uważać to należy za bardzo wymowne świadectwo wczesnego rozwoju tych portów oraz ich przodującego znaczenia pod każdym względem. Życie ówczesne najwyraźniej ciążyło ku morzu i na jego brzegu znajdowały się główne ośrodki władzy religijnej, administracyjnej w czasie plemiennym i w okresie doby książęcej.

Weleci w spadku po sobie zostawili Pomorzanom na zachód od Odry w XI w. szereg portów, które później zamieniły się na ośrodki kasztelańskie. Do nich należą Bardo (18), Strzałowo (19), Wologoszcz (21), Dymin (22). Uzupełniają je na obszarze odrzańskim Uznam (24), Szczecin (28) i Wolin (33). Niewątpliwie mają one dawność plemienną. Przecież część ich już była dobrze znana w X wieku z handlu morskiego. Z nich Szczecin zachował swoją przewagę i w czasach kolonizacji. Jemu to wówczas przypadły uprawnienia, np. zakaz wywożenia zboża na Bałtyk na małych statkach oddaje handel tym artykułem w ręce mieszczan niemieckich Szczecina. Koroną jego uprawnień jest prawo składu otrzymane w r. 1283 na wszystkie towary idące w górę i dół Odry⁸⁸). Na dawnym podłożu gospodarczego stanowiska Szczecina słowiańskiego łatwo wyrastało uprzywilejowanie miasta kolonialnego.

III grupa grodów portowych, tak zwana kaszubska, może być również określana jako kołobrzaska, według przodującego znaczenia tego grodu. Do niej należą porty oznaczone na mapie numerami od 35 do 44, położone między rzekami Łupawą i Regą, czyli w ziemi słupskiej. Z nich Kołobrzeg, Darłowo, Sławno, Słupsk należały jako grody kasztelańskie do przodujących. Położenie tej grupy jest w pewnej mierze osamotnione i dostęp do niej od lądu jest utrudniony okalającymi ją puszciami. Jedna wielka i stara droga lądowa z Gdańska na Kołobrzeg i Kamień łączyła ją z ujściami Odry i Wisły. Nadrzeczne i nadmorskie porty stanowią podstawę historyczną i gospodarczą księstwa słupskiego. Głównym bogactwem ludności od czasów plemiennych było rybołówstwo i sól. Grody tej grupy nie wykazują wysoko rozwiniętego rzemiosła. W okresie letnim mieszkańcy Kołobrzegu masowo wyjeżdżali na morze w celach handlowych. Herbord, żywociarz św. Ottona, podaje, że „ryb na Pomorzu jest obfitość wszelką miarę przechodząca, tak z morza jak z jezior i stawów. Kupilem — powiada on — wóz śledzi za denara, i to tłustych i świeżych”. Najobfitsze połowy odbywały się między Kołobrzegiem a Dariowem. Był to drugi po Rugii rejon rybołówstwa Słowian.

Grupa IV może być oznaczona nazwą czołowego portu Gdańska. Przedstawia się liczebnie i przestrzennie najsłabiej. Ujście Wisły w porównaniu z ujściem Odry jest rozwojowo spóźnione, mniej zaludnione. Jako pograniczny odcinek pomorsko-pruski miał mniej pomyślne warunki osadnictwa i gospodarki. W okresie władzy książęcej na Pomorzu centra jego

⁸⁸) Pom. Urkund. II, nr. 1211, r. 1271 i nr. 1281, r. 1283 („... quod omnia bona ... debent deponi et servare ibidem deposicionem, que in vulgari dicitur nederlage ...”).

władzy znajdują się przy ujściu Odry, a nie Wisły. Niemniej przeto w X w. Gdańsk jest stosunkowo rozwiniętym portem i utrzymuje stosunki komunikacyjne Wisłą z Polską. Ówczesne Żuławy były wtedy w olbrzymiej części bagnistym obszarem i gospodarczo bezwartościowym. Zalew Wiślany i Jezioro Drużno zajmowały również wschodni obszar Żulaw, daleko sięgały swoimi granicami na zachód ku Wiśle w porównaniu z dzisiejszym ich zasięgiem⁸⁹⁾.

W całym kompleksie wschodnio-pomorskim aż po Łebę występują jako jedyny większy gród portowy Gdańsk. Małymi i kasztelańskimi grodami są Puck i Gardna. Nadbrzeżna część Pucka nosiła nazwę Korabne, co jest dowodem budowy w nim statków i istnienia portu. Port oksywski, znany z nadań Świętopelka II, miał znaczenie bazy rybackiej i handlowej. Cała ta grodowa grupa w porównaniu z nadodrzańską słabo jest rozwinięta pod względem uposażenia w porty i grody. Olbrzymią większość stanowią małe porty o charakterze stacji rybackich. Rozmieszczają się one wzdłuż brzegu Zatoki Puckiej w liczbie jedenastu⁹⁰⁾.

Spóźniony rozwój tego rejonu morskiego z punktu widzenia uprawnień Gdańska w zakresie żeglugi i prawa składu tłumaczy się stanowiskiem Polski. Dbała ona o zachowanie swobodnego dostępu statkom polskim do morza. Każde ograniczenie swobodnej żeglugi na Wiśle i morzu w ciągu XIII—XV w. usuwała⁹¹⁾. Dopiero w r. 1442 Gdańsk uzurpował sobie prawo składu, z którego Szczecin korzystał od końca XIII w. na podstawie legalnego nadania.

Rozpatrzenie rozmieszczenia grodów portowych na Wybrzeżu Słowiańskim prowadzi do następujących wniosków.

1. Słowianie są pozytywnym elementem w ówczesnej gospodarce morskiej na Bałtyku. Biorą udział w międzynarodowym handlu morskim całego środowiska bałtyckiego.
2. Handel ich jest podstawowym zajęciem wraz z rzemiosłami, którymi się zajmują w portowych grodach liczni i zdolni rzemieślnicy. Ich prace podziwiają członkowie misji w czasie nawracania Pomorza przy opisie pogańskich świątyń ich pięknych i barwnych rzeźb.
3. Stwierdza się przy tym znaczna różnica rozwoju grodów portowych, a więc i żeglugi przy porównaniu wschodniej z zachodnią częścią Wybrzeża Słowiańskiego. Grupa pierwsza i druga mają pod tym względem stanowisko równorzędne. Posiadają po kilka wielkich grodów portowych z ożywionym handlem i licznym zaludnieniem (Szczecin liczył 7000 do 9000 mieszkańców na początku XII w.). Natomiast grupy III i IV mają małe i nieliczne porty, co jest odpowiednikiem słabego za-

⁸⁹⁾ Bertram, Das Weichsel-Nogat-Delta, mapa delty Wisły około r. 1300. Gdańsk 1924.

⁹⁰⁾ Ks. W. Łęga, Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego, s. 17 i mapa. Poznań 1949.

⁹¹⁾ W. Kowalenko, Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku w XIV i XV w., Roczn. Hist. XVII, s. 370—371, Poznań 1948.

ludnienia i słabszej ekspansji gospodarczej na morze. Przeważają stacje rybackie. Stwierdzenie to ma znaczenie wyjaśniające. W opóźnionym rozwoju wybrzeża gdańskiego stacje rybackie stanowią zapoczątkowany etap osiedla z początku sezonowego a potem stałego w warunkach istnienia dogodnej przystani. Przez całe wieki takie osiedle mogło nie zmienić swego rybacko-wiejskiego charakteru. Wiejskość rejonu gdańskiego w czasach słowiańskich jest wyraźna.

4. Wyprawy morskie, obrona portów i cieśnin

Kompleks II można uważać za kluczowy na całym Wybrzeżu Słowiańskim. On też stał się głównym ośrodkiem najcięższych pomorsko-duńsko-saskich walk w drugiej połowie XII w. W walkach tych chodziło z jednej strony głównie o obronę grodów portowych, a z drugiej o ich zniszczenie lub zdobycie. Od wyników tej walki zależał los Pomorza Zachodniego.

Według kronikarzy przyczyną walk między Słowianami a ich sąsiadami jest ich piractwo.

Sprawa wymaga wyjaśnienia. Przede wszystkim trzeba odrzucić takie stanowisko kronikarzy oraz wejrzeć bliżej w stosunki Słowian z ich zamorskimi sąsiadami. Trzeba pamiętać przy tym, że regularne działania wojenne Słowian na morzu ówczesne kroniki zaliczają do piractwa. Przez to jest niemożliwe przeprowadzenie właściwego odróżnienia wojennych działań państw słowiańskich i ich odwetowych wypraw na wybrzeża duńskie i skandynawskie od samorzutnych przedsięwzięć pirackich podejmowanych przez możnych na własną rękę na czele większych lub mniejszych flotylli. Zresztą nie zawsze Słowianie byli stroną zaczepną w stosunku do swoich sąsiadów. Nieraz zaczepna inicjatywa należała do Szwedów lub Duńczyków. Tylko w okresie wewnętrznych zamieszek lub wypraw na Zachód nie napadali oni na kraje słowiańskie. Wzięcie tego pod uwagę prowadzi do wniosku, że najpomyślniejszy okres dla pokojowej pracy na morzu mieli Słowianie w ciągu X i pierwszej połowy XI w. Czasy późniejsze wykazują nasilenie zaczepności Duńczyków na morzu, co wynika ze wzrostu ich gorliwości religijnej na tle wzmożonej reakcji pogańskiej u Słowian.

Wówczas występują u Duńczyków pogromcy Słowian, jak Egil Krwawy i Eryk Dobry (1095—1103).

Wewnętrzna walkę w Danii trwającą aż do r. 1157 wyzyskali Słowianie dla odwetowych napadów na jej wyspy. Jest to okres największego rozmachu ich zwycięskiej aktywności wojennej, korsarskiej i pirackiej. Nic jej zahamować nie mogło aż do pokonania Rugii (1168).

Wtedy Obodryci, Weleci, Pomorzanie i Rugianie znaleźli się w potrójnym zagrożeniu. Na początku XII w. Niemcy od zachodu podjęli wzmożony nacisk na ziemie obodryckie. Od wschodu i południa na ujście Odry i Zaodrże uderza Krzywousty, a na morzu jako ich kolejni sprzymierzeńcy występują Duńczycy.

Do tych właśnie czasów odnoszą się narzekania kronikarzy na rozwój w olbrzymiej skali najazdów flot słowiańskich na Danię i Skandynawię. Równocześnie występują ich małe flotylle w przerwach między głównymi wyprawami. Taką mniejszą akcją organizowaną przez władze państw słowiańskich należy nazywać korsarstwem, czyli ulegalizowaną czynnością na morzu w zamiarze szkodzenia przeciwnikowi. W okresie zaś pokojowych stosunków na morzu napastniczą akcją na wybrzeża i na obce statki handlowe bez aprobaty państwa uznać należy za piractwo Słowian.

Wyprawy wielkich sił morskich podejmowali książęta i w nich udział brali inni członkowie dynastii. Do takich wypraw należy najazd Pomorzan z rozkazu Krzywoustego podjęty pod dowództwem księcia Racibora z ujścia Odry na południowe brzegi Norwegii w r. 1135. Ofiarą tej wyprawy padło bogate handlowe miasto Konungahalle, położone na granicy Szwecji i Norwegii w zatoce Götaelf.

Flota pomorska składała się z 300 okrętów. Na każdym przewożono po 44 wojów i 2 konie, co razem wynosiło przeszło 13000 piechoty i jazdy. Obfite łupy w towarach, jeńcach i kosztownościach wpadły w ręce Pomorzan⁹²⁾. Konungahalle nigdy już potem nie odzyskała swego znaczenia. Nie znamy przyczyny, która wywołała przygotowanie tak wielkiej i dalekiej wyprawy. Nie można mieć wątpliwości, że jest to jedno z ważnych pociągnięć morskiej polityki Krzywoustego, który dla realizowania jakiegoś ważnego celu użył tak wielkiej siły na morzu.

Znana jest inna wielka wyprawa Słowian na stolicę Danii Roskildę w latach 1133—1135. Wtedy Słowianie zdobyli gród i miasto ciężko spustoszyli⁹³⁾.

Niedostateczna obrona Danii występuje znowu w r. 1153, kiedy wielką wyprawą została zagrożona Roskilda. Dla zabezpieczenia na przyszłość swego państwa przed nagłymi napadami Słowian i zamknięcia im przejazdu przez cieśniny król duński pobudował po obu brzegach Wielkiego Beltu dwa grody: jeden na Zelandii, drugi na Fionii⁹⁴⁾. Oba grody przez Słowian zostały szybko zniszczone. Już nieco wcześniej (1151) powstał związek marynarzy w Roskildzie dla wzmocnienia czujności na morzu. Związek miał wyjątkowe uprawnienia. Wolno mu było posługiwać się przygodnie napotkanymi statkami, nawet bez zgody ich właścicieli, pod warunkiem jednak oddania im ósmej części zdobyczy przypadającej tym statkom. Znaczenie związku szybko wzrastało. Miał on z początku 22 okręty, ale wkrótce związek zdobył 82 różnych statków⁹⁵⁾. Nie

⁹²⁾ Snorre Sturlason, Meimskringla, Magnús Bl. saga, K. 10—12.

⁹³⁾ Mon. Germ. Hist. Scr., XXIX, s. 204: „1135, Roskildis devastata est a Sclavis”.

⁹⁴⁾ Saxo, I. XIV, c. VI. „bina castra, alterum in Fionia, in Sialandia alterum, propter fretum molitur, quae piratis timori, incolis vero receptui forent. Sed a Sclavis utrumque convulsam proditur”.

⁹⁵⁾ Saxo, XIV, c. VI: „Octogenas et binas piraticas puppes varie et vicissim cepere, numquam ipsi classem viginti duabus frequentiore habentes”. L. Giesebrecht, Wend. Gesch., III, s. 51.

ochroniło to jednak w parę lat później od zniszczenia przez Słowian Odensee, głównego miasta Fionii (1156), ani Aarhusa, stolicy biskupstwa Jutlandii.

Stale narastająca aktywność Słowian na morzu wymagała dużego z ich strony wysiłku finansowego oraz organizacyjnego. Nie można sobie bez tego wyobrazić nowej, jeszcze większej wyprawy niż na Konungahallę zorganizowanej w r. 1157. Według Saxa olbrzymia flota słowiańska z 1500 okrętów przeszła przez cieśniny, dotarła do wybrzeży norweskich i nagle przez burzę została rozbita o przybrzeżne skały Hallandii. Rozbitków morskich wymordowała ludność norweska⁹⁶).

Takiej wyprawy w żadnym wypadku nie można nazwać ani korsarską, ani piracką. Nie znamy okoliczności, które ją wywołały. W każdym razie jest to wielkie wojenne przedsięwzięcie. Od jego wyników mogło wiele się zmienić w stosunkach bałtyckich na korzyść Słowian. Po zniszczeniu tak wielkiej floty Słowianie wykazują znaczne osłabienie na morzu.

Ta okoliczność ułatwiała Waldemarowi I w parę lat później rozpoczęcie 10-letniej ofensywy na Rugię i jej pokonanie (1168). W tym okresie tworzy on wielką flotę liczącą 860 okrętów i 28000 marynarzy⁹⁷), która stale patroluje duńskie i słowiańskie wybrzeże jedną czwartą swoich sił. Nie wystarczyło to jednak do powstrzymania Słowian od napadów na Danię, nawet po opanowaniu Rugii. Siły ich na morzu były dość wielkie, ażeby przełamać wszelkie zapory, którymi morze było zamknięte („quibus iam pridem conclusum erat mare”), jak się wyraża Helmold. Do tego ich zachęcił Henryk Lew, gdy był w zatargu z Włademarem I o zdobyty przez niego skarb w Arkonie. Głównie Obodryci i Lutycy na bogatszych wyspach duńskich zdobywali wówczas liczne łupy i sprzedawali jeńców setkami na rynku w Meklemburgu, według tegoż kronikarza.

Ostatnim wielkim wydarzeniem na wybrzeżu w końcowej fazie niepodległości Pomorzan była morska wyprawa księcia Bogusława przeciwko Danii z inspiracji cesarza, gdy Kanut duński odmówił mu hołdu. W morskiej bitwie w pobliżu wyspy Koos Bogusław poniósł dotkliwą klęskę dnia 19. V. 1184. Zawiodła go obiecana pomoc cesarza i posiłki obodryckie. Z wielkiej floty Bogusława, liczącej 500—600 okrętów, pozostało zaledwie 35. Reszta stała się zdobyczą Duńczyków lub zatonała. Bogusław po stracie floty nie mógł jej szybko odbudować i okazał się bezbronnym wobec następnych najazdów duńskich. Musiał zrezygnować z dalszej walki i skapitulować, uznając zwierzchnictwo króla duńskiego (1185)⁹⁸).

⁹⁶) Saxo, I. XIV, c. XIX: „Eadem nox Selavos ad Hallandiam mille quingentorum navium classe oppulsos naufragio obruit. E quibus quotquot vivi in litus evaserant, ferro periclitati sunt”.

⁹⁷) L. Giesebrecht, *Wend. Gesch.*, III, s. 182; O. Eggert, *Dänisch-wendische Kämpfe*, *Balt. Stud.*, N. F., XXX, s. 44—45.

⁹⁸) O. Eggert, *tamże*, s. 62; Myśliński, *Polska a Pomorze*, *Roczn. Histor.*, XVII, z. I, s. 62.

Obok tych wielkich wypraw charakteru militarnego podejmowanych w ciągu XII wieku przeciwko Skandynawii i Danii, zorganizowanych przez książąt słowiańskich, istniało piractwo prowadzone na własną rękę przez możnych. Było to ulubione i szanowane przez nich zajęcie, zapewniało bowiem znaczne dochody. O pirackich wyprawach Słowian wspominają Adam Bremeński, Helmold i Saxo. O rozmiarach piractwa nie można sobie wyrobić należytego pojęcia ze względu na zbyt ogólnikowe o nim uwagi. Z relacji kronikarskich poznajemy, że rozpowszechnione ono było głównie na zachodnim, zaodrzańskim wybrzeżu, będącym pod najsilniejszym naciskiem Sasów i Duńczyków od drugiej połowy XI w. przez całe stulecie. Ośrodkami piractwa według Adama były wyspy Wembrza (dzisiaj Fehmarn), a szczególnie Rugia, która po upadku Radogoszczy wzięła w swe ręce przewodnictwo religijne Słowian. Bez rady Rugian Słowianie nie załatwiali poważniejszych spraw publicznych. Byli oni wówczas najsilniejszym ludem na morzu, ich piraci zasłynęli z okrucieństwa. Wraz z wembrzanami rzekomo nikogo nie puszczała z życiem⁹⁹⁾.

Przesadność tej informacji występuje wyraźnie na tle innej (tegoż kronikarza) o wielkim i spokojnym rozwoju handlu pobliskiego Wolina, czego nie można sobie przedstawić bez swobodnego dostępu do niego drogą morską duńskich i skandynawskich kupców, którzy tam byli częstymi gośćmi.

O pirackich wyprawach możnych sądzić można na podstawie wiadomości o kupcu szczecińskim Wyszaku. Zdobył on w nich sławę i zamożność. W jednej z wypraw Duńczycy go schwytali z sześciu statkami. Zbiegł jednak szczęśliwie z niewoli i uratował się od niechybnej śmierci. Łódź, na której dokonał ucieczki, zawiesił na bramie Szczecina¹⁰⁰⁾.

Poza wspomnianymi wyspami i Szczecinem do siedliska piratów należy również ujście rzeki Krępiny wpadającej do Zatoki Krępskiej na południowym brzegu Wagrii. Było to dogodne miejsce w pobliżu wysp duńskich. Według Helmolda gromadzili się tam piraci i stamtąd podejmowali wyprawy. Określa on to miejsce jako „spelunca latronum” (1157)¹⁰¹⁾. Tak samo Saxo Grammaticus do pirackich miast zalicza Dobin („Piratica oppidum”)¹⁰²⁾, dookoła którego skupiała się akcja zbrojna Duńczyków

⁹⁹⁾ Adam Brem., *Gesta Hamm. Eccl.*, 1, IV, c. XVIII: „Ambae igitur hae insulae pyratis et cruentissimis plenae sunt, et qui nemini parcant ex trans-euntibus. Omnes enim quos alii vendere solent, illi occidunt”.

¹⁰⁰⁾ Ebbe, 1, III, c. 2: „Hic itaque civis Stetinensis, gloria et divitiis inter suos opinatissimus, frequenter in provinciam Danorum navigare et praedam ex ea agere solebat... Set eo tempore... vir Wirtschachus copioso 6 navium apparatu Danos sibi infensos petebat... et cum omnibus suis captus est...”.

¹⁰¹⁾ *Cronica Slavorum*, 1, I, c. 83: „...venit in speluncam latronum ad Slavos qui habitant iuxta flumen Crempine. Erat autem illic pyratarum familiare latibulum...”.

¹⁰²⁾ Saxo l. XIV, c. III, s. 376: „Mox Dobinum, insigne piratica oppidum, ab utroque circumsedetur exercitu...”.

i Sasów w latach 1147 i 1160. Pełno jest ogólnikowych oskarżeń Słowian u wspomnianych kronikarzy o udział w piractwie. Odnoszą się one również do czasów najintensywniejszych ich walk z Waldemarem I, kiedy zdobywał Rugię w przymierzu z Henrykiem Lwem lub był z nim w targu. Wówczas Słowianie na jego rozkaz dokonywali napadów wojennych na Danię, co jej kronikarze uważają niesłusznie za uprawianie piractwa.

Przez całe swe panowanie Waldemar trwa w walce ze Słowianami i nie raz szuka pomocy u Henryka Lwa. Przed jego wyprawą do Włoch w roku 1159 wpłaca mu znaczną sumę za ich pacyfikację na morzu. Henryk Lew zawarł wówczas z księciem Niklotem i możliwymi zaprzysiężony układ o zachowaniu pokoju z Danią do czasu swego powrotu z Włoch.

Dla lepszego zabezpieczenia pokoju mieli oni dostarczyć wszystkich swoich „pirackich” okrętów do Lubeki pod nadzór saskiego namiestnika. Tego zarządzenia jednak nie wykonali. Odesłali do Lubeki tylko stare statki niezdatne do użycia na morzu i nadal podejmowali wyprawy na wyspy duńskie¹⁰³). Namiestnik lubecki nie miał żadnych sił na opanowanie piractwa słowiańskiego. Lubeka dopiero od roku 1143 przeszła pod władzę Niemców i postawa ich na Bałtyku była słaba, ażeby w czymkolwiek mogli Słowianom przeszkadzać na morzu. Słowiańskie piractwo nie wynikało jednak z przygodnych okoliczności wojennych. Przyczyny jego tkwią w podłożu stosunków społeczno-gospodarczych, a nie mniej również i politycznych.

Interesujący przykład zależności piractwa od niedostatku żywności przekazuje kronikarz bremeński¹⁰⁴). Uboga i pustynna Jutlandia z braku żyznych gleb była krajem odstrasającym ze względu na piractwo jej mieszkańców. Do tego ich zmuszały warunki przyrodzone. Słowiańskie kraje, bogate z natury, znalazły się natomiast w położeniu stale ubożających na tle nieustannej walki narzuconej im przez sąsiadów. Od dzieśiątków lat Słowiańskie Wybrzeże było terenem systematycznych najazdów Sasów, Duńczyków i częściowo Polaków za Krzywoustego. Wskutek tego zniszczenie ich krajów było wielkie. W tymże czasie Sasi podbili Wagrię i Połabię. Stały się one prawnymi członkami Rzeszy Niemieckiej. Weszły w formalną od niej zależność (1131), a potem zostały wcielone do księstwa saskiego¹⁰⁵). Tylko wschodnia część księstwa obodryckiego pod Niklotem jeszcze zachowała niepodległość, chociaż ulegała faktycznej

¹⁰³) Helmold, l. I, c. LXXXVII, r. 1159: „Et ut pactiones ratae essent, iussit omnes piraticas naves Slavorum perduci Lubike et nuntio suo presentari. At illi ... paucas admodum naves et easdem vetustissimas obtulerunt, ceteris, quae bello aptae erant, calide retentis... Slavi enim de Altenburg et Mikilenburg compotes sui propter absentiam principum violaverunt pacem in terra Danorum...”

¹⁰⁴) Adam, Gesta, l. IV, c. I: „sola est Jutland ceteris horridior, quae in terra fugitur propter inopiam fructuum, in mari vero propter infestationem pyratarum”.

¹⁰⁵) O. Balzer, Pisma pośmiertne, t. III, s. 149–153.

przewadze Sasów. Na ziemiach włączonych do Rzeszy przymus nawracania na chrześcijaństwo łączył się z wyzyskiem podatkowym i gospodarczym na tle kolonizacji niemieckiej

W usta księcia Przybysława niedawno pokonanej Wagrii Helmold wkłada charakterystyczne oświadczenie o przyczynach rozwoju u Słowian piractwa. Na wiecu wobec swoich poddanych i biskupa Gerolda Przybysław skarży się na ucisk podatkowy ze strony księcia saskiego i hrabiego oraz na stałe niebezpieczeństwo, które Słowianom zagraża od Sasów. Przed nimi nie można było znaleźć schronienia ani za Trawną, ani za Pianą. Zawsze im groziła ucieczka, ale już nie mieli dokąd uciekać. Nie więc dziwnego — wywodzi dalej Przybysław — że usuwani z ziemi wychodzą na morze i tam szukają niezbędnych środków do życia, ale winy za to ponosić nie mogą, bo do tego zmusza ich nędza¹⁰⁶).

Wypowiedź Przybysława jest bardzo cennym wytłumaczeniem przyczyn wzmózonego piractwa Słowian w drugiej połowie XII wieku. Jest ona oceną położenia gospodarczego Słowian, które tak plastycznie ujmuje kronikarz. Morze dla nich stawało się deską ratunku. Na nim czuli się pewniej niż na lądzie, gdzie Sasi utrwalali swe władztwo pewnie i mocno, a na morze nie wychodzili i na nim przez pewien czas posługiwali się Duńczykami przeciwko Słowianom. Duńczycy nie mieli jeszcze przewagi nad Słowianami, jeżeli odwoływali się o pomoc przeciwko nim do Sasów. Synowie Niklota na wieść o jego śmierci (1160) po spaleniu swego grodu ukryli się w lasach, a „familias vero suas transtulerunt ad naves”¹⁰⁷), uważając pobyt ich na morzu za najbezpieczniejszy. Przyjąć należy to za dowód, że Wybrzeże Słowiańskie było dobrze ubezpieczone silną flotą.

Ten układ stosunków powoli zaczął się zmieniać na niekorzyść Słowian, gdy Henryk Lew i Waldemar od roku 1160 rozpoczną wspólne działania wojenne przeciwko Obodrytom, Rugianom i Pomorzanom. Waldemar I zaczął systematycznie napadać na całe Wybrzeże Słowiańskie i koordynować będzie swe wyprawy z Henrykiem Lwem na lądzie i morzu. Głównym celem Waldemara I z początku był podbój Rugii, a później ujście Odry. Wyprawy Henryka Lwa sięgały aż po Odrę.

Ich uderzenia skierowane były na główne grody portowe Słowian jako ich podstawowe arterie życiowe. Nieustanna dewastacja przyległych do grodów okolic prowadzona była celowo, ażeby osłabić obronność gro-

¹⁰⁶) Helmold, l. I, c. LXXXVIII: „Transeuntibus enim Travenam ecce similis calamitas illie est, venientibus ad Penem fluvium nichilominus adest. Quid igitur restat; quam ut obmissis terris feramur in mare et habitemus cum gurgitibus? Aut quae culpa nostra, si pulsus patria turbaverimus mare et acceperimus viaticum a Danis sive institoribus, qui mare remigant? Nonne principum erit haec noxa, qui nos propellant?” (r. 1156).

¹⁰⁷) Tamże, l. I, c. LXXXVIII.

dów. Zabierano z nich żywność — zboże, konie i bydło, a wieś palono¹⁰⁸). Waldemar I, nie mogąc zdobyć grodu kamieńskiego, zniszczył okoliczne wieś i na statkach wywiózł zagarnięte bydło¹⁰⁹).

Gdy Uznam w jednej z wypraw swymi obwarowaniami powstrzymał Duńczyków, niszczyli oni przyległe pola¹¹⁰). Pod Wołogoszczą wojska duńskie zbierały zboża i gromadziły je w spichrzach opuszczonego przez mieszkańców miasta.

Przykłady te wskazują na wynikające z wypraw coraz trudniejsze położenie ludności wybrzeża, a zwłaszcza jej grodów nadmorskich często obleganych, palonych i wyludniających się przez pożary i ucieczkę ludności. Rozmiary ich zniszczenia występują wyraźnie przy rozpatrzeniu zasięgu granic duńskich wypraw i ich częstotliwości na wyspy słowińskie i wybrzeże w końcu XII wieku do roku 1200 na podstawie badań O. Eggerta¹¹¹).

Począwszy od r. 1159 do r. 1185 Duńczycy dokonali w przymierzu lub przy współdziałaniu Sasów, potem Brandenburczyków 21 wypraw na Wybrzeże Słowińskie na szerokim odcinku od wyspy Pole aż po Kamień, czyli ich napadami dotknięte zostały wszystkie najważniejsze ośrodki zaludnienia: Obodrytów, Weletów, Pomorzan i Rugian. Otto I brandenburski wszedł na pole rozgrywki ze Słowianami, gdy łup stał się łatwiejszy w końcowej fazie walk (od 1174). W niektórych latach podejmowano po dwie (r. 1164, 1165, 1166), a nawet po trzy (r. 1184) wyprawy. Ich zasięg w różnych latach był różny, ale każda z wypraw uderzała kolejno w kilka grodów. W większości wypadków przed wyprawą Duńczycy i Sasi uzgodniali swoje zamierzenia i rozdzielali między sobą obiekty działania, co utrudniało Słowianom skuteczność obrony. W r. 1164 Henryk Lew uderza na Dymin i Chocków, gdy Waldemar I na Rugię i Wołogoszcz, a potem flota duńska i wojska saskie łączą się pod Słupem nad Pianą.

Osobna morska wyprawa Waldemara z r. 1170 podjęta została z myślą opanowania ujścia Odry. Flota duńska przez Świnoujście dotarła do Wolina. Jej desant wyniszczył jego okolicę bez próby zdobycia grodu. Po usunięciu rybackich jazów i przeszkód w korycie Dziwnej w walce z Wolinianami Duńczycy dotarli pod gród Kamień, gdzie na wyspie Chrostowie założyli przelotną bazę dla płądrowania bogatej okolicy kamieńskiej.

¹⁰⁸) Tamże, „Post haec intravit dux Henricus terram Slavorum in manu valida et vastavit eam igne et gladio”. Saxo, l. XV, c. I: „Interea classis per Penum amnem allapsa, equis, quos inter pascua reperit, captis, Walogastum progreditur”. Tamże, l. XIV, c. XLII: „Interea rex... Pomeraniam ingressus, Julini oppidi, ipso intacto, confinia populatur”. Tamże, l. XIV, c. LI: „Nec solum Julini viciniam, sed et confinia Camini, ipso praeterito, populatus est...”.

¹⁰⁹) Saxo, l. XIV, c. LVII: „... captivum pecus vehere”.

¹¹⁰) Tamże, l. XIV, c. LI: „... exercitus noster ad urbis Oznae solum dirigitur Cuius moenibus abstinens viciniam irrumpit, certam agrorum vastationem”.

¹¹¹) Die Wendenzüge Waldemars I „Balt. Stud. XXIX i Dänisch-wendische Kämpfe in Pommern und Mecklenburg (1157—1200)”, Balt. Stud. XXX, 1928.

Po lekkich walkach Duńczycy rozdzielili swoją flotę. Pomocnicze statki rugijskie wyszły na morze przez płytkie koryto Dziwnej, a większe, duńskie, obładowane łupami skierowały się do Wolina i przez Świnę powróciły na Rugię w liczbie pięćdziesięciu. Wyprawą kierowali Waldemar i biskup Absalon. Nie próbowali oni zdobyć żadnego grodu na trasie swojej wyprawy. Cała akcja nastawiona była na wyniszczenie podgrodzkich okolic. Wyprawa miała wyraźny charakter imprezy rabunkowej, według najlepszych wzorów z czasów wikingów, mimo że prowadzona była przez najwyższe czynniki duńskiego państwa i kościoła. U kronikarza tych czasów Saxa analogiczne wyprawy Słowian zwykle mają określenie korsarskich. W tym wypadku jak i w innych kronikarz w odniesieniu do swoich współziomków tego określenia nie stosuje.

Inne wyprawy z tego okresu skupiają się w trójkącie Wołogoszcz - Szczecin - Kamień. Dla Duńczyków podstawowym grodem była Wołogoszcz. W niej Waldemar zamierzał stworzyć główny punkt oparcia dla swego władztwa na Pomorzu. Temu niewątpliwie sprzyjało znakomite położenie grodu przy wejściu do cieśniny Piany. Ze strony Słowian był to ich najważniejszy warowny ośrodek zamykający Duńczykom dostęp od morza do ujścia Odry. Wołogoszczanie w wielu wypadkach bronili go z dużą pomysłowością i stanowczością. W przewidywaniu uderzenia Waldemara I (1173) na ujście Odry, rozszerzyli oni swoje obwarowania i zatarasowali przejazd w cieśninie Piany pod samym grodem. W głębszych miejscach narzucali dużych kamieni, a w innych powbijali obok siebie pale¹¹²⁾. W ten sposób uniemożliwili żeglugę na Pianie.

Usunięcie tych zapór kamiennych i palowych nie było rzeczą łatwą. Wołogoszczanie rzucali w te miejsca ciężkie kamienie z maszyn obronnych i zadawali straty załogom i ich okrętom zajęтым przy rozbieraniu zapór.

Ten sposób obrony cieśnin również miał zastosowanie i u Szwedów przy wjeździe do ich handlowego portu w Birce. Według kronikarza bremeńskiego ubezpieczały go przed napadami piratów przemyślnym sposobem rozmieszczone i ukryte w wodzie kamienie, co wjazd do portu czyniło dla wszystkich niebezpiecznym na przestrzeni przeszło 100 staj¹¹³⁾. Z pewnością osobni piloci bezpiecznie przeprowadzali przez ten trudny wjazd statki kupieckie. Przy wyprawach do portów słowiańskich Duńczycy musieli się posługiwać pilotami. Przy wyprawie na okolice Barda zabrali oni na swoje okręty słowiańskich przewodników - pilotów dobrze znających szlaki zatok¹¹⁴⁾.

¹¹²⁾ Saxo, I, XIV, c. LI.

¹¹³⁾ Adam, I, I, c. 62. Małowist (Rocz. Dz. Społ. i Gosp., X, s. 108) bezpodstawnie uważa trudności wjazdu do Birki za układ warunków przyrodzonych. Na tle sposobów obrony portów przez Słowian relacja Adama nie może budzić żadnych wątpliwości.

¹¹⁴⁾ Dahlmann, Geschichte von Dänemark, t. I, s. 285, r. 1159, Hamburg 1840.

Wspomniany wyżej sposób obrony cieśnin sprawiał Duńczykom wiele niepokonanych trudności. Przejazd pod Wołogoszczą okazał się zamknięty w latach 1178, 1184 i 1185. Musieli skierowywać swoją flotę na Pomorze przez odleglejsze Świnoujście, którego obrona polegała na posiadaniu dwóch grodów nad otwartym morzem, zbudowanych po obu stronach cieśniny przy samym morzu (1177)¹¹⁵). Obrona ich była trudniejsza ze względu na brak większego przy nim osiedla. Grodów tych broniła osobna załoga i widocznie nieliczna, jeżeli wyprawy duńskie przebijaly się przez tę zaporę u ujścia Świny i otwierały sobie drogę do grodów portowych Odry, jak to się stało w latach 1170, 1173, 1177, 1184, 1185. Powrót Duńczyków również odbywał się przez Świnę, jak w r. 1173, 1177, 1184, kiedy oni po zdobyciu fortyfikacji Świnoujścia, rozebrali ich kamienne fundamenty i powrzucali do morza.

Trzeciego przejazdu z morza otwartego do grodów Odry przez Dziwnę na ogół nie używano. Nie spotykamy o tym żadnych wzmianek w sagach i w kronikach. Widocznie koryto jej było wówczas zapiaszczone i przez jej wody mogły przepływać zaledwie małe i lekkie statki. Na straży ujścia Dziwniej stał stary gród Kamień. Obronę Dziwniej uzupełniał przy jej wyjściu z Zatoki Szczecińskiej słynny gród Wolin. Lubin i Karsibór strzegły wschodniego i zachodniego brzegów Świny w jej południowej części.

Ze wszystkich grodów najodleglejszym od otwartego morza był Szczecin (65 km), chroniony obronnym systemem cieśnin i przez to raz tylko zagrożony najazdem Duńczyków, kiedy Waldemar dokonał największego swego napadu prawie na wszystkie grody ujścia Odry (w r. 1173).

Interesująca jest trasa tej wyprawy. Waldemar I uderzenie rozpoczął od Wołogoszczy, ale zatarasowane kamieniami i palami koryto Piany uniemożliwiło nawet próbę oblężenia grodu. Waldemar zmuszony był swoją flotę prowadzić przez Świnę, gdzie zajął i spalił nad nią leżący gród Karsibór. Tego samego dokonał w opuszczonym przez mieszkańców niedawno odbudowanym po wcześniejszej wyprawie Wolinie. W celu plądrowania najżyźniejszych okolic Pomorza Waldemar I skierował się ku Kamieniowi, do którego uciekli przed nim Wolinianie. Poniechał zdobycia Kamienia i po rabunku tego rejonu zawrócił ponownie do Wolina i po ponownym jego zniszczeniu obległ Uznam, ale nie mógł go zdobyć. Potem flota duńska przepłynęła przez Zatokę Szczecińską i desant jej obległ Szczecin. Próba podpalenia jego drewnianych „murów” nie powiodła się, tak samo jak i szturm. Waldemar otrzymał od miasta okup i odpłynął do Danii, zdobywając po drodze Lubin nad Świną.

¹¹⁵) Saxo, l. XV, c. VI: „Interea Selavi, castello, quod propter Zuynensia ostia moliti fuerant, hiberna maris exundatione pessumdato, bina alia iisdem in locis, materia per hiemem contracta, veris principio conderunt, inexpugnabiles se fore rati, si Penus amnis Walogasto oppido... cluderetur”. L. Giesebrecht, Wendische Geschichten, III, s. 224 (Knytl. 125).

Wyprawa nie dała pożądanego wyniku. Wołogoszcz, Kamień, Uznam i Szczecin nie zostały zdobyte. Podstawowe grody odrzańskiego ujścia wytrzymały natarcie. W ten sposób prowadzone wyprawy pochłaniały całą uwagę księcia i ludności na obronę grodów w cieśninach położonych i odbudowę zniszczeń. Odbudowa dokonywała się niezwykle szybko. Dwukrotnie zniszczony Wolin jest odbudowany i ponownie spalony w r. 1177. Nic więc dziwnego, że pomorska stolica biskupia została z niego przeniesiona do Kamienia, który należał do grodów najmniej dotkniętych wypadkami tego okresu.

Wspomniany obszar w zestawieniu ogólnym w latach 1159—1185 wytrzymał 21 wypraw duńsko-saskich skoncentrowanych dookoła prawie wszystkich grodów morskich i nadrzecznych¹¹⁶):

Na Wołogoszcz skierowano	7	wypraw	w latach	1162—1185
„ Uznam	6	„	„	1164—1184
„ Wolin	5	„	„	1170—1185
„ Świnoujście	5	„	„	1170—1184
„ Kamień	4	„	„	1170—1185
„ Dymin	3	„	„	1174—1177
„ Groswin	3	„	„	1164—1185
„ Choćków	2	„	„	1164—1177
„ Lubin	1	„	„	1173
„ Szczecin	1	„	„	1173
„ Roztok	1	„	„	1160
„ Wyszomir	1	„	„	1160
„ Bardo	1	„	„	1159

Z tego zestawienia wynika, że największe natężenie akcji wojennej napastników ogniskowało się na samym wybrzeżu i jego przedpolu między rzeką Pianą a linią brzegu morskiego, a w kierunku zachodnim od ujścia Odry po Dymin. Na niektóre grody i ich okolice ciosy działań wojennych spadały jeden po drugim dwa razy do roku, niekiedy co roku lub co parę lat.

Wyczerpanie zapasów kraju musiało być wielkie. Zdolność do oporu Pomorzan i ich sąsiadów, Weletów i Obodrytów, stale malała. Polityczne losy Pomorza stawały się niepewne i wahały od uległości wobec Duńczyków lub Sasów. Spustoszone grody ze zniszczonym handlem i produkcją nie mogły wyżywić swego zaludnienia. Ich upadek był celem wspomnianych wypraw.

Trudno dzisiaj zbilansować nawet najogólniej wkład zasobów kultury morskiej na Wielkim Wybrzeżu Słowiańskim. Był on wielki. Utrwał się przede wszystkim w grodach portowych. Po ich zniszczeniu i osłabie-

¹¹⁶) O. Eggert: Die Wendenzüge Waldemars I u. Knuts VI von Dannemark nach Pommern und Mecklenburg, Baltische Studien, N. F., t. XXIX, s. 53 (wyprawy 1—6), s. 82 (wyprawy 7—14), s. 101 (wyprawy 15—21), a także mapa tych wypraw, Szczecin 1927.

niu zaczyna się tym łatwiej zmieniać ich charakter pod wpływem kolonizacji. Powstające w nich w XIII w. małe gminy niemieckie z początku stanowią tzw. „vici theutonici” w skromnej roli osiedli przybyłych cudzoziemców. Obdarzenie tych osadników prawem lubeckim, rozpowszechniającym się w słowiańskich miastach portowych, zmienia ustrój, gospodarkę i etniczny ich skład.

Dawni gospodarze cofają się do skromnych osiedli przygodowych przed rozwijającym się nowym typem miasta. Zamożna część słowiańskiej ludności porzuca grody portowe i przenosi się do swoich posiadłości wiejskich. Oznaczało to zaniedbanie handlu morskiego i powolne opanowywanie go przez kolonistów. Na wsi dawni słowiańscy kupcy morscy stają się warstwą rycerską na wzór niemiecki. W głównych miastach portowych zanika władza kasztelanów. Przechodzi ona w ręce wójtów. Nowe miasta chcą nie tylko rządzić się same, ale zabiegają u książąt o powierzenie im obrony. Pod ich naciskiem książęta ustępują i w wielu wypadkach znoszą dawne grody i oddają je na potrzebną rozbudowę miast. Ponadto wystawiają dokumenty o rezygnacji z budowy grodów w kilkomiłowym promieniu głównych miast, zwłaszcza na dolnym szlaku Odry. Tego rodzaju nadania są coraz częstsze w końcu XIII w. Dawne grody, podstawa bytu Słowian i władzy książęcej, przechodzą w ręce miast, które stają się coraz bardziej niezależne i zupełnie izolują się od interesów i potrzeb ludności słowiańskiej. Będzie ona nadal przebywać w tych miastach przez parę wieków, będzie pracować na morzu, obsługiwać statki i transportować towary na Zachód, ale rola jej była skończona.

Działalność morską Słowian najściślej łączyła się z grodami portowymi. Przez pracę w nich skupioną doszli oni do rozległego handlu i stworzenia własnej silnej i długo nie pokonanej floty. W nich też bronili swego bytu. W nich też kończą się ich dzieje polityczne, a po pewnym czasie i gospodarcze.