

# Szlaki lądowe i wodne ziemi chełmińskiej na przestrzeni wieków

Władysław Goliński

Ustka; grudzień 2019 – marzec 2020

## Spis treści

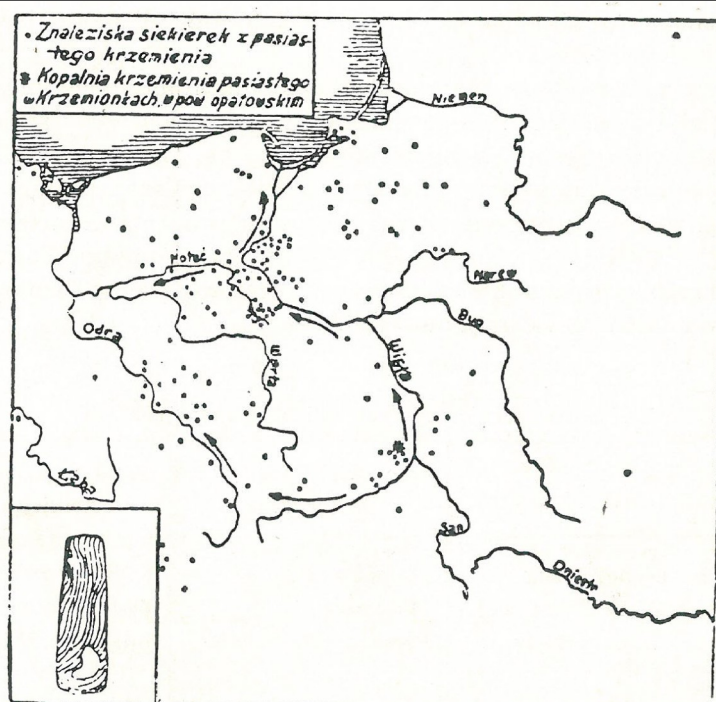
|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Szlaki lądowe i wodne ziemi chełmińskiej na przestrzeni wieków.....                  | 1  |
| SZLAKI LĄDOWE PRZECHODZĄCE PRZESZ ZIEMIĘ CHEŁMIŃSKĄ.....                             | 3  |
| Drogi z neolitu.....                                                                 | 3  |
| Drogi z epoki brązu- kultura przedłużycka.....                                       | 4  |
| Drogi z epoki brązu- kultura łużycka.....                                            | 5  |
| Opis wybranych dróg z epoki brązu w ziemi chełmińskiej.....                          | 8  |
| Szlak bursztynowy.....                                                               | 8  |
| Przeprawa przez Wisłę pod Toruniem i Chełmnem.....                                   | 10 |
| Mosty w Toruniu.....                                                                 | 11 |
| Historia dróg w średniowieczu.....                                                   | 14 |
| Wybrane zamki i strażnice w ziemi chełmińskiej w XIII wieku.....                     | 17 |
| Wybrane lądowe szlaki handlowo- komunikacyjne ziemi chełmińskiej w XVI- XVIII w..... | 18 |
| SZLAKI WODNE ZIEMI CHEŁMIŃSKIEJ.....                                                 | 20 |
| Wisła- główny szlak wodny także ziemi chełmińskiej.....                              | 20 |
| Drwęca- szlak wodny ziemi chełmińskiej.....                                          | 24 |
| Osa (Ossa)- szlak wodny ziemi chełmińskiej.....                                      | 25 |
| Droga wodna z Chełmży do Wisły.....                                                  | 26 |
| Drogi wodne Gotów i Gepidów.....                                                     | 26 |
| Przystań Wikingów w Łozie (Łoza to dawna nazwa Chełmży).....                         | 26 |
| Tajemnica z epoki Wikingów?.....                                                     | 34 |
| Tradycja lokalna.....                                                                | 34 |
| Ostatnie łodzie na drodze wodnej Chełmża- Wisła.....                                 | 34 |
| Ruiny zamku krzyżackiego w Papowie Biskupim- 1965 rok.....                           | 35 |
| Literatura.....                                                                      | 36 |

## SZLAKI LĄDOWE PRZECHODZĄCE PRZESZ ZIEMIĘ CHEŁMIŃSKĄ

### Drogi z neolitu

Kopalnie krzemienia z neolitu pracowały nieprzerwanie w ciągu ok. 600 lat. Neolit występuje na naszych ziemiach od 4500 p.n.e. do 1800p.n.e.<sup>1</sup> Przede wszystkim wydobywano krzemień charakterystyczny dla Gór Świętokrzyskich<sup>2</sup> (jedna z największych kopalń w Europie była w pobliżu Ostrowca Świętokrzyskiego), kopalnie pracowały przecież na skalę przemysłową i potrzebowały rynku zbytu, znalazły go w osadach przy gościńcu. Znajdowane dzisiaj charakterystyczne krzemienie pochodziły właśnie z tych kopalń i poświadczają, że już w ok. 4500 roku p.n.e. transportowany był krzemień (zapewne na wozach czterokołowych<sup>3</sup>- wóz narysowany został m.in. na naczyniu z Ostrowca Świętokrzyskiego) po powstałej wydeptanej i wyjeżdżonej drodze, wydeptanej przez ówczesnych kupców wożących na sprzedaż towary na wymianę, wozy tych te woziły także i krzemień.

Krzemień nie wędrował tylko na północ- głównie handlowano nim wożąc go na południe jakkolwiek ludzie gór dysponowali również minerałem konkurencyjnym dla krzemienia. Skala masowego wydobycia krzemienia wymusza jednak wymianę towarową prowadzoną w bliższej okolicy i w dalekich krainach.



Rys. 13: Znaleziska siekier z pasiastego krzemienia z kopalni w Krzemionkach w pow. opatowskim.

Źródło: J. Kostrzewski, *Pradzieje Polski*, Poznań 1949, s. 41.

Ryc. 1. Znaleziska siekier z pasiastego krzemienia pochodzącego z kopalni w Krzemionkach w pow. opatowskim.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Gąssowski Jerzy; KULTURA PRADZIEJOWA NA ZIEMIACH POLSKI ZARYS; PWN, WARSZAWA 1985; str. 72

<sup>2</sup> Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 170

<sup>3</sup> Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981; str.216, 217

<sup>4</sup> Andrzej Piskozub; Transport jako czynnik regionalizacji osadnictwa, Gdańsk, 1967. Ryc. 13, Str. 135

Rozwój handlu i konieczność przemieszczania surowców i towarów spowodował rozwój transportu wodnego i kołowego. Znane są przedstawienia neolitycznych wozów na naczyniach glinianych, a także znaleziska kół z tego okresu. Na ziemiach polskich znajduje się wyroby eksportowane tu z obszaru Kotliny Karpackiej, Bałkanów, a nawet Azji Mniejszej. Krzemień pasiasty z Krzemionek był eksportowany natomiast na odległość nawet 660 km.

Rozmieszczenie znalezionych siekier z pasiastego krzemienia wydobywanego w Krzemionkach, w powiecie opatowskim, stanowi najwcześniejszy dowód na jedność geograficzno-gospodarczo-komunikacyjną obszaru dorzeczy Wisły i Odry oraz sąsiadujących z nimi dorzeczy małych rzek przymorskich południowego wybrzeża Bałtyku. Obszar późniejszej ziemi chełmińskiej był, jak widać na poniższej mapce, znaczącym odbiorcą siekier z pasiastego krzemienia.

Zlokalizowano kilkadziesiąt kopalń krzemienia na ziemiach polskich. Wydobywano także i obrabiano krzemień w Świeciechowie nad Wisłą, w Rachowie koło Kraśnika i na Dolnym i Środkowym Śląsku. Z zachodniej Ukrainy docierał krzemień w postaci brył i wiórów. Ze złóż na Rugii importowano na Pomorze Zachodnie i do części Wielkopolski surowiec krzemienisty.<sup>5</sup>

*[...] Musimy liczyć się z tym, że w ciągu III tysiąclecia p.n.e. (wg dat. 14C) zaczął się rozwój sieci regularnych dróg kołowych w Europie Środkowej w przeciwstawieniu do okresu wcześniejszego, kiedy drogi miały chyba przeważnie charakter wąszych lub szerszych ścieżek lub drózek dla pieszych i dla pędzonej przez nich zwierzyny domowej, a z rzadka dla wózków i dla sań (zimę), starszych rozwojowo od wozów. [...]*<sup>6</sup>

Miejsca, dokąd transportowano krzemień musiały być zatem połączone drogą lądową albo drogą wodną. Pasiasty krzemień poza całym dorzeczem Odry i Wisły (poza rejonem górskim i podgórskim) docierał na północ aż na Sambię i do dorzecza Pregoty i Niemna, dziesiątki kilometrów poza Bóg i San, na zachód i na południe do wschodnich Niemiec oraz do Czech i Moraw północnych. Szary, biało nakrapiany krzemień świeciechowski, docierał głównie nad górną Wisłę i San, przeniknął daleko wzdłuż Dniestru na wschód, przetransportowany też był na Kujawy i do ziemi chełmińskiej oraz w dorzecze górnej i środkowej Warty, śladowo do Czech północnych. Kredowy krzemień, barwy czarnej, wydobywany na zachodnim Wołyniu, importowano na obszar kultury pucharów lejkowatych poprzez Lubelszczyznę aż do Wielkopolski środkowej, na Kujawy i na Pomorze Wschodnie oraz do okolicy nad Nidą. Górnoastracki krzemień koloru czekoladowego, wydobywany od bardzo dawna w okolicy Szydłowca i Skarżyska pod Radomiem, był eksportowany wymianą dalekosiężną, na zachód do środkowej Warty, na północy do Noteci i Kujaw, i w niewielkiej ilości docierał do Małopolski. Krzemień rugijski z Rugii transportowano na wschód, na Pomorze, do północno-zachodniej Wielkopolski i na Kujawy.<sup>7</sup>

Dalekosiężny transport surowca miał miejsce w neolicie, dla takich materiałów jak: gabra (skała zawierająca dużo krzemionki, poza tym żelazo, wapń, magnez, sód i potas), hematyt (używany powszechnie jako barwnik), wyroby miedziane itd.<sup>8</sup>

## Drogi z epoki brązu- kultura przedłużycka

Okolo roku 800 p.n.e. na Krecie pojawiają się złote naszyjniki z łbami węży oraz półksiężycowate ozdoby z kryształu górskiego, dodatkowo przyozdobione kryształem górskim i

<sup>5</sup> Gąssowski Jerzy; KULTURA PRADZIEJOWA NA ZIEMIACH POLSKI ZARYS; PWN, WARSZAWA 1985; str. 94, 95

<sup>6</sup> Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 245

<sup>7</sup> Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 220, 221

<sup>8</sup> Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 221, 222

bursztynem.<sup>9</sup> Grecy również znali bursztyn, natomiast skąd go dostarczano stanowiło tajemnicę handlową. Jeśli go transportowano lądem to chyba właśnie z Sambii, gdzie występuje w wielkich ilościach.

Już w epoce brązu, ściślej w I i II okresie brązu (wczesny (I) okres epoki brązu; 1700—1450 p.n.e. Starszy (II) okres epoki brązu; 1450—1200 p.n.e.), ludność kultury przedłużyckiej na Pomorzu pozostawiła kurhany występujące przy trakcie wiodącym w koło Bałtyku. To nie może być przypadek dla takich lokalizacji cmentarzy- już wtedy musiała istnieć droga.

### **Drogi z epoki brązu- kultura łużycka**

Na poniższej mapce zaznaczone są grodziska ludności kultury łużyckiej występujące na terenie Europy, ludność kultury łużyckiej budowała najwcześniej swoje grody na terenie dzisiejszych Węgier i Słowacji. Grody powstawały głównie jako osady obronne- obwarowane wałem ziemnym zwieńczonym drewnianą palisadą. Czas ich powstania datuje się na ok. 1400-1100 roku p.n.e.- na terenie Węgier i Słowacji i 1100- 700 roku p.n.e.- na terenie Polski i Niemiec. Chociaż te ostatnie z powstałych grodów zaistniały już w epoce żelaza to jednak przyporządkowuje się je do epoki brązu. Osady obronne kultury łużyckiej mieściły wewnątrz obwarowań zabudowę mieszkalną. Rozrastały się jednak owe osady tak, że część ludności w wielu osadach musiała mieszkać poza murem obronnym.

Obronne osady zostały opuszczone przez mieszkańców w IVw. p.n.e. Powodem stało się załamanie klimatyczne i nadmierne opady. Drogi łączące grody jednak pozostały i z pewnością były nadal użytkowane.

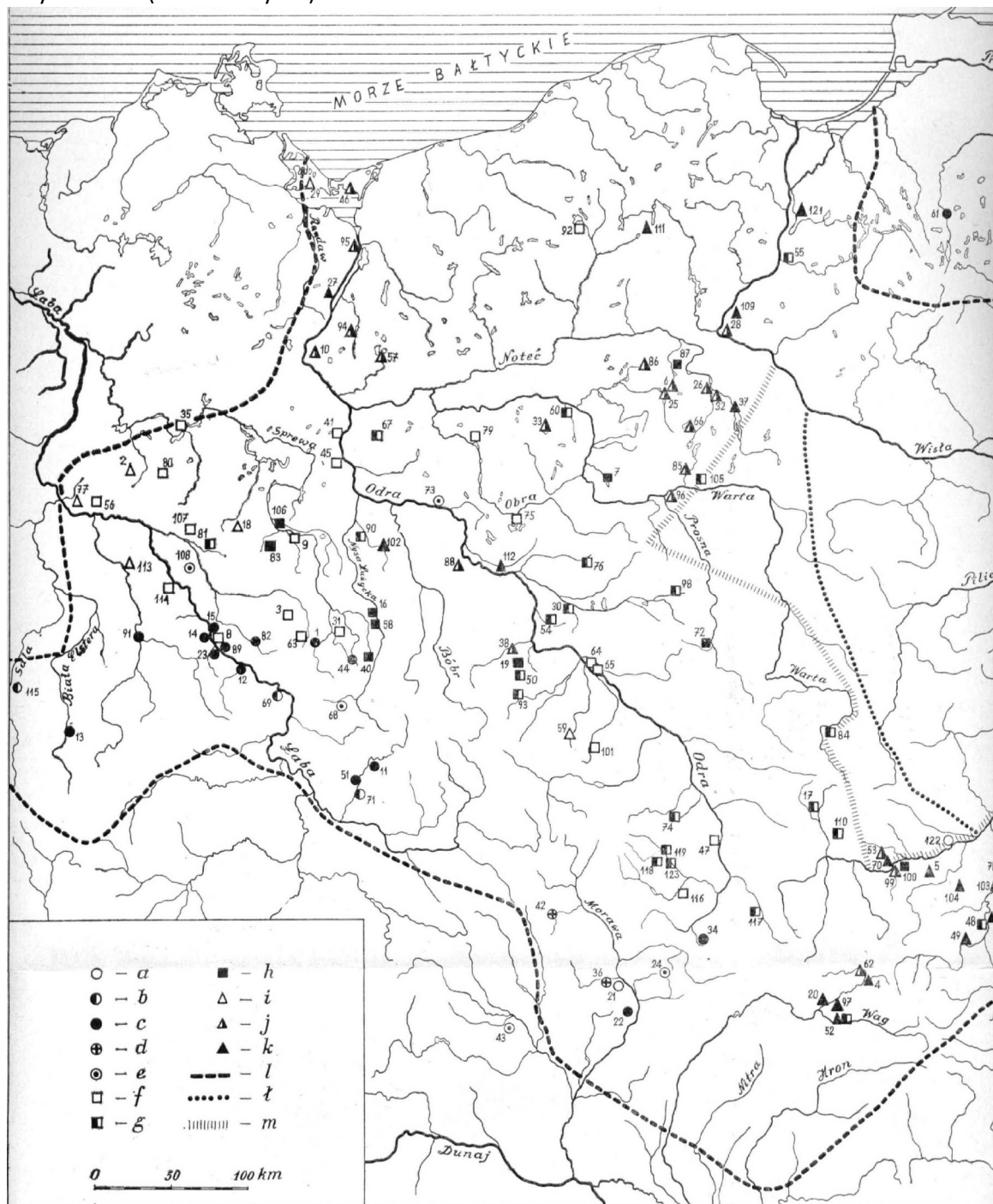
Do takiej osady warownej, otoczonej wałem obronnym, dochodziła tylko jedna droga. Droga ta odchodziła od gościńca w niewielkiej odległości prowadziła do grodu- zależnie od lokalnych warunków terenowych. Same te osady powstawały jako obronne na półwyspach (Biskupin), powstawały w rozwidleniach rzek (Gałęzinowo), powstawały na wyspach mostem połączonych ze stałym lądem. Ludność kultury łużyckiej wykorzystywała istniejące warunki terenowe, np. rozwidlenia rzek.

Poniższa mapka pokazuje zatem również sieć dróg jakie z pewnością istniały już w epoce brązu łączyły bowiem powstałe przy trakcie osady ludności kultury łużyckiej. Mapa nie pokazuje wszystkich osad obronnych ludności kultury łużyckiej jakie są obecnie już poznane.

---

<sup>9</sup> Peter Levi; *Wielkie Kultury Świata, Grecja*; str. 48

Grody obronne (kultura łużycka).



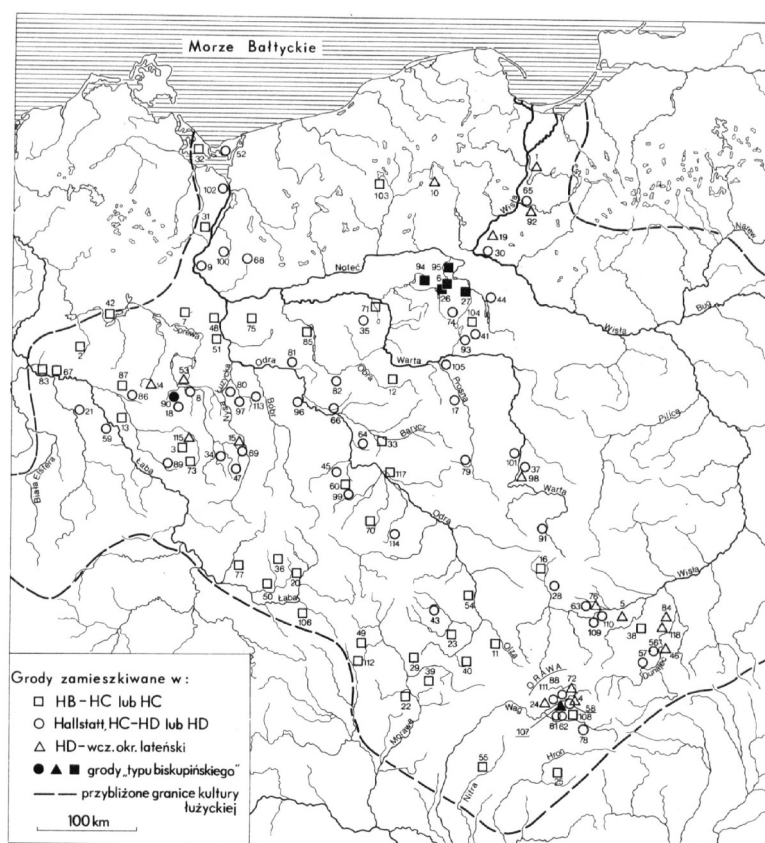
Mapa grodów kultury łużyckiej (I-III grupa weryfikacyjna)

II-III okr.ep.br.; b- IV okr.ep.br.; c- IV-V okr.ep.br.; d- IV okr.ep.br.-HC; e- V okr.ep.br.; f- V okr.ep.br.-HC; g- Hallstatt;  
h- HC-HD; i- HC; j- HD; k- HD-wcz..okr.lat.; l- przybliżona granica zasięgu kultury łużyckiej; ł- przybliżona granica zachodniego  
zasięgu kultury trzcinieckiej; m- wschodnia granica zasięgu występowania grodów kultury łużyckiej

(oprac. A. Niesiołowska- Wędzka)

Ryc. 2 Grody kultury łużyckiej- mapa.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Niesiołowska- Wędzka Anna; PROCESY URBANIZACYJNE W KULTURZE ŁUŻYCKIEJ W ŚWIELE ODDZIAŁYWAŃ KULTUR POŁUDNIOWYCH; OSSOLINEUM, str. 198



Ryc. 27. Grody „typu biskupińskiego” na tle halsztackich grodów kultury łużyckiej. Spis grodów\*:

1. Baldram woj. elbąskie, Polska; 2. Belzig „Brisiusberg”, NRD; 3. Biehla, Kr. Kamenz, NRD; 4. Biel k. Podbieli, okr. Dolny Kubin, ČSR; 5. Biskupice, woj. krakowskie, Polska; 6. Biskupin, woj. bydgoskie, Polska; 7. Bollersdorf, Kr. Staussberg, NRD; 8. Burg „Schlossberg”, Kr. Cottbus, NRD; 9. Cedynia, woj. szczecińskie, Polska; 10. Charzykowy, woj. bydgoskie, Polska; 11. Chotěbuz — Podobora „Starý Tešín”, okr. Karviná, ČSR; 12. Cichowo, woj. leszczyńskie, Polska; 13. Falkenberg, Kr. Herzberg, NRD; 14. Gossmar, Kr. Luckau, NRD; 15. Grenzkirch — Podrosche, Kr. Weisswasser, NRD; 16. Grodziec, wzgórze „Dorotka”, woj. katowickie, Polska; 17. Grodzisko, woj. kaliskie, Polska; 18. Gross Mehrow, Kr. Calau, NRD; 19. Gzin, woj. toruńskie, Polska; 20. Habřina — Prašivka, okr. Hradec Králové, ČSR; 21. Hohburg „Burzelberg”, NRD; 22. Hostýn (lub Chvalčov), okr. Kroměříž, ČSR; 23. Hradec, okr. Opava, ČSR; 24. Hrádek k. Izdebné, okr. Dolný Kubin, ČSR; 25. Hrochoť, okr. Banská Bystrica, ČSR; 26. Izdebné, woj. bydgoskie, Polska; 27. Jankowo, woj. bydgoskie, Polska; 28. Jaworzno „Grodzisko”, woj. katowickie, Polska; 29. Jivová-Tepeneč, okr. Olomouc, ČSR; 30. Kamieniec, woj. toruńskie, Polska; 31. Kamieniec, woj. szczecińskie, Polska; 32. Kamminke, Kr. Wolgast, NRD; 33. Kędzie, woj. wrocławskie, Polska; 34. Kleinsaubertitz „Radisch”, Kr. Bautzen, NRD; 35. Komorowo, woj. poznańskie, Polska; 36. Konecchlumi (gród podwójny), okr. Jičín, ČSR; 37. Konopnica, woj. sieradzkie, Polska; 38. Kopaliny, woj. tarnowskie, Polska; 39. Kostelec — Na hradě, okr. Kroměříž, ČSR; 40. Kotouč k/Štramberka, okr. Nový Jičín, ČSR; 41. Koziegłowy, woj. konińskie, Polska; 42. Krampnitz (lub Potsdam-Sacro), Kr. Potsdam, NRD; 43. Krnov — Kostelec „Pfaffenberk”, okr. Bruntál, ČSR; 44. Kruzwica, woj. bydgoskie, Polska; 45. Kunice, woj. legnickie, Polska; 46. Kurów, woj. nowosądeckie, Polska; 47. Landeskrona, Kr. Görlitz, NRD; 48. Lebus, Kr. Frankfurt/Oder, NRD; 49. Lechowice (Pavlov-Obersko), okr. Šumperk, ČSR; 50. Lišice, okr. Hradec Králové, ČSR; 51. Lossow, Kr. Eisenhüttenstadt, NRD; 52. Lubin, woj. szczecińskie, Polska; 53. Lübbenau „Batztin”, Kr. Calau, NRD; 54. Łubowica „Wał”, woj. katowickie, Polska; 55. Małe Krstěňany, okr. Topoľčany, ČSR; 56. Marcinkowice „Grodzisko”, woj. nowosądeckie, Polska; 57. Maszkowice, woj. nowosądeckie, Polska; 58. Medzibrodie n. Orawą, okr. Dolný Kubin, ČSR; 59. Mehderitsch „Kessel”, Kr. Torgau, NRD; 60. Mierczyce „Góra Papaja”, woj. legnickie, Polska; 61-62. Mních I-II k. Ružomberoku, okr. Ružomberok, ČSR; 63. Mników — Zamkowa Góra, woj. krakowskie, Polska; 64. Moczylnica Klasztorna, woj. wrocławskie, Polska; 65. Mokre, woj. toruńskie, Polska; 66. Moszowice, woj. legnickie, Polska; 67. Mühlstadt „Burgwallstücke”, Kr. Rossau, NRD; 68. Myślubórz „Winnica Tumka”, woj. szczecińskie, Polska; 69. Niemcza, woj. wrocławskie, Polska; 70. Niemcza, woj. wrocławskie, Polska; 71. Objezierze, woj. poznańskie, Polska; 72. Ostražica k. Nižne, okr. Naměstovo, ČSR; 73. Ostro, Kr. Kamenz, NRD; 74. Ostrowite Trzemeszeńskie, woj. bydgoskie, Polska; 75. Osno Lubuskie, woj. gorzowskie, Polska; 76. Piekary, woj. krakowskie, Polska; 77. Pisková Lhota, okr. Mladá Boleslav, ČSR; 78. Ploštin-Rohačka, Liptów, ČSR; 79. Podzamcze „Wał św. Rocha”, woj. katowickie, Polska; 80. Polanowice, woj. zielonogórskie, Polska; 81. Pomorsko, woj. zielonogórskie, Polska; 82. Przemęt, woj. leszczyńskie, Polska; 83. Ragösen (lub Krakau) „Burgstallberg”, Kr. Rossau, NRD; 84. Roztoka „Na Skale”, woj. tarnowskie, Polska; 85. Rybobydy, woj. gorzowskie, Polska; 86. Schlieben — Malitzschendorf „Burgwall”, Kr. Jassen, NRD; 87. Schönewalde, Kr. Finsterwalde, NRD; 88. Sedlička Dubová, okr. Dolný Kubin, ČSR; 89. Seifersdorf „Burgberg”, Kr. Dresden, NRD; 90. Senftenberg, Kr. Calau, NRD; 91. Siedlec Wzgórze „Gaszczyk”, woj. częstochowskie, Polska; 92. Słup Młyn, woj. toruńskie, Polska; 93. Słupca, woj. konińskie, Polska; 94. Smuszewo, woj. pilskie, Polska; 95. Sobiejuchy, woj. bydgoskie, Polska; 96. Solniki, woj. zielonogórskie, Polska; 97. Starosiedle, woj. zielonogórskie, Polska; 98. Strobín, woj. sieradzkie, Polska; 99. Strzegom „Góra Bazaltowa”, woj. wrocławskie, Polska; 100. Swobnica, woj. szczecińskie, Polska; 101. Szczawno-Topiel, woj. sieradzkie, Polska; 102. Szczecin „Góra Zamkowa”, woj. loco, Polska; 103. Szczecinek, woj. koszalińskie, Polska; 104. Świętne, woj. konińskie, Polska; 105. Tarnowa, woj. konińskie, Polska; 106. Topol, okr. Chrudim, ČSR; 107. Tupá skala, okr. Dolný Kubin, ČSR; 108. Turík, okr. Liptovský, Mikuláš, ČSR; 109. Tyniec „Grodzisko”, woj. krakowskie, Polska; 110. Tyniec „Opactwo”, woj. krakowskie, Polska; 111. Veličná, okr. Dolný Kubin, ČSR; 112. Velke Opatovice „Hradisko”, okr. Blansko, ČSR; 113. Wicina „Góra Zamkowa”, woj. zielonogórskie, Polska; 114. Witostowice, woj. wrocławskie, Polska; 115. Wittichenau, Kr. Hoyerswerda, NRD; 116. Wrocław-Osobowice „Szańce Szwedzkie”, woj. loco, Polska; 117. Wrocław-Osobowice „Wzgórze Kapliczne”, woj. loco, Polska; 118. Zawada Lanckorońska, woj. tarnowskie, Polska. (Oprac. A. Niesiolowska-Wędkza)

\* Uwzględniono tu jedynie obiekty, które w świetle dotychczasowych badań wykopaliskowych lub sondazowych można było z pewnością, lub z dużym prawdopodobieństwem unać za grody kultury łużyckiej. Chronologia grodów podawana jest w przybliżeniu — nie uwzględniono odrębnych faz rozwojowych.

Abb. 27. Die Burgen vom „Biskupin-Typ” im Vergleich mit den hallstattzeitlichen Burgen der Lausitzer Kultur, Burgregi-ster\*: vide oben  
\* Berücksichtigt werden hier nur diese Objekte, die aufgrund der bisherigen Ausgrabungen und Sondierungsforschungen mit Sicherheit oder großer Wahrscheinlichkeit für Burgen der Lausitzer Kultur gehalten werden könnten. Die chronologie der Burgen ist nur annähernd angegeben — die einzelnen Entwicklungsphasen werden nicht berücksichtigt.

Ryc. 3 Spis grodów pochodzących z epoki brązu- kultura łużycka.

## Opis wybranych dróg z epoki brązu w ziemi chełmińskiej

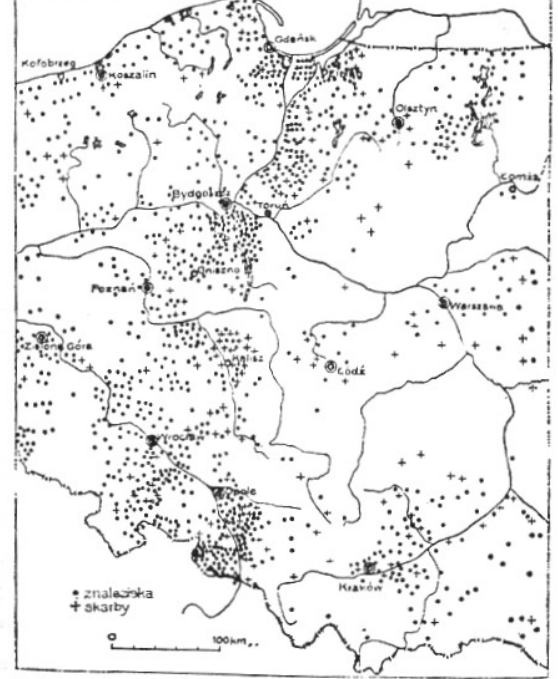
Już w epoce brązu istniała zapewne droga lądowa, która lokalnie przebiegała: ... - Grodno (osada obronna) - Łoza (dzisiejsza Chełmża) - Gzin (osada obronna) - Kałdus (tzn. jego obronna osada z epoki brązu) - ... W tych tu rozważaniach nie ma znaczenia czy przyjmie się w Łozie istnienie osady obronnej, czy otwartej. Fakt występowania osad na wyspach wystarcza by przyjąć również istnienie komunikacji wodnej. Łodzie (czółna) były powszechnie wykorzystywane np. przez bartników do transportu miodu....

## Szlak bursztynowy

**Bursztyn** znany był szeroko w świecie starożytnym. Powszechnie podziwiano jego zdumiewające cechy i wielce tajemnicze właściwości. Piękna przezroczysta barwa, od miodowożółtej do hiacyntowo- czerwonej i brunatnej, czasem fluoryzująca złotym odbłaskiem, lub też mętna, białawomleczna, często w jednej bryłce niezwykle różnorodna, o zmiennych barwach i wzorach to cecha, która przede wszystkim przyciągała wzrok. Wspaniały połysk, lekkość, miękkość i łatwość obróbki czyniły z bursztynu surowiec bardzo poszukiwany przez antycznych jubilerów. Od dawna dostrzeżono, że poszczególne grudki i bryły bursztynu często zawierają wewnątrz doskonale widoczne w przejrzystej masie szczątki mchów i paproci, liście jakichś nieznanych roślin, a nawet całe, na wieki uwięzione, częstokroć bardzo dziwne, niespotykane już na świecie żyjątka i owady. Najbardziej może dziwiła starożytnych tajemnicza zdolność bursztynu przyciągania po potarciu drobnych okruchów drewna, opiłków, szczątków tkanin, pyłu. Grecy nadali mu nazwę „elektron”, co niektórzy badacze wywodzą od „elek” — bronić i „tron” — środek, sposób. Bursztyn miał być jakimś wszechmocnym środkiem, chroniącym od wszelkiego zła. Inni wywodzą nazwę „elektron” od przydomku boga słońca Heliosa — „Elektor”, który miał wedle legendy przenieść bursztyn z siedziby bogów Olimpu na ziemię. Rzymianie przejęli od plemion germańskich nazwę bursztynu — glaesum, co się wywodzi od gładkości i połysku tego surowca. Specjalnie na oznaczenie bursztynu znad Bałtyku i Morza Północnego używali też określenia succinum (lub sucinum) — od soku (succus). Powstały o bursztynie mity w starożytnej Grecji. Jednak najmocniejsze umysły greckich uczonych potrafią trafnie wytłumaczyć powstanie bursztynu. Już Arystoteles, prawdopodobnie na podstawie intensywnej żywicznej woni wydzielanej przez bursztyn przy jego pocieraniu oraz zawartości cząstek organicznych i zwierzęcych w jego bryłach, wysunął pogląd, że jest to substancja organiczna — żywiczny sok drzew, stwardniały na skutek działania sił przyrody: „Tam (nad Eridanem) jest wiele topoli, z których pochodzi tak zwany elektron. Ten, podobny do żywicy, twardnieje jak kamień i przez tubylców zbierany dostaje się do Greków”. Doskonały obserwator — znany uczyony rzymski Pliniusz Starszy — pisał o bursztynie: „Tworzy go sok wyciekający z drzew z gatunku sosny, podobnie jak guma wycieka z wiśni, a żywica z sosny. Wytryska stamtąd w wyniku nadmiaru płynu, gęstnieje pod wpływem zimna lub czasu, albo też wody morskiej, kiedy na wiosnę wzburzone fale zmywają go z wysp. W każdym razie wyrzucany przez fale na brzeg okazuje się niestłuchanie lotny, tak że zdaje się w wodzie wisieć, a na dnie nie osiada. Już nasi przodkowie byli przekonani, że to sok (succus) drzewa, dlatego nazwali go sucinum. Że to produkt drzewa z gatunku sosny, wskazuje na to zarówno zapach odczuwany przez potarcie, jak i to, że zapalony płonie jak smolna pochodnia, jasnym płomieniem.....

Szlak bursztynowy zapoczątkowany został już w neolicie.



|                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Szlaki bursztynowe w czasach starożytnych</p> |  <p>83. Szlak bursztynowy wiodący przez ziemie polskie. Pojedyncze znaleziska oraz całe skarby wyraźnie znaczą trasę wiodącą przez Śląsk, Kalisz (Calisia), wschodnią Wielkopolskę ku Wiśle i dalej na północ do wybrzeży Bałtyku.<br/>Mapka przedrukowana z artykułu M. Gumowskiego: Szlak bursztynowy, „Czasopismo Geograficzne” R. 28:1962]</p> |
| <p>Ryc. 4. Szlaki bursztynowe w czasach starożytnych w Europie</p>                                                                 | <p>Ryc. 5. Szlak bursztynowy wiodący przez ziemie Polski</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

Obie mapki są zamieszczone w książce Tadeusza Łoposzki: *TAJEMNICE STAROŻYTNEJ ŻEGLUGI*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1977

Mapki pochodzą z „Czasopisma Geograficznego” R. 28: 1962, z artykułu M. Gumowskiego: Szlak bursztynowy

Mapa z artykułu M. Gumowskiego przedstawia mapę Polski z zaznaczonymi miejscami odnalezienia porzuconego bursztynu. Ilość- gęstość występowania tych miejsc porzucenia określa z pewnością przebieg szlaku handlowego, którym bursztyn transportowano. Sam trakt jest pokazany w przybliżeniu, bo bursztyn porzucony pochodzi zapewne z rabunku dokonany na szlaku. Chełmża i Chełmno leżą na trakcie bursztynowym głównym, wschodnim, prowadzącym z Grecji do Zatoki Gdańskiej, jednakże sam trakt prowadzący z Anatolii do Zatoki Gdańskiej pochodzi z okresu neolitu i pokrywa się na swojej większej części na długości z traktem wyznaczonym transportem bursztynu. Trakt miał swoje najlepsze lata w epoce brązu, bo przy tej drodze powstały grody warowne ludności kultury łużyckiej. Handel bursztynem to handel wymienny i wyroby ceramiczne a głównie wyroby metalowe stały się przedmiotem wymiany handlowej. Chełmża i Chełmno jako osady również musiały w pełni korzystać handlowo ze swojego uprzywilejowanego położenia.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Tadeusz Łoposzko, *TAJEMNICE STAROŻYTNEJ ŻEGLUGI*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1977, w rozdziale XII p.t. Bursztyn- złoto północy, autor dokonał opisu szlaków bursztynowych jak również opisał historię handlu bursztynem prowadzonym przez cywilizacje starożytne. Poniżej zamieszczam streszczenie niektórych zagadnień a wszystkich zainteresowanych bardziej zagadnieniami starożytnej żeglugi i handlu odsyłam do źródła.

## Przeprawa przez Wisłę pod Toruniem i Chełmnem

Najstarsze ślady bytności człowieka (z ok. 11 tys. lat temu) archeolodzy odkryli na lewym brzegu Wisły, w obecnej dzielnicy Torunia- Podgórz, istniała tam osada ludności koczowniczej. W neolicie swój byt tutaj, na prawym brzegu Wisły pozostawiła ludność kultury pucharów lejkowatych i kultury amfor kulistych zajmująca się już uprawą roli i hodowlą. W obrębie dzisiejszego Starego Miasta znajdują się ślady osadnictwa wysoko rozwiniętej ludności kultury łużyckiej. Swoją osadę obronną posiadającą wał ziemny ludność ta opuściła zapewne w IV w. pne.

Ponowne osadnictwo, które miało miejsce w VIII w. zostało dokonane przez Słowian Zachodnich. Na terenie, na którym później pobudowano zamek krzyżacki powstała osada, która w Xw. miała odbudowany obronny wał ziemny. Na zachód od grodu powstała osada podgrodowa. Gród obronny znajdujący się w miejscu dzisiejszego zamku nazywano w dokumentach Postolsko (Postolsk, Postolin), spełniał on funkcje wojskowo- administracyjne do XIII wieku. W 1222 roku gród został nadany przez księcia Konrada mazowieckiego biskupowi Chrystianowi. Gród ten został zniszczony zapewne w wyniku najazdów plemion pruskich.

Podstawy do rozwoju życia miejskiego znajdowały się zrazu tylko w ziemi chełmińskiej: gęste osadnictwo, dobre zaplecze rolnicze, rozwinięty system dróg handlowych wzdłuż Wisły. Dlatego też tutaj postanowili Krzyżacy założyć dwa silne ośrodki życia miejskiego: Toruń i Chełmno (Chełmża i Grudziądz już zaraz zaistniały jako miasta, bo nadali im Krzyżacy prawa miejskie- Toruń był lokowany w 1233 r.). Droga handlowa w tym miejscu istniała wcześniej; jak choćby trakt łączący grody ludności kultury łużyckiej, trakt ten istniał jako droga jeszcze wcześniejsza. Przez Chełmno i Toruń wiodł szlak bursztynowy. Przeprawy przez Wisłę pod Toruniem i pod Chełmnem są starsze niż same miasta. Lokalnie nazywa tą drogę z Kujaw do Prus.

*[...] Sprzyjało to osadnictwu. Na lewym brzegu Wisły od zakola naprzeciw Złotorii do ujścia rzeczki Zielonej stało pięć wsi: Ozchotino, Nieszawa, Nieszawka, nieznana z nazwy wioska i Wierdzelew leżący nad rzeczką Wierdzelewą, czyli obecną Zieloną Strugą. Teren spodobał się sprowadzonym w 1226 r. Krzyżakom, którzy stworzyli tu bazę wypadową. Na ich prośbę Konrad Mazowiecki wybudował niewielki gródek, który nazwali Vogelsang (Słowiczy śpiew). Leżał on gdzieś między dzisiejszymi Stawkami a Rudakiem i kontrolował jedną z dwu przepraw przez Wisłę. Krzyżacy dobrze wiedzieli, że ważniejsza jest ta druga, obwarowana ostrokołami i zasiekami przeprawa we wiosce Wierdzelew, lecz ich mizerne wtedy siły nie pozwalały się nią zająć. O jej militarnym charakterze świadczą zachowane do dziś nazwy wsi: Osiek Wielki na lewobrzeżu i Przysiek na prawym brzegu Wisły. [...]*<sup>12</sup>

## Przeprawy łodziami

Obie istniejące już za Krzyżaków przeprawy obsługiwały wtedy łodzie odpychane od dna kowanymi sprysami (kiczkami) - pięciometrowymi kijami zakończonymi metalowym okuciem. Choćby przeprawy te leżały blisko siebie, znacznie się różniły. Pierwsza koło Vogelsangu była krótka, około 600-metrowa, głęboka z szybkim nurtem rzeczny. Druga, nieopodal Wierdzelwa była długa - ponad 1,5 km - płytka o leniwym prądzie rzeki. I właśnie tę przeważnie wybierano, by bezpiecznie przekroczyć rzekę. Miała jednak ta przeprawa i swoje wady. Gdy poziom wody się podnosił, teren zmieniał się w ponad dwukilometrowe grzęzawisko. Wtedy, chcąc nie chcąc, trzeba było ruszyć na mniej bezpieczną przeprawę. Wprawdzie rzeka była tu głęboka i płynęła wartkim nurtem, ale dzięki niezabagnionym wysokim brzegom stwarzała dogodne warunki do jej pokonania. Jak wielkie znaczenie dla ówczesnych mieszkańców miały te przeprawy, niech świadczy fakt, że już w pierwszym

<sup>12</sup> Krzysztof Kalinowski; Historia toruńskich mostów, maszynopis- Internet.

przywileju chełmińskim wydanym w 1233 r. Krzyżacy zadbali, by znalazło się takie zdanie: "...nadaje się tu obu miastom [chodzi o Toruń i Chełmno] prawo swobodnego przewozu przez Wisłę z zastrzeżeniem, że zarówno członkowie Zakonu, jak i wszystkie osoby z nimi związane, mają być przewożone po wsze czasy bez żadnej opłaty".<sup>13</sup>

Krzyżacy jako feudalni panowie tej ziemi szybko położyli rękę na dochodach uzyskiwanych z przepraw, gdyż już w odnowionym przywileju chełmińskim w 1251 r. potraktowali przewozy jako regale, czyli monopolistyczne prawo panującego do czerpania wszystkich dochodów wyłącznie dla siebie. Równocześnie też rozszerzyli listę osób uprawnionych do darmowego przepłynięcia Wisły. Znaleźli się na niej ludzie opłacani i utrzymywani przez Zakon, posłowie obcych ziem, zakonnicy ze wszystkich zgromadzeń i duchowni świeccy. Ponadto zaostrzyli kary dla niesumiennych przewoźników. Kara za nieprzestrzeganie obowiązującej umowy obejmuje grzywnę w wysokości czterech szelągów.

## Wycofanie się Krzyżaków z nadzorowania przepraw przez Wisłę

*[...] Mimo rozszerzenia listy uprawnionych do bezpłatnego transportu, funkcjonujące w zależności od stanu wód przeprawy były nadal przedsięwzięciem dochodowym. Jednak utrapienia związane z ich zarządzaniem przerosły możliwości Krzyżaków, bo już w 1372 r. zrzekli się wszelkich praw do nich i przekazali je we władanie miastu, które też miało z nimi kłopoty prawne, finansowe i organizacyjne. Stan taki trwał do 1457 r., kiedy to król Kazimierz Jagiellończyk ostatecznie uporządkował te sprawy. [...]*<sup>14</sup>

Szybki rozwój Torunia i wzrost jego handlowego znaczenia skłaniały rajców i kupców do zastąpienia mostem kłopotliwych przewozów. Historyk toruński Karl Prätorius pierwszą wzmiankę o moście pontonowym w Toruniu umieszcza pod rokiem 1433, ale brak przekonujących dowodów na jego istnienie.

## Mosty w Toruniu

Toruń był lokowany przez Krzyżaków w 1233 roku na prawym brzegu Wisły, w miejscu, gdzie podłużna wyspa, a raczej kępa wiślana- zwana w dawnych wiekach Holmem, a obecnie Kępą Bazarową- rozdzielała rzekę na dwie odnogi: prawą- szerszą z głównym nurtem i lewą- węższą, zwaną Małą lub Martwą Wisłą.<sup>15</sup>

## Wojenny most pontonowy w Toruniu

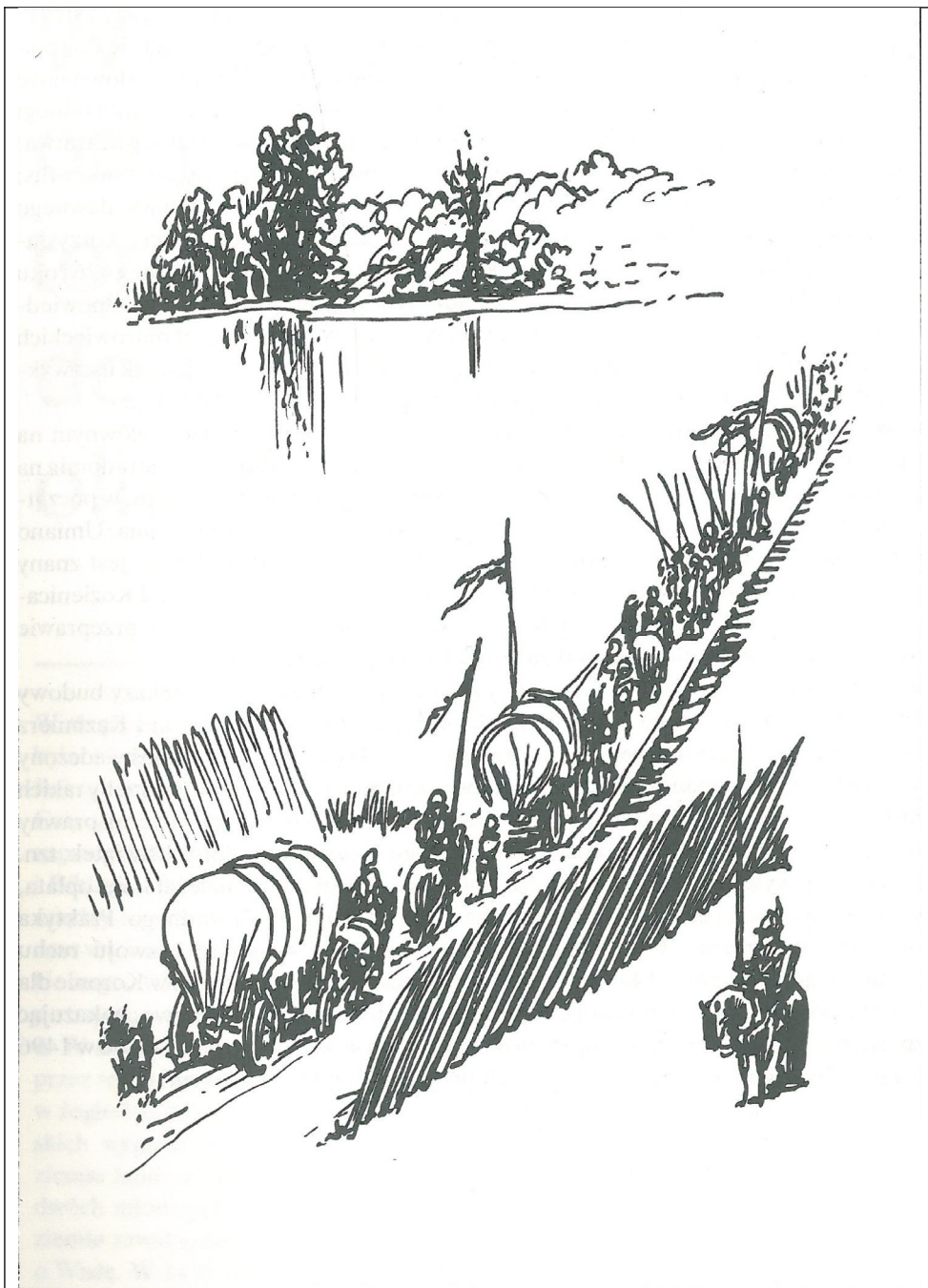
*[...] Dopiero wojna trzynastoletnia (1454-1466) dostarcza wiarygodnych dowodów na to, że pod Toruniem istniał most pontonowy. Świadczą o tym zachowane do dziś rachunki z 1458 r., dzięki którym wiemy, że w październiku i listopadzie 1454 r. aż dwukrotnie stawiano pod Toruniem taką konstrukcję. 12 września 1455 r. pospolite ruszenie pod dowództwem Kazimierza Jagiellończyka znów przeprawiało się po niej przez Wisłę. Kolejny przemarsz wojsk mieliśmy trzy lata później. Budowa ostatniego mostu pontonowego ruszyła 20 lipca 1461 r. Wyraźnie widać, że mosty miały charakter militarny i powstawały tam, gdzie w danej chwili były potrzebne. Ostatni toruński "pontonowiec" został spławiony Wisłą do Grudziądza, bo działania wojenne przesunęły się na północ. Można więc powiedzieć, że król zawsze zabierał ten most ze sobą. Może i dobrze, bo nie przynosił on Toruniowi żadnych materialnych korzyści, wręcz przeciwnie, narażał miasto na koszty. Pokazał jednak, że*

<sup>13</sup> Krzysztof Kalinowski; Historia toruńskich mostów, maszynopis- Internet.

<sup>14</sup> Krzysztof Kalinowski; Historia toruńskich mostów, maszynopis- Internet.

<sup>15</sup> Janusz Jankowski; MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej), Wyd. PAN, Wrocław 1973. Str. 22.

przeprawę opartą na zakotwiczonych łodziach przykrytych deskami łatwo zbudować. Najprawdopodobniej po 1466 r. w Toruniu istniał taki cywilny most, który był wrażliwy na poziom wody w Wiśle, a na zimę musiał być rozbierany. [...] <sup>16</sup>



Ryc. 6. Przeprawa wojsk przez rzekę mostem pontonowym. <sup>17</sup>

<sup>16</sup> Krzysztof Kalinowski; Historia toruńskich mostów, maszynopis- Internet.

<sup>17</sup> Aleksander Gieysztor; Wisła w średniowieczu [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i łączności, Warszawa 1982. Str. 29.

## Most na palach w Toruniu

Most na palach w Toruniu powstał jeszcze w XV w. Na wniosek Rady Miejskiej w 1496 r. Jan Olbracht nadał przywilej budowy w Toruniu stałego mostu drewnianego na palach, a raczej dwóch mostów przez obie odnogi Wisły. Budowę rozpoczęto 1 VI 1497 r. a zakończono przed Wielkanocą 1500 r. Most majstra Petera Postilla był usytuowany pomiędzy obecnymi mostami żelaznymi: kolejowym i starym mostem drogowym. Most ten istniał w tym miejscu do 1835 r., a zatem przez ponad 350 lat.<sup>18</sup>

Według przywilejów królewskich Olbrachta i Aleksandra budulec drzewny na budowę i odbudowę mostów toruńskich mógł być pobierany bezpłatnie z lasów królewskich.<sup>19</sup>

*[...] Drewniany most na palach w Toruniu zbudowany w latach 1497- 1500 istniał najdłużej ze wszystkich stałych mostów na ziemiach dawnej i ówczesnej Rzeczypospolitej. Rokrocznie naprawiany, uzupełniany i odbudowywany przetrwał do 1855 r. tj. ponad 350 lat.*

*W 1672 r. most toruński głównego nurtu Wisły został prawie doszczętnie zniszczony wraz z izbicami przez wiosenne wody i lody, mimo że zbudowany był na grubych palach i z grubych bali zamocowanych żelaznymi bolcami i klamrami. Nieraz jeszcze i w późniejszych latach palowe mosty toruńskie były niszczone przez lody, i przez wojny, ale do 1855 r. były one mimo wszystkich kosztów odbudowywane. W przerwach, gdy stałe mosty były zniszczone lub odbudowywane, oraz w czasie wojen, gdy zapewne mosty były celowo niszczone przez załogę toruńską, pojawiają się przejściowo, jak widać na starych rycinach, znowu mosty łyżwowe. [...]*<sup>20</sup>

## Most w Chełmnie

Hartnoch umieścił również w swoim dziele ryciny z mostami w Tczewie, Chełmnie, Braniewie, Działdowie i Ełku. Ponieważ mosty te, jak sześcioprzęsłowy most kolejowy przez Wisłę w Tczewie czy też czteroprzęsłowy most o podobnej konstrukcji również przez Wisłę w Chełmnie, przedstawione są w ówczesnej konwencji, nic nie możemy powiedzieć o ich konstrukcji.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Janusz Jankowski; MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej, Wyd. PAN, Wrocław 1973. Str. 22.

<sup>19</sup> Janusz Jankowski; MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej, Wyd. PAN, Wrocław 1973. Str. 23.

<sup>20</sup> Janusz Jankowski; MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej, Wyd. PAN, Wrocław 1973. Str. 56.

<sup>21</sup> Janusz Jankowski; MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej, Wyd. PAN, Wrocław 1973. Str. 61.

## Historia dróg w średniowieczu<sup>22</sup>

Przez całe stulecia (pomijam tu drogi Imperium Rzymskiego i niektóre drogi państwa Karola Wielkiego), bo aż do połowy XVII wieku nikt w Europie nie zajmował się drogami lądowymi. Szlaki komunikacyjne na nizinach, zwane drogami, gościńcami lub traktami, nie miały utwardzonej powierzchni, nie posiadały wytyczenia ich rowami odwadniającymi. Szlaki te nie były przez nikogo budowane, nie były przez nikogo naprawiane i nikt o nie dbał. Drogi zostały wydeptane przez pieszego i poszerzone kołami przejeżdżających wozów.

Szerokość dróg tym samym została ustalona nasileniem ruchu podróżnych i wielkością narzuconą terenem. Ostre spadki terenu były powszechnością. Drogi posiadały wyrwy wybijane kopytami końskimi, koleiny wyłobione kołami wozów, doły, które deszcz zamieniał w grzęzawiska ledwie możliwe do przebycia.

Jakkolwiek już w XIII wieku niektórzy władcy feudalni poczynili próby narzucenia szerokości drogi na ich terenach, jednakże cała ta czynność spaliła na panewce w zderzeniu z brakiem rowów przydrożnych wymuszających szerokość drogi.

Niebezpieczeństwo na drogach nie wynikało tylko ze złego stanu gościńca, gdzie można było na wybojach połamać koła, ugrzęznąć w błocie albo utopić się podczas przeprawy brodem. Z dróg korzystali nie tylko szacowni podróżni, kupcy wiozący swoje towary, ale na podróżnych czekali opryszkowie i skłonne do rozboju wojska nieprzyjaciela a nawet własne wojska goniące za łatwym łupem. Taki stan panował w wiekach średnich w całej Europie, również w Polsce.

W czasach feudalnego rozdrobnienia gospodarka każdej osady musiała być samowystarczalna, a więc nie była uzależniona od transportu towarów. Zainteresowany stanem dróg był feudalny władca, który musiał dość często przenosić się z miejsca na miejsce z całym wojskiem. Władców też interesowały sprawne środki łączności ze światem. Dobry stan dróg zapewniał sprawne kontakty polityczne, wojskowe i handlowe. Im droga była lepsza tym sprawniejsza była łączność ze światem.

Utrzymanie w dobrym stanie dróg, mostów i grobli wiązały się z przeznaczeniem na ten cel poważnych nakładów. Im silniejszy król lub udzielny książę tym były na ich terenie lepsze drogi, a więc lepsze warunki komunikacji.

Dobry stan dróg przekładał się na lepszy rozwój gospodarczy kraju. Tranzytowa sieć drogowa miała, według niektórych, wpływ na powstawanie miast i rozwój tychże. Skrzyżowania dróg (np. Chełmża) czy ustabilizowane brody (np. Chełmno) były załącznikiem do powstania miasta.

W XIV w. miasta w Polsce były już ustabilizowane, o miastach w ziemi chełmińskiej można powiedzieć, że taka stabilizacja miała miejsce już w XIII wieku. Budowa zamków w państwie krzyżackim również następowała głównie w miejscach krzyżowania się traktów handlowych i miejscach na traktach handlowych. Specjalnych dróg dla tranzytowych traktów handlowych w Europie nie było i nie mogło być. Wyjeżdżone trakty i szlaki stanowiące ówczesne drogi były dostępne dla wszystkich; swoich i obcych. Na początku XV wieku podstawowa część drogowa w ziemi chełmińskiej i najbliższym otoczeniu przedstawiała się następująco:

Drogi bałtyckie z Gdańska:

---

<sup>22</sup> „Historia dróg w średniowieczu” w niniejszej pracy historia dróg została napisana na podstawie opracowania Studenckiego Koła Naukowego Drogowców Politechniki Rzeszowskiej- pełny tekst jest umieszczony w Internecie. <http://knd.prz.edu.pl/portal.php?show=6>

- do Gniezna przez Skarszewy- Raciąż- Tucholę- Kamień- Nakło- Żnin,
- na Żmudź przez Elbląg- Królewiec,
- do Lubeki przez Słupsk- Sławno- Kołobrzeg- Stargard- Szczecin,
- do Torunia przez Elbląg- Malbork- Grudziądz- Chełmno i dalej prawym brzegiem Wisły,

Drogi pomorskie z Torunia:

- do Wrocławia przez Inowrocław- Strzelno- Powidz- Pyzdry- Żerków- Pleszew- Koźmin- Milicz- Trzebnicę,
- do Lwowa przez Brześć Kuj.- Przedecz- Łęczycę- Inowódz- Opoczno- Radom- Opatów- Sandomierz- Jarosław- Przemyśl- Gródek,
- na Litwę przez Dobrzyń- Rypin- Serock- Wyszków- Brok- Nieskurzyn- Gródek- Brańsk- Bielsk,
- do Krakowa przez Brześć Kuj.- Przedecz- Łęczycę- Zgierz- Piotrków- Rosprzę- Miechów- Słomniki.

Analiza podstawowej sieci dróg polskich w wiekach średnich nie jest jednak możliwa bez uprzedniego zbadania mechanizmu działania słynnego "prawa składu".

Większość władców feudalnych, znajdujących się w stałych tarapatkach finansowych, była w znacznym stopniu uzależniona od średniowiecznych miast bogacących się na handlu i rzemiośle. Zależność ta dała osobliwy rezultat. W zamian za określone, bardzo zróżnicowane, usługi świadczone przez rady miejskie, jak pożyczki pieniężne, uznanie władzy, otwarcie bram miejskich itp., udzielnicy książęta przyznawali poszczególnym miastom przywileje na monopolistyczną sprzedaż w mieście wszelkich dowożonych towarów. W praktyce prowadziło to do nałożenia na obcych kupców obowiązku sprzedaży kupcom miejscowym swoich towarów i do zakazu wywożenia z miasta artykułów obcego pochodzenia. Jest to właśnie prastare prawo składu.

Trudno ustalić, kto pierwszy, gdzie i kiedy prawo to wprowadził, można tylko stwierdzić, że w zachodniej Europie już w XIII wieku było to prawo stare. Oto przywilej wydany Kolonii w 1259 roku przez arcybiskupa Konrada:

*"...Który kupiec z Węgier, Czech, Polski, Bawarii, Szwabii, Saksonii, Turynii, Hesji, Flandrii, Brabantu albo z innego kraju próbuje wyjechać z Kolonii (ominąć Kolonię), może być zatrzymany przez każdego mieszczanina Kolonii, który go chwyci, i ukarany zgodnie ze starym zwyczajem, który lud zwie "hansen..."*

Ten "stary zwyczaj" był prawdopodobnie zgodny z organizacją handlu we wczesnym średniowieczu, kiedy to kupcy rezygnowali z dalszych podróży lądem przez obce tereny. Być może, grały tu rolę zarówno względy rzeczowe- bezpieczeństwo, nieznajomość dróg i warunków przejazdu, jak również powody irracjonalne, w rodzaju powszechnej wówczas obawy przed smokami, mocami piekielnymi itp.

W rezultacie część transakcji handlowych odbywała się systemem "sztafetowym". Towar sprzedawano po prostu kupcowi z sąsiedniego grodu, odległego o kilkadziesiąt kilometrów, a ten z kolei odprzedawał go dalej, oczywiście doliczając własny zysk. W wiekach późniejszych, gdy znacznie wzrósł zasięg podróży kupieckich, zagroziło to interesom pośredniczących miast i poszczególnych pośredników. Prawdopodobnie z ich inicjatywy zostało wprowadzone "prawo składu", narzucające obcym kupcom pośrednictwo przymusowe.

Pod koniec średniowiecza prawo to zostało rozbudowane i zróżnicowane. Mogło ono dotyczyć wszystkich towarów lub tylko niektórych, mogło być "bezwzględne", to jest zakazujące w

ogóle wywozu z miasta całego transportu przywiezionego przez obcego kupca, lub "względne", to jest zobowiązujące go do wystawienia przez kilka lub kilkanaście dni towaru na sprzedaż hurtem- "w całość". Dopiero w przypadku braku miejscowego nabywcy obcy kupiec mógł wywieźć swój towar z miasta.

W miarę upływu lat prawo składu zaczęło obrastać lokalnymi przepisami zwyczajowymi, działającymi zawsze na niekorzyść "obcego". W niektórych miastach zachodniej Europy doszło do zupełnych absurdów- władze miejskie były na przykład uprawnione do konfiskaty towaru, który w trakcie przeładunku dotknął ziemi.

W Niemczech prawo takie (Grundruhrrecht) obowiązywało zresztą nie tylko w miastach. Jeżeli w drodze na skutek np. uszkodzenia wozu towary wypadły na ziemię- co przy fatalnym stanie dróg było wielce prawdopodobne- dawało to poważne korzyści. Prawo to, być może, obowiązywało i w Polsce- świadczyłoby o tym stare porzekadło "co z woza spadło, to przepadło". Ale może odnosiło się ono do stosunków panujących w obcych krajach, do których wyprawiali się nasi kupcy po jakieś atrakcyjniejsze towary. [...] <sup>23</sup>

*[...] Mosty i promy służyły nie tylko kupcom i podróżnym. Liczne lokalne wojny prowadzone w średniowieczu przez panów feudalnych wymagały sprawnej organizacji przepraw przez rzeki, które były najpoważniejszymi przeszkodami w przemarszu wojsk. Mosty takie musiały być solidnie budowane, gdyż ówczesne armie rycerskie z reguły prowadziły ze sobą pokaźne tabory ze sprzętem wojennym i żywnością.*

*Przez niezbyt głębokie strumienie i potoki budowano najczęściej mosty drewniane o konstrukcji, którą dzisiaj nazywamy leżajową. Pale bito w dno, łączono oczepami, na których układano belki podłużne, i kryto dyliną, otrzymując w ten sposób konstrukcję trwałą i szybką w budowie. System ten stosowany był już we wczesnym średniowieczu nawet na ziemiach słowiańskich, zacofanych pod względem technicznym. [...] <sup>24</sup>*

---

<sup>23</sup> „Historia dróg w średniowieczu” fragment napisany na podstawie opracowania Studenckiego Koła Naukowego Drogowców Politechniki Rzeszowskiej, Str. 4/10- pełny tekst jest umieszczony w Internecie. <http://knd.prz.edu.pl/porta1.php?show=6>

<sup>24</sup> „Historia dróg w średniowieczu” fragment napisany na podstawie opracowania Studenckiego Koła Naukowego Drogowców Politechniki Rzeszowskiej, Str. 5/10- pełny tekst jest umieszczony w Internecie. <http://knd.prz.edu.pl/porta1.php?show=6>



## Wybrane zamki i strażnice w ziemi chełmińskiej w XIII wieku

Poniższa mapa pokazuje rozmieszczenie zamków w ziemi chełmińskiej na tle dróg lądowych, nie ma, niestety, naniesionych dróg wodnych ze średniowiecza, mapa nie pokazuje mniejszych rzek a przecież we wczesnym średniowieczu rzeki te stanowiły uczęszczane szlaki wodne, zamki kontrolowały również drogi wodne, np. zamek w Papowie Biskupin był posadowiony na skarpie przy rzece Browina (wówczas, gdy budowano zamek Browina była rzeką spławną i żeglowną) i jednocześnie spełniał on funkcje pobierania opłat przy drodze handlowej prowadzącej z Chełmży do Chełmna. Zamek w Toruniu na duże opłaty płynących po Wiśle statków spowodował duże niezadowolenie władz miejskich.



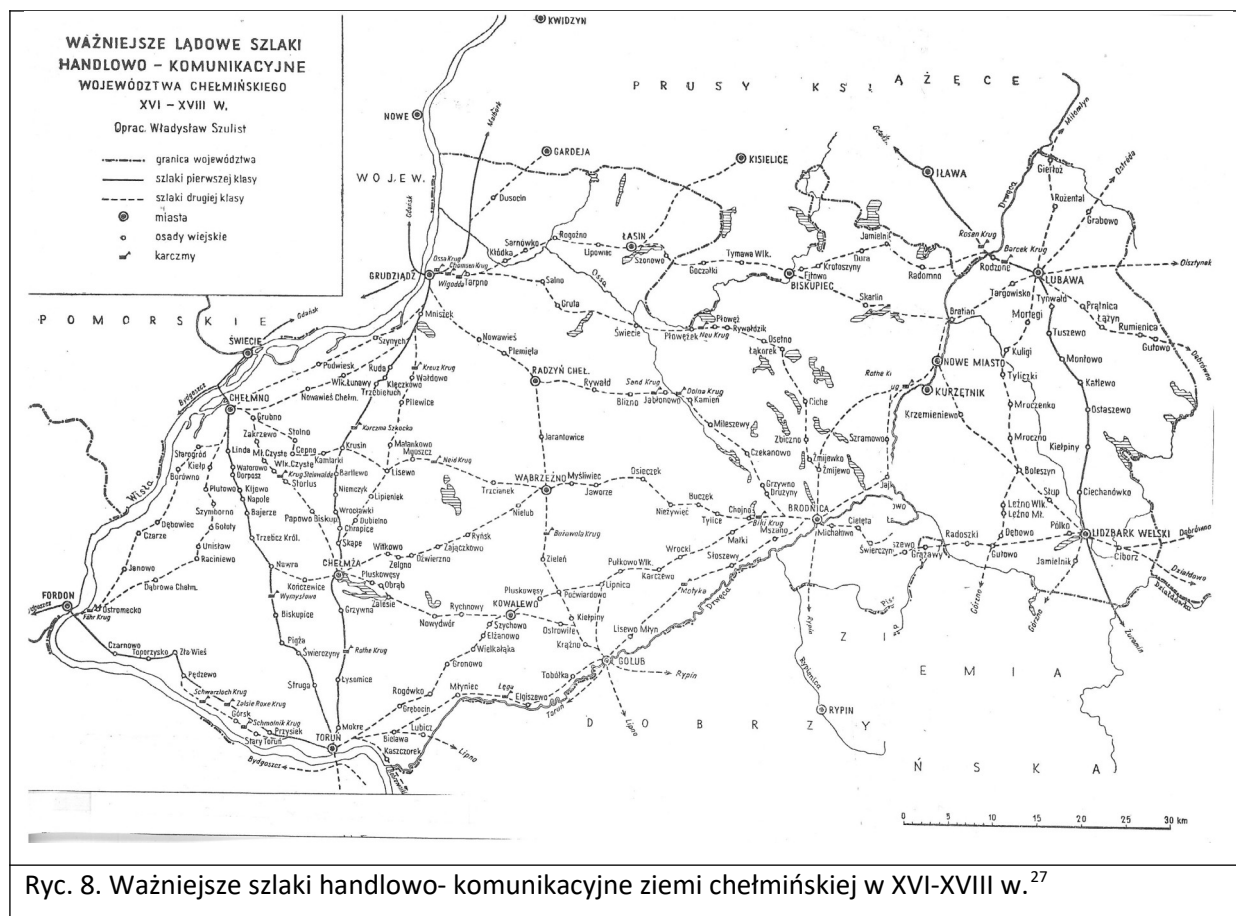
Ryc 7. Zamki ziemi chełmińskiej na tle sieci dróg handlowych (ryc. B. Wasik, wg Bartoszewicz 1996)<sup>25</sup>

Za istnieniem szlaków komunikacyjnych w tym właśnie miejscu przemawiają takie dane, jak wczesnośredniowieczne grody, bramy miejskie, przedmieścia, sieć wodna, rola ośrodków władzy administracyjnej, w tym również miasta, komory celne, przewozy na Wiśle i Drwęcy, mosty, siedziby najstarszych parafii, pojedyncze karczmy, tradycja ludowa, ukierunkowanie i kształt wsi.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Bogusz Wasik; Budownictwo zamkowe na ziemi chełmińskiej (od XIII do XV wieku), Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń 2016, str. 28, Ryc. 2

<sup>26</sup> Hubert Rabant; HISTORYCZNE I OBECNE SZLAKI KOMUNIKACYJNE ZIEMI CHEŁMIŃSKIEJ, maszynopis, Instytut Geografii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.

## Wybrane lądowe szlaki handlowo- komunikacyjne ziemi chełmińskiej w XVI- XVIII w.

Ryc. 8. Ważniejsze szlaki handlowo- komunikacyjne ziemi chełmińskiej w XVI-XVIII w.<sup>27</sup>

Przedstawione na mapie szlaki z XVI-XVIII w. to drogi główne o charakterze tranzytowym a nawet międzynarodowym, o dużym natężeniu ruchu oraz drogi łączące ośrodki władzy administracyjnej, w tym również miasta między sobą. Poza tym istniały jeszcze podrzędne szlaki łączące miejscowości między sobą oraz drogi, które miały znaczenie wyłącznie dla danej miejscowości.

Lądową sieć drożną województwa chełmińskiego w XVI-XVIII w. można podzielić na 4 klasy dróg:

- 1) Drogi o charakterze wybitnie tranzytowym i nawet międzynarodowym, o wielkim nasileniu ruchu.
- 2) Drogi łączące poszczególne ośrodki władzy administracyjnej, w tym również miasta między sobą.
- 3) Drogi łączące poszczególne miejscowości między sobą.
- 4) Drogi mające znaczenie tylko dla danej miejscowości.

Poniżej zostaną opisane tylko drogi pierwsze i drugie. Do pierwszej klasy można zaliczyć umownie: Toruń- Grudziądz (1), Toruń- Bydgoszcz (2), Toruń- Chełmno (3) i Iława- Lidzbark (4).

<sup>27</sup> Władysław Szulist; WAŻNIEJSZE LĄDOWE SZLAKI HANDLOWO- KOMUNIKACYJNE WOJEWÓDZTWA CHEŁMIŃSKIEGO W XVI-XVIII W. [w:] ZAPISKI HISTORYCZNE – TOM XXXVIII – ROK 1973 Zeszyt 1

1. Toruń- Mokre- Łysomice- Grzywna- Chełmża- Skąpe- Chrapice- Wrocławki- Niemczyk- Bartlewo- Krusin- Trzebieluch- Klęczkowo- Ruda- Mniszek- Grudziądz.

Trasa z Torunia do Grudziądza miała jeszcze boczne odgałęzienie pomiędzy Skąpem i Mniszkiem przez Lisewo. Ze Skąpego wiodła przez Dubielno, Lipienek, Lisewo, Malankowo, Pilewice, Wałdowo Szlacheckie, by w Mniszku połączyć się z głównym traktem. Za Wałdowem Szlacheckim stała karczma (Kreuzkrug). Wydaje się, że trakt z Torunia przez Rudę należał do bardziej ruchliwych niż przez Lisewo. Rudę bowiem wymieniają kilka razy źródła.

2. Toruń- Przysiek- Pędzewo- Zła Wieś- Toporzysko- Czarnowo- Fordon- Bydgoszcz.
3. Toruń-Struga- Świerczyny- Pigża- Biskupice- Nawra- Trzebcz- Bajerze- Napole- Kijewo- Dorposz- Watorowo- Linda- Chełmno.
4. Iława- Rodzone- Lubawa- Tynwałd- Tuszewo- Montowo- Katlewo- Ostaszewo- Kiełpiny- Ciechanówka- Lidzbark.

Jako trakty drugiej klasy można przyjąć umownie następujące: Golub- Grudziądz (1), Brodnica- Radzyń Chełmiński (2), Chełmża- Chełmno (3), Chełmno- Bydgoszcz (4), Chełmno- Brodnica (5), Chełmża- Kowalewo (6), Toruń- Brodnica (7), Grudziądz- Brodnica (8), Grudziądz- Chełmno (9), Grudziądz- Chełmno (10), Nawra- Wąbrzeźno (11), Toruń- Brodnica (12), Brodnica- Lidzbark (13), Grudziądz- Lubawa (14), Nowe Miasto Lubawskie- Lidzbark (15), Lubawa- Górzno (16), Brodnica- Nowe Miasto Lubawskie (17), Chełmno- Bydgoszcz (18), Lubawa- Biskupiec Pomorski (19), Lubawa- Dąbrówno (20).

Charakterystyczny dla ziemi chełmińskiej jest układ hydrograficzny rzek Drwęcy, Wisły i Osy. W ślad za nim poszła sieć osadnicza. Od tej ostatniej, szczególnie w miastach, została uzależniona w decydującej mierze sieć drożna. Widać to szczególnie przy przewozach i mostach w miastach: Toruń, Grudziądz, Golub, Brodnica, Nowe Miasto Lubawskie, jak również w miejscowościach: Fordon, Złotoria, Lubicz, Rodzone, Świecie nad Osą i Kłódka.

Sieć drożna tranzytowa koncentrowała się w miastach Toruniu, Grudziądzu, Chełmnie i we wschodniej części województwa. Lokalna sieć drożna przeplatała się z drogami tranzytowymi. Lokalna sieć drożna występowała głównie w środkowej części województwa.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Władysław Szulist; WAŻNIEJSZE LĄDOWE SZLAKI HANDLOWO- KOMUNIKACYJNE WOJEWÓDZTWA CHEŁMIŃSKIEGO W XVI-XVIII W. [w:] ZAPISKI HISTORYCZNE – TOM XXXVIII – ROK 1973 Zeszyt 1

## SZLAKI WODNE ZIEMI CHEŁMIŃSKIEJ

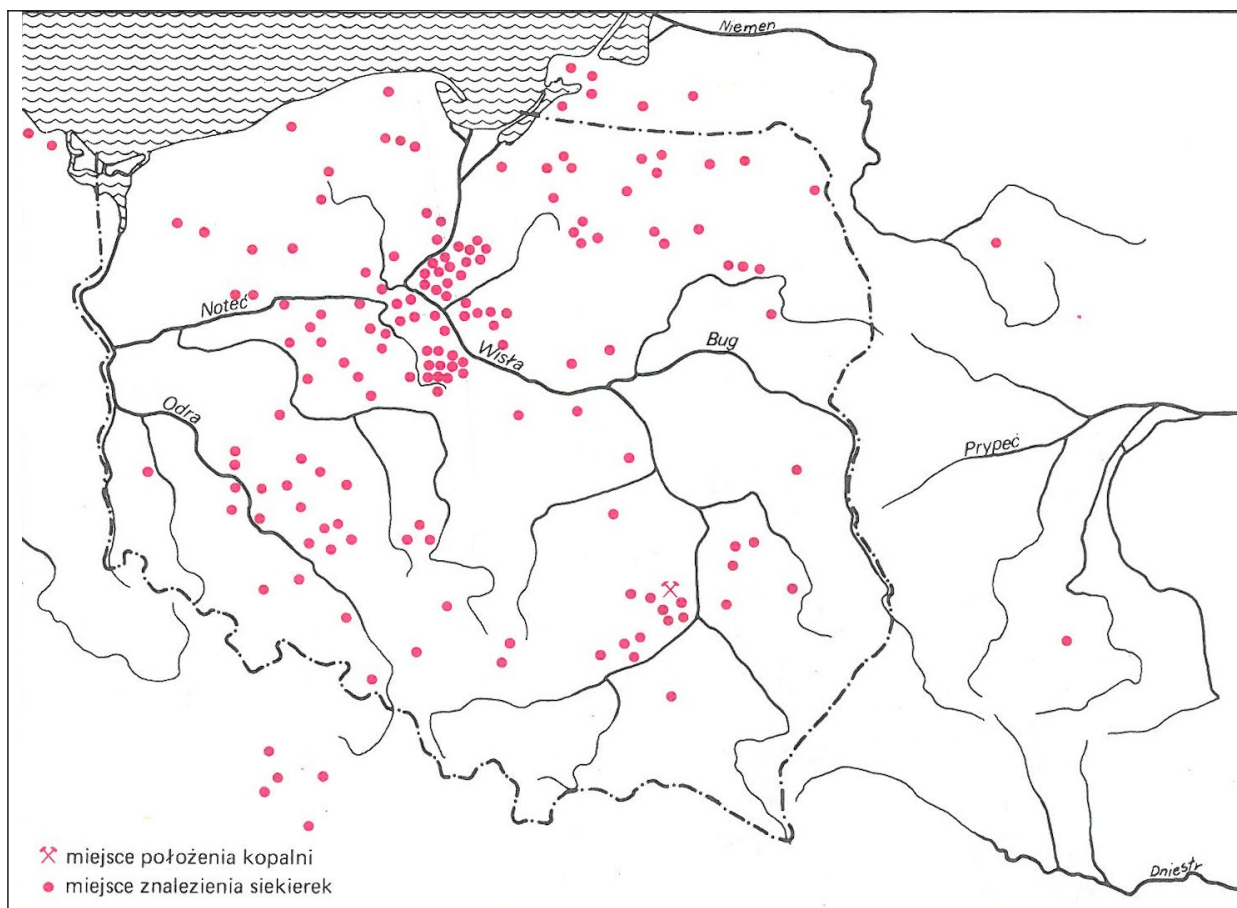
### Wisła- główny szlak wodny także ziemi chełmińskiej

Wisła obfitująca od zarania w wodę pitną i faunę wodną jest od zejścia ostatniego lądolodu najważniejszym dla polskich ziem szlakiem komunikacyjnym. [...] Wraz z cofaniem się zlodowacenia, następującym w późnym glacie (najstarszy Dryas, Bölling, starszy Dryas, Alleröd, młodszy Dryas), na który przypada późny paleolit (od ok. 11500 – 8300 lat p.n.e.), pojawiły się warunki do powiększania się ekumeny, przesuwania się ekosfery człowieka na północ, a wraz z tym faktem wzrastało znaczenie Wisły jako ważnego ciągu osadniczego i komunikacyjnego. Był to jednocześnie okres, w którym następowały zmiany koryta Wisły (np. w okolicach Warszawy), o czym świadczą badania w Całowaniu pod Otwockiem, wskazujące, że zmiany te zachodziły w młodszy glacie. Ilustrują one nasilenie się znaczenia Wisły jako czynnika skupiającego osadnictwo, a dalej ułatwiającego przesuwanie się grup ludzkich i ciągu komunikacyjnego, pozwalającego na uzyskanie różnych minerałów (zwłaszcza soli i krzemienia). W okresie tym coraz większe znaczenie w procesach kulturotwórczych, a także jako centra koczowisk, zajmują oprócz górnej Wisły jej partie środkowe. Jest to widoczne zwłaszcza w grupie kultur mazowszańskich, których pierwotne główne skupienie znajdowało się w okolicach Warszawy, skąd rozszerzyły się one na teren niemal całej Polski, a także poza jej granice. Z Małopolski (z Gór Świętokrzyskich) natomiast sprowadzano Wisłą na Mazowsze wyborny krzemień woskowo- czekoladowy do wyboru narzędzi. W Świdrach Wielkich znaleziono duże ilości tego surowca, co dodatkowo potwierdza przypuszczenie o jego transporcie drogą wiślaną. [...] <sup>29</sup>

Nierównomierny podział występowania bogactw mineralnych jest powodem transportowania już w całym okresie neolitu Wisłą tychże surowców z miejsc ich występowania w inne miejsca zapotrzebowania. I tak nad Bałtykiem na wschód od Wisły leżały bogate złoża bursztynu zwanego „złotem północy”. Wyroby z bursztynu znajduje się po dziś dzień w wielu różnych siedliskach grup neolitycznej ludności z terenu całej Polski. Neolit, datowany na lata od około 4500-1800/1600 p.n.e., to w dalszym ciągu okres dominacji krzemienia jako surowca do produkcji wielu narzędzi pracy i walki. Narzędzia te starano się wykonywać z dobrego gatunku surowca. Szczególne jego skupienie występuje między Ćmielowem a Zawichostem- z tego terenu więc transportowano Wisłą również do ziemi chełmińskiej krzemień dobrej jakości. Wisła odgrywała pewną rolę w transporcie wyrobów miedzianych pochodzących z południa. W dolinie Wisły natrafiono też na warsztaty odlewnicze miedzi pochodzące z neolitu (Złota pod Sandomierzem i w Ćmielowie pod Opatowem). <sup>30</sup>

<sup>29</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 12 i 13

<sup>30</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 14.



Ryc. 9. Rozprzestrzenianie siekier z krzemienia pasiastego (dolnoaostarskiego) z Krzemionek koło Opatowa (według B. Balcera; *Krzemień świciechowski w kulturze pucharów lejkowatych-Eksploracja, obróbka, rozprzestrzenienie*. Wrocław- Warszawa- Kraków- Gdańsk 1975).<sup>31</sup>

[...] .... strefa nadodrzańska podlegała innym układom kulturowym (w sensie archeologicznym), aniżeli strefa nadwiślańska. W ramach tych różnych struktur obie rzeki nie straciły swego dawnego znaczenia. Była więc Wisła w pierwszym okresie brązu (ok. 1800/1600- 1400 p.n.e.) osią spinającą osadnictwo o cechach neolitycznych, a równocześnie jednej z peryferyjnych grup kultury unietyckiej. Przy czym szczególne znaczenie dla procesów osadniczych miały w tym czasie obszary położone głównie na lewym brzegu Wisły, a mianowicie w rejonach górnej Wisły i Kujaw.[...]<sup>32</sup>

W drugim okresie epoki brązu miała Wisła również duże znaczenie w kształtowaniu się „polskich” odłamów kultury trzcinieckiej z różnych elementów południowych i lokalnych.<sup>33</sup>

W trzecim okresie na znacznych obszarach ziem polskich panuje już niepodzielnie kultura łużycka. Kultura łużycka na ziemiach polskich od tego momentu będzie trwać niemal przez 1000 lat (od ok. 1250/1200 do 300r. p.n.e.). Na Kujawach i Ziemi Chełmińskiej lokuje się grupa kujawsko-

<sup>31</sup> Witold Hensel; *Wisła w pradziejach* [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 15.

<sup>32</sup> Witold Hensel; *Wisła w pradziejach* [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 15 i 16.

<sup>33</sup> Witold Hensel; *Wisła w pradziejach* [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 16.

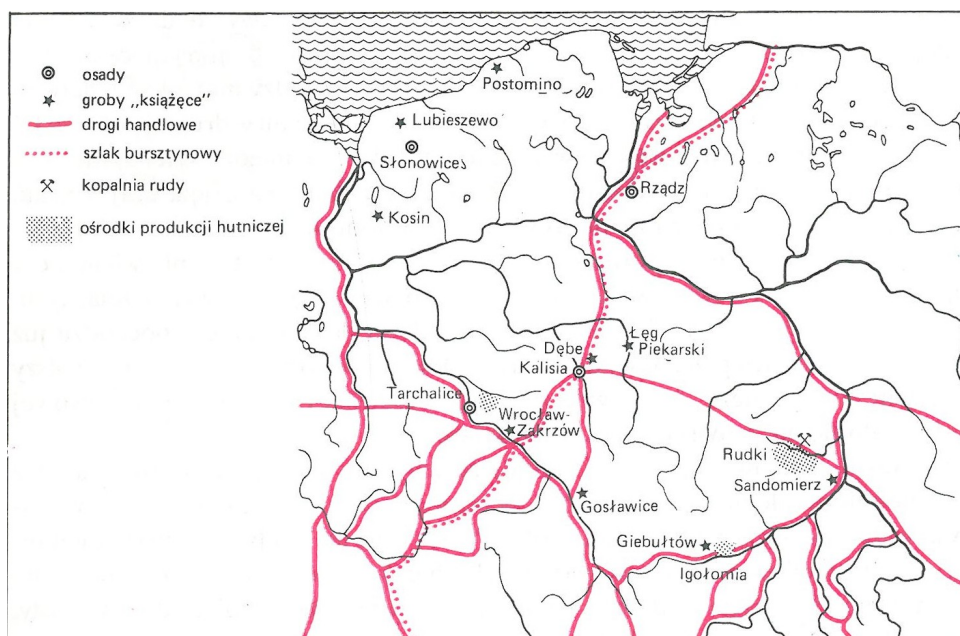
chełmińska. W następnym czwartym okresie brązu (ok. 1000- 800 r. p.n.e.) wraz z rozwojem osadnictwa wzrasta znaczenie i wykorzystanie Wisły. Wisła spełniała bądź funkcje spinające bądź funkcje łączności granicznego osadnictwa. Taki stan rzeczy utrzymywał się aż po starszy okres halsztacki, a nawet po młodszy okres halsztacki (500- 400 r. p.n.e.).<sup>34</sup>

Wisła w okresie halsztackim- niezależnie od funkcji spełniającej w osadnictwie, wraz ze swymi dopływami stanowiąc kościec różnych grup- straciła jakby swoje znaczenie jako droga komunikacyjna wiążąca obszar Polski z południem Europy.<sup>35</sup>

*[...] W młodszy okresie halsztackim w górę rzeki przedostawały się niektóre produkty brązowe z grupy kujawsko- chełmińskiej. Około połowy I tysiąclecia p.n.e. Wisła była jednym z trzech szlaków przenikania elementów scytyjskich do Polski. [...]*<sup>36</sup>

Resztki ludności kultury łużyckiej utrzymywały się jeszcze na Kujawach i w Ziemi Chełmińskiej jeszcze gdzieś od 300 do 150 r. p.n.e.- jeśli chodzi o dolinę Wisły.

Ekspansja drobnych grup Celtów sięga niemal Ziemi Chełmińskiej. W tym czasie występuje na ziemiach polskich ogromny rozwój metalurgii żelaza. Ma to wszystko duże znaczenie w rozwoju drogi handlowej jaką jest Wisła w okresie rzymskim.



Ryc. 10. Główne śródlądowe szlaki handlowe łączące w okresie rzymskim obszar Polski z innymi ziemiami, wraz z zaznaczeniem miejsc położenia niektórych ośrodków produkcji i grobów książęcych<sup>37</sup>

<sup>34</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 16 i 17.

<sup>35</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 17.

<sup>36</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 18.

<sup>37</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 19.



*[...] Mimo dość niekompletnego zbadania w Polsce stanowisk z samego początku wczesnego średniowiecza (V/VI- VII w. n.e.), już dotychczasowe ujęcia kartograficzne wskazują, że w wiekach tych nie straciły znaczenia jako ośrodki skupiające osadnictwo regiony położone nad górną Wisłą oraz Kujawy. Korzystne warunki ekologiczne i narastający wyż demograficzny sprawiły, że w następnych stuleciach znaczenie Wisły jeszcze bardziej wzrosło, przy czym jego pierwsze apogeum nastąpiło w VIII i IX wieku. [...]*<sup>38</sup>

W źródłach pisanych Wisła często już występuje jako odniesienie topograficzne do zdarzeń- u Galla Anonima. W historiografii mistrza Wincentego Wisła już ma jako polska rzeka bardzo szeroki opis. W późniejszym dziejopisarstwie Wisła doczekała się nawet opisu klęsk żywiołowych- powodzi. Jan Długosz poświęcił Wiśle wiele miejsca opisując powódzie, ale Wisła otrzymała opis swej sieci hydrograficznej. *[...] Wisła na niżu środkowopomorskim przepływa przez kilka krajobrazów osadniczych, które w skali wielkich jednostek zarządu piastowskiego połączyła w X i XI wieku prowincja mazowiecka ze stolicą państwową i diecezjalną w Płocku. Prowincja ta sięgała w XI i XII wieku ujścia Pilicy na południu, a ujść Ossy i Brdy na północnym zachodzie. Wydzieliły się w niej w XII i XIII wieku Kujawy z własną diecezją sprzed połowy XII wieku, Ziemia Dobrzyńska i Ziemia Chełmińska, ale wcześniej istniały tu wyraźnie odrębne krainy. [...]*<sup>39</sup> Na Ziemi Chełmińskiej i w ziemiach okolicznych zaludnienie było dość gęste co sprzyjało zbliżeniu do siebie grodów nadwiślańskich. Były to grody: Zakroczyn poniżej ujścia Narwi, Wyszogród naprzeciw ujścia Bzury, potem Płock i Dobrzyń, a na Kujawach Włocławek, Przypust, Słońsk i poza ujściem Brdy Wyszogród, a na Ziemi Chełmińskiej Chełmno i Grudziądz. Ponadto w wymianie towarów uczestniczyły grody w dopływach Wisły jak np.: Chełmża (dawna nazwa Łoza) leżąca nad rzeką Browina. Czytelna jest rola Wisły jako szlaku komunikacji wodnej i zapory do przekraczania na stałych przewozach, które obsługiwały ruch lokalny jak i tranzytowy.

---

<sup>38</sup> Witold Hensel; Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 19.

<sup>39</sup> Aleksander Gieysztor; Wisła w średniowieczu [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 21 i 22.

Ryc. 11. Wisła w średniowieczu<sup>40</sup>

### Drwęca- szlak wodny ziemi chełmińskiej

Za najstarszy w Polsce jest uważany **Kanał Dobrzycki** wykopany – jak się przypuszcza – przez pruskich jeńców w latach 1331–34 za zgodą krzyżackiego komtura z Dzierzgonia na wniosek mieszkańców Zalewa. Połączył jezioro Ewingi z Jeziorakiem, z którego wypływa Iławka wpadająca do Drwęcy, dopływu Wisły. Zboże z Zalewa wysyłano tą drogą do Gdańska.

Rzeka Wel stanowiła w średniowieczu i obecnie stanowi dopływ Drwęcy. We wczesnym średniowieczu Wel była niewielką rzeką, zaś Wkra nazywana w górnym biegu Wkrą Wielką dopływała do Ciborza, gdzie zmieniała bieg na południowy. Na przełomie XIV i XV w. Krzyżacy zlecili wykonanie przekopu kierując wody większej Wkry w koryto rzeki Wel, która stała się rzeką żeglowną i można było dostarczać tą drogą towary i drewno do Gdańska.<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Aleksander Gieysztor; Wisła w średniowieczu [w:] WISŁA, Monografia rzeki, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982. Str. 27.

<sup>41</sup> Piotr Skurzyński "Warmia, Mazury, Suwalszczyzna" Wyd. Sport i Turystyka - Muza S.A. Warszawa 2004 s. 251



**Osa (Ossa)- szlak wodny ziemi chełmińskiej**

Rzekę wzmiankowano już w starych dokumentach historycznych w 1222 r. jako północną granicę ziemi chełmińskiej będąc tym samym granicą między ówczesnym Mazowszem i Prusami. Osa była spławna więc zapewne tą drogą wysyłano drewno do Gdańska.

## Droga wodna z Chełmży do Wisły

### Drogi wodne Gotów i Gepidów

W dawnych wiekach, nawet jeszcze w średniowieczu drogi wodne stanowiły podstawę do transportu osób i towarów.

Cmentarzysko Gotów w Brąchnówku, kilka kilometrów od Chełmży- miasta leżącego w centralnym punkcie ziemi chełmińskiej, jako jedno z wielu gockich cmentarzysk występujących w dorzeczu Wisły określa miejsca zasiedlenia Gotów, z tego miejsca, z tej okolicy jest również możliwość bezpośredniej żeglugi rzeką Wisłą do Morza Bałtyckiego i do Skandynawii. Nie ma najmniejszych wątpliwości, że Goci i Gepidzi posiadali łodzie, używali je więc do przewozu osób i towarów. Były to łodzie klepkowe z napędem wiosłowym (taka przynajmniej jest hipoteza- do dzisiaj nauka nie posiada dostatecznie pewnych danych). Jordanes, autor kroniki *Getica* mówi nawet o posiadaniu przez Gotów statków- nie dajemy jeszcze temu wiary. Goci byli na Pomorzu od II – V w.

Drogi wodne Gotów i Gepidów są te same, które wykorzystywała ludność kultury łużyckiej i pomorskiej. Zmienił się jednak poziom wód gruntowych, poziom wód w zbiornikach wodnych i poziom wód w rzekach. Generalnie na Pomorzu powierzchnia ziemi podlegała cały czas osuszaniu, chociaż okolica Chełmży była terenem posiadającym dwa jeziora (Jez. Miałkusz i Jezioro Chełmżyńskie) i terenem obfitującym w okoliczne bagna.

Lokalnie wspinałymi drogami były rzeki Fryba i Browina- już w średniowieczu prowadziły one nie tylko do przystani leżących nad Wisłą, ale pływano dalej, w szeroki świat (Morze Bałtyckie, Morze Północne, ocean i jeszcze dalej wszędzie tam, gdzie docierali Wikingowie, bo aż do Islandii, Grenlandii, Ameryki Płn.).

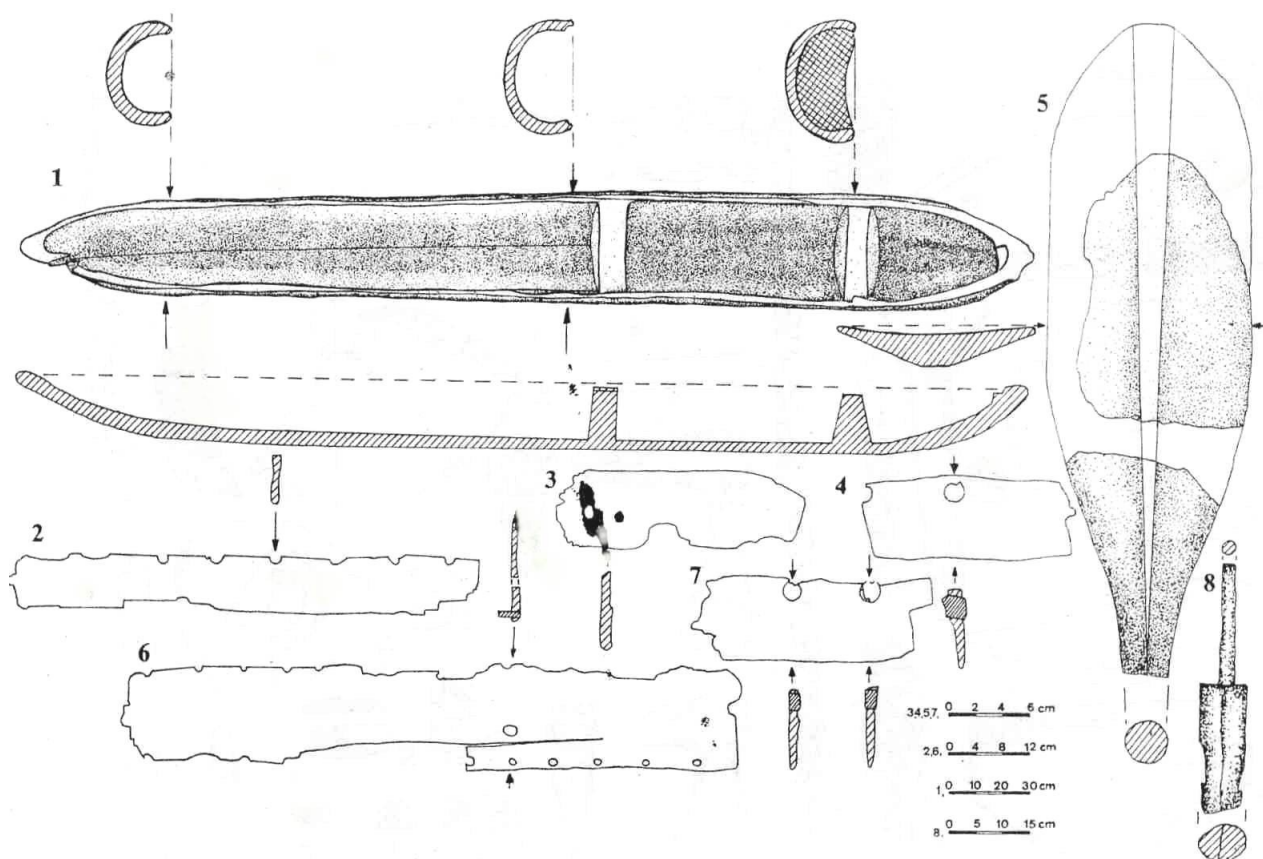
### Przystań Wikingów w Łozie (Łoza to dawna nazwa Chełmży)

Z konieczności trzeba przenieść miejsce dociekań nad Morze Czarne- tj. tam, dokąd poszli Goci, tam skąd przyszli Słowianie. Trzeba bowiem odpowiedzieć sobie na pytanie, czy łodzie klepkowe, które później występują u Słowian są to te same, które ci Słowianie ze sobą przynieśli? Jeśli już to łodzie klepkowe najpewniej musiały powstać jako pierwsze w terenie nadmorskim, bo tam zafalowanie wód stawia znacznie wyższe wymagania niż to jest na śródlądziu. Ale i na śródlądziu, aby zwiększyć nośność łodzi dobudowywano po kilka klepek na każdą burtę dłubanki.

Za przykład łodzi, która mogła w Łozie do pomostu zawijać podam łódź słowiańską typową dla śródlądzia, chociaż z pewnością Łoza była w kręgu handlu bałtyckiego- handlem tym z pewnością zajmowali się wikingowie (czytaj Duńczycy). Polecam zatem analizę znalezisk dokonanych przez pracowników naukowych UMK w Toruniu, przedstawiam wnioski z tej analizy poniżej.

Głównie chodzi mi teraz o łodzie zwane bordynkami (**Burdyna** [bordynka] – łódź, która wzięła początek od dłubanki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy "*nadbojnaja łodka*" i szwedzkiej "*bording*"). Występuje już w XII wieku, a ulegając ewolucji przetrwała na Pomorzu Gdańskim do XIX wieku.

Łodzie tu przedstawiane zostały odnalezione na przepięknym Jeziorze Bobięcino Wielkie, koło Miastka, gdzie w IX-XIIw., na wyspie istniał gród. Do wyspy był doprowadzony most. (Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *RUCHOME MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE Z ARCHEOLOGICZNYCH BADAŃ PODWODNYCH RELIKTÓW MOSTU WCZESNOŚREDNIOWIECZNEGO W BOBĘCINIE KOŁO MIASTKA, WOJ. SŁUPSKIE, Z LAT 1977—1983*);



3. Bobęcin, gm. Miastko, stan. 3. 1 dłubanka, 2—4, 6, 7 deski poszycia łodzi, 5 wiosło, 8 palka ciesielska

Ryc. 12- dłubanka i inne elementy łodzi klepkowej, wiosło

#### ...” DŁUBANKI, POSZYCIA ŁODZI KLEPKOWYCH ORAZ WIOSŁA

Wśród zabytków drewnianych z omawianego stanowiska na szczególną uwagę zasługuje łódź dłubankowa, a także kilka fragmentów poszycia łodzi klepkowych oraz fragment wiosła. Odkryta dłubanka była mocno wklonowana między palami stanowiącymi pozostałości filarów mostu. Jej wnętrze w momencie odkrycia wypełnione było dużymi kamieniami polnymi, co mogłoby wskazywać na celowe jej zatopienie. Być może, iż mamy tu do czynienia z ofiarą zakładzinową związaną z bliżej nam nieznanymi wierzeniami. Łódź tę wykonano z jednego pnia drzewa dębowego. Miała ona długość 3,76 m i maksymalną szerokość w partii rufowej 45 cm, przy nieomal jednakowej wysokości na całej swej długości w granicach 23—25 cm (rys. 3:1). Dnu łodzi nadano formę półkolistą, a jej wnętrze zaopatrzone w dwie grodzie wzmacniające kadłub.

Poza tym całkowicie zachowanym egzemplarzem łodzi dłubankowej, znaleziono w rejonie reliktyw mostu fragment drugiej dłubanki z częścią dna i grodzią, a także kilka desek pochodzących z poszycia łodzi klepkowych (rys. 3: poz. 2—4, 6, 7), z otworami do osadzenia drewnianych nitów. Niewielkie fragmenty tych desek nie pozwalają na wyciągnięcie wniosków co do szczegółowszego określenia typu łodzi, z których pochodzą, a tym samym do określenia ich chronologii.... ( Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *RUCHOME MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE Z ARCHEOLOGICZNYCH BADAŃ PODWODNYCH RELIKTÓW MOSTU Wczesnośredniowiecznego w Bobęcinie koło Miastka, woj. śląskie, z lat 1977—1983*)

Wybór do przykładowego pokazania w klepkowych łodziach słowiańskich przeznaczonych do przewozu towarów jest duży. Poniżej łódź z kiedyś błędnie określanym rodowodem niemieckim przez

prof. O. Lienau'a, za przyczynę takiego stanu rzeczy trzeba przyjąć marny stan wiedzy w latach 30-tych XXw.

Dzisiaj nie budzi wątpliwości naukowców autentyczność i odrębność myśli konstrukcyjnej Słowian. Oto przykład. Na moją prośbę o konsultacje co do archiwalnej korespondencji niemieckich naukowców z lat 30-tych XXw., prof. Arne Emil Christensen; z „Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo” powiedział: „znam łodzie z Charbrowa ze starych publikacji. Moim zdaniem łodzie te mają słowiańskie cechy, którymi charakteryzują się również podobne polskie znaleziska jak te z Gdańska-Oruni, z Gdańska i Szczecina”.

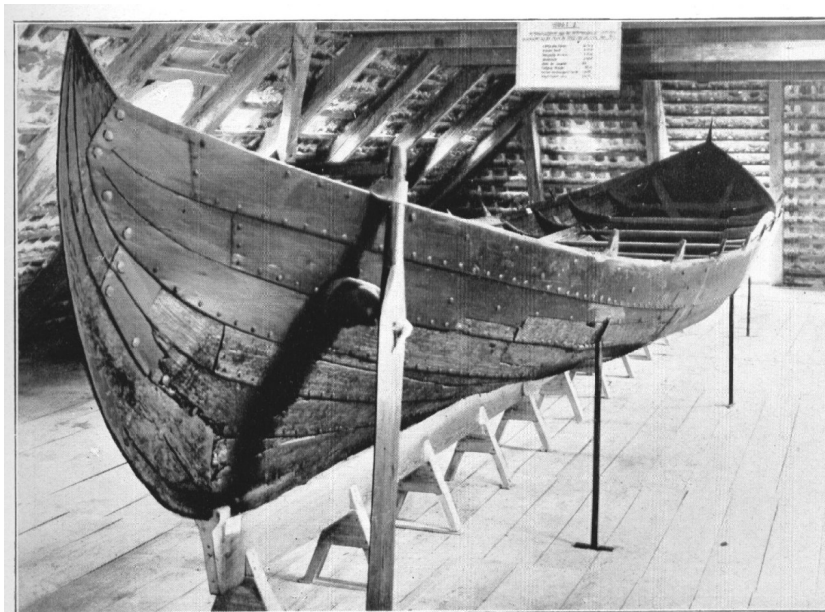
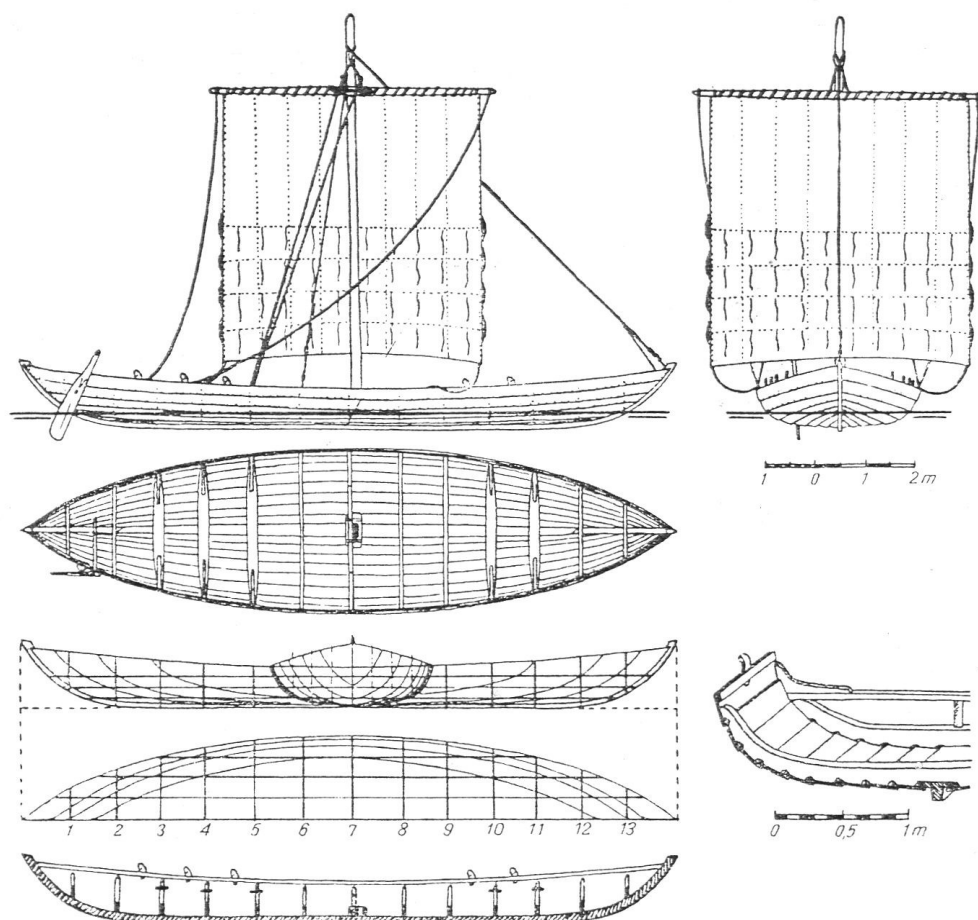


Abb. 3. Boot I von Ohra fertig ergänzt, im Landesmuseum Oliva.

Fot. 1. z lewej strony:  
(reprodukcja z książki prof. O. Lienau'a, Gdańsk 1934)

Łódź ze znaleziska, z Gdańska-Oruni; prezentowana w opracowaniu prof. inż. Otto Lienau'a była pokazywana w latach 30-tych XX w. w pracowni konserwatora w Oliwie. Jest to łódź klepkowa – wyraźnie widoczne nity łączące klepki poszycia.



Ryc. 13

Próba rekonstrukcji  
statku z Charbrowa,  
na podstawie  
O.Lienau, szkic  
własny.

Jako reprezentacyjną przedstawiam oznakowaną techniczną nazwą Charbrów III. Wrak łodzi Charbrów III został wydobyty z ziemi na brzegu jeziora Łebsko niedaleko wsi Charbrowo, prace wykopaliskowe rozpoczęto 24 lipca 1957r. Łódź przetransportowano do muzeum w Szczecinie. Tam też została poddana badaniom.

Podaję dane łodzi zapisane na muzealnej tablicy informacyjnej:

Statek Czarnowsko, m. Jezioro Łeba

Statek żaglowy

długość całkowita- 13,8 m

szerokość na burcie- 3,4 m

wysokość- 0,85 m

zanurzenie- 0,5 m

tonaż netto- 5 ton

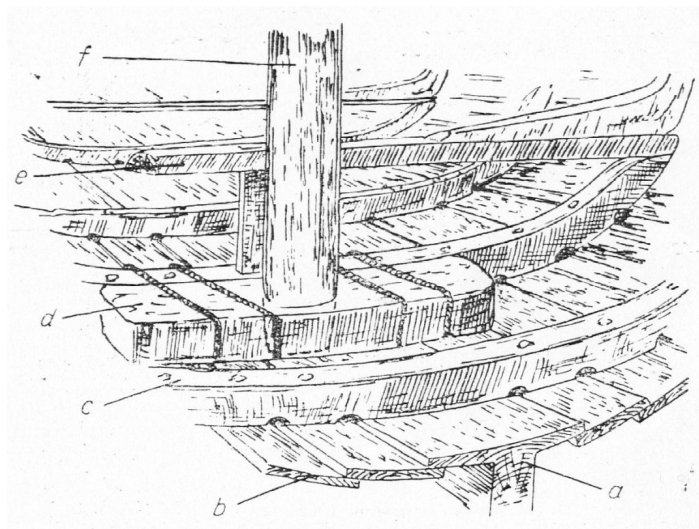
napęd- żaglowy, pomocniczy wiosłowy

chronologia- II poł. XII w.

Datowanie: dendrochronologiczne – 1169r.

Statek wykonany z drewna dębu bezszypułkowego (*Quercus sessilis*) łączony kołkami sosnowymi (*Pinus sylvestris*),

uszczelniany mchem (gatunek nieokreślony) o stępce w kształcie litery „T”.



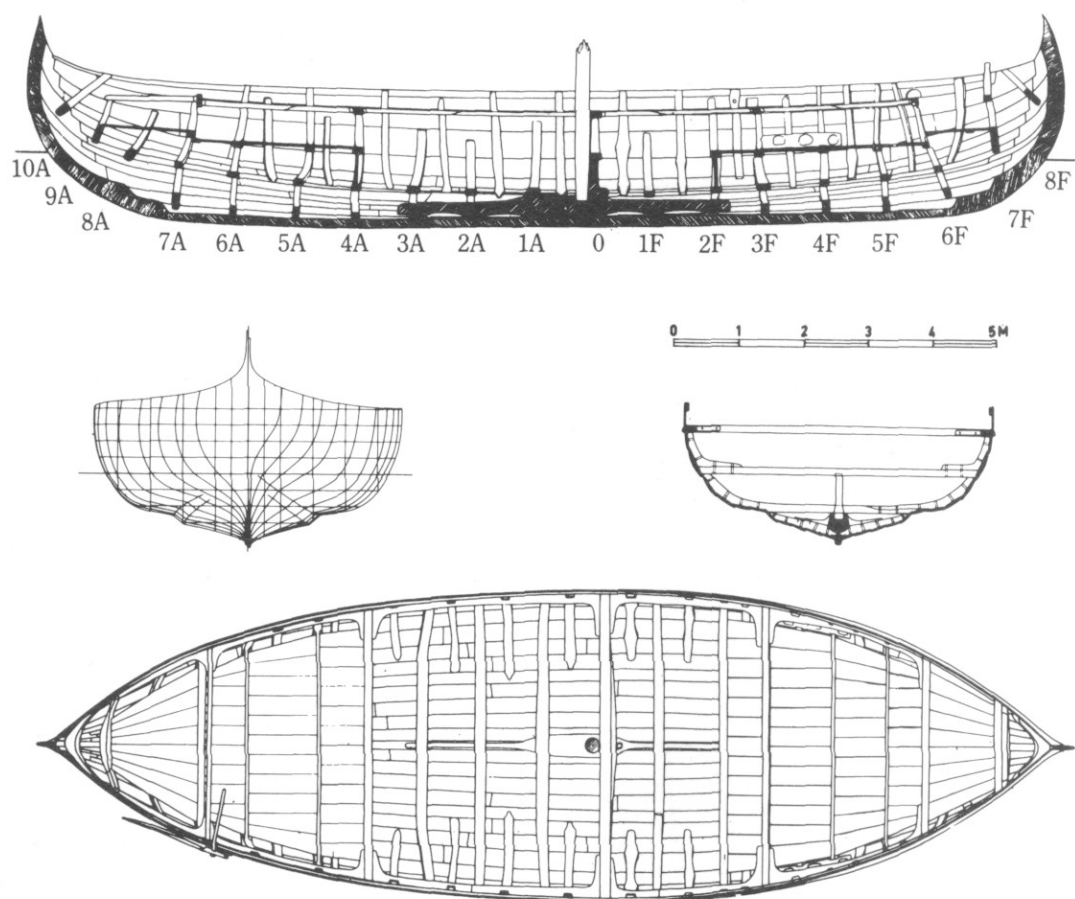
Ryc. 14 Umocowanie masztu na statkach z Charbrowa i Czarnowska

- a) stęпка,
- b) deski poszycia,
- c) wręgi,
- d) gniazdo masztu,
- e) ława wiosłarska ze wspornikiem,
- f) maszt.

Ze względu na prowadzony handel dalekosiężny do Łoży (Chełmży) zawiązywały głównie łodzie z zachodu- dla porządku jednak przytoczyłem tu wybraną konstrukcję średniowiecznych pomorskich łodzi słowiańskich.

Tak samo jak wśród łodzi słowiańskich problem występuje ze zdecydowaniem się z wyborem na jakąś konkretną łódź Wikingów. Tylko powierzchowna ocena nie pozwala dostrzec różnic między łodziami Wikingów i Słowian. Są różnice w sposobie rozwiązań konstrukcyjnych kadłuba, są różnice nawet w samym kształcie kadłuba, od razu widać, że Wikingowie częściej odbywali dalekie podróże....

ANTON ENGLERT, WALDEMAR OSSOWSKI są autorami opisującymi podróż, odbyłą niedawno, bo w 2000 roku na łodzi stanowiącej replikę łodzi starej. [...] Jednostka, która odbyła taką podróż, musiała mieć na tyle dużą dzielność morską, by sprostać żegludze na otwartym morzu przez siedem dni i nocy, tak jak to wspominał Wulfstan. W związku z tym wybrano jedną z dwóch pływających rekonstrukcji handlowych statków wikingów wykonanych w Roskilde. Pierwsza to „Roar Ege” rekonstrukcja wraku „Skuldelev 3”, małej jednostki towarowej z około 1040 roku o ładowności 4-5 ton i większy „Ottar”- rekonstrukcja wraku „Skuldelev 1” z około 1030 r. [...]



Ryc. 15. Wrak statku Skuldelev 1, przekrój wzdłużny, poprzeczny i rzut z góry.

## Opis rejsu ma tytuł: PODRÓŻ MORSKA WULFSTANA W IX WIEKU.

WYNIKI EKSPERYMENTALNEGO REJSU Z HEDEBY DO GDAŃSKA

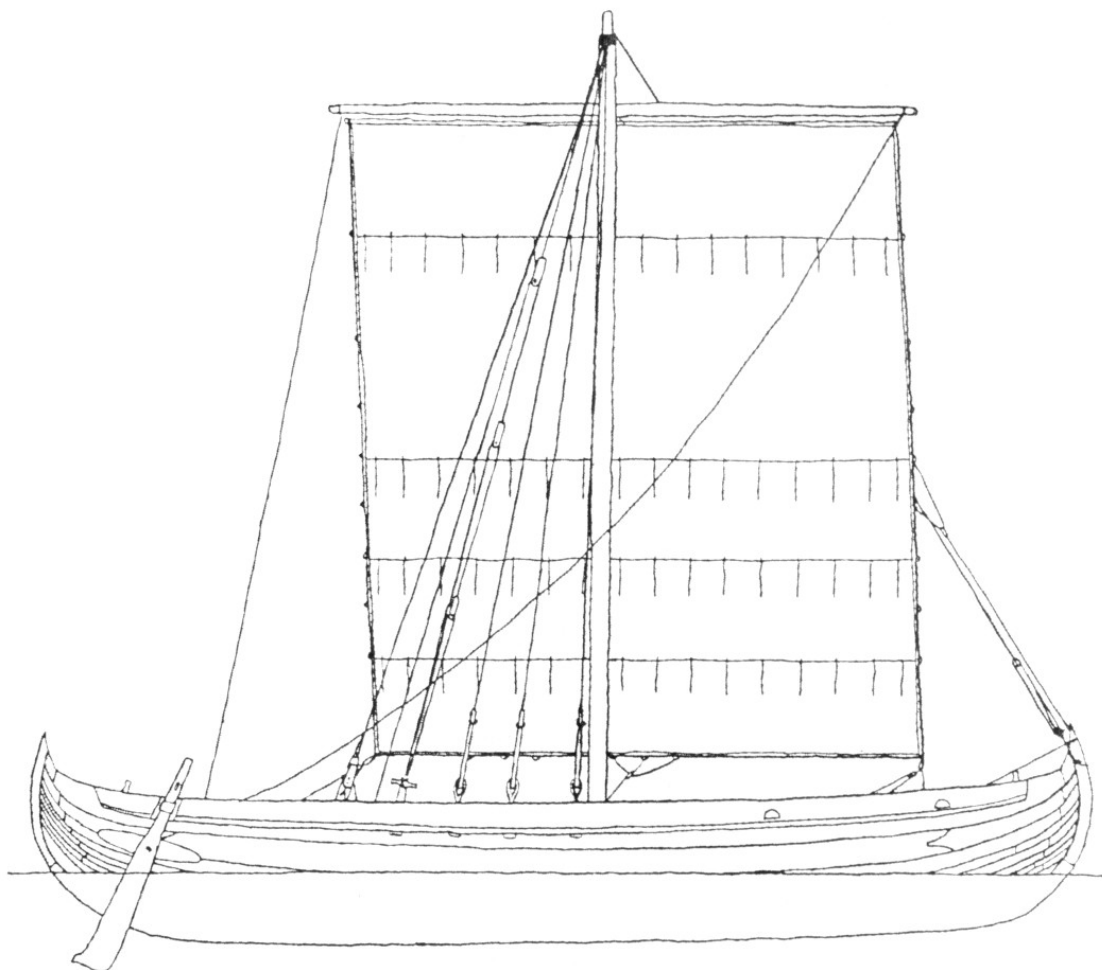
### WSTĘP

[...] Około 870-90 roku anglosaski żeglarz Wulfstan odbył podróż morską między duńskim Hedeby a Truso, położonym na pruskim brzegu delty Wisły. Tekst jego relacji zamieścił król Wessexu Alfred Wielki (872-899) w swoim przekładzie chorografii Paulusa Orozjusza. Pochodzący z Hiszpanii Orozjusz (zmarły około 423 roku), pisząc swoje największe dzieło (około 417 r.) *Historiarum adversus paganos libri VII*. (Siedem ksiąg historii przeciw poganom), którego wstęp stanowił krótki opis geograficzny ówczesnie znanego świata (tzw. chorografia), nie uwzględnił w nim terenów położonych na północ od Dunaju i na wschód od Renu. Król Alfred Wielki przetłumaczył tekst Orozjusza na język staroangielski, uaktualniając jednocześnie wiele fragmentów.

By uzupełnić brakujące informacje, zamieścił relacje dwóch podróżników: norweskiego wielmoży Ohthere'a, który opłynął wybrzeża Skandynawii docierając aż nad Morze Białe, oraz Wulfstana,



*którego podróż rozpoczęła się w Haede (Hedeby) w Danii (obecnie Haithabu na terenie Niemiec), a zakończyła w Truso położonym u ujścia Wisły.....[...]<sup>42</sup>*



Ryc. 16. Ottar . rekonstrukcja statku Skuldelev 1.

Nie kryję się wcale z tym, że moim celem jest na tyle zainteresować przystanią w Chełmży, aby powstało tam muzeum łodzi, które byłoby pochyleniem głowy dla ludzkiej pomysłowości i stworzonego piękna. Niech ktoś mi powie o brzydkich łodziach pod żaglami.

Pomosty, które jeszcze były w przystani Włókniarza w latach 60- tych i 70-tych XXw. zawierały w swoim wyglądzie i konstrukcji te ze średniowiecza. Zobaczcie zresztą sami.

---

<sup>42</sup> Anton Englert, Waldemar Ossowski; PODRÓŻ MORSKA WULFSTANA W IX WIEKU, WYNIKI KSPERYMENTALNEGO REJSU Z HEDEBY DO GDAŃSKA [w:] "Pomorania Antiqua", tom XX



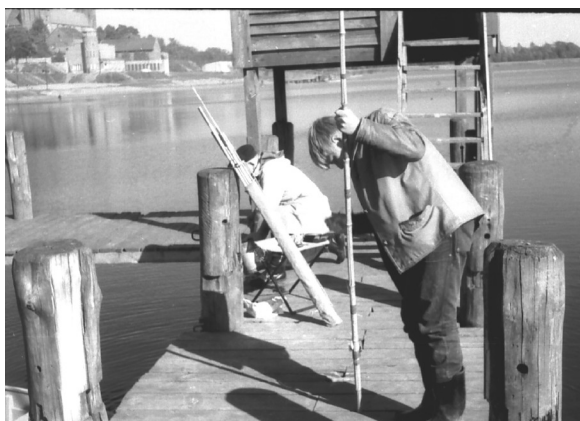
Fot. 2, 1969



Fot. 3, 1969



Fot. 4, 1969



Fot. 5, 1969



Fot. 6, 1969

### Tajemnica z epoki Wikingów?

Wikingowie zostawiali w pewnych, przez siebie wybranych miejscach „swoich przedstawicieli”, na zasadzie pozostawienia swoich faktorii. Ta pozostawiona ludność miała za zadanie zgromadzenie zakupionych na miejscu towarów tak, aby gdy przyłyną łodzie z ojczystego kraju mogły one jak najmniej czasu zmitrężyć na rozładunek i załadunek towarów.

Zatem miejsce na ul. Sądowej, po zachodniej stronie, nad jeziorem można typować na taki skład, magazyn przy przystani. W tamtych czasach ludzie również stanowili przedmiot handlu, targowisko w Hedeby (ówczesna Dania, dzisiaj Niemcy) stanowiło największe, najbardziej znane w północnej Europie, miejsce handlu żywym towarem. Rzymianie wiedzieli o tym dobrze, bo też przyjeżdżali tam- do Hedeby handlarze niewolników po niewolników do pracy w rzymskich, ogromnych latyfundiach.

Do Łoży z pewnością obok Norwegów przyplływali też przede wszystkim Duńczycy.

Ludność owej „placówki handlowej” z konieczności tworzyła wyodrębnioną grupę etniczną, kulturową, tworzyła „klan arystokratyczny”. Nie zadawała się na co dzień z miejscową społecznością. Wtedy, gdy raptem wszystko się zmieniło, gdy runął im na głowę świat, przestały przyplwać łodzie z ich krain- to Krzyżacy, ich tu obecność nie przewidywała obecności jakiegokolwiek floty ze Skandynawii- Skandynawowie stanowili śmiertelne zagrożenie bytu Krzyżaków. Pewnie po uzgodnieniach między sobą owi biedni ludzie, odcięci od ojczyzny postanowili się „zamknąć” w swoim kręgu- postanowiono, że małżeństwa młodych będą możliwe tylko z członków własnej społeczności, stanowiącej przecież niewiele rodzin. Takie bliskie z konieczności pokrewieństwo jest zabójcze dla zdrowia rodzących się dzieci, głównie jest zabójcze dla zdrowia psychicznego.

Barbara Kuna w artykule „*Relaks nad morzem*”; [w:] *Gazeta Chełmińska*, nr 170, kwiecień, opisuje pobyt grupy chorych dzieci, mieszkańców Chełmży, nad morzem, w Dziwnowie. Umożliwiono im też dokonanie wycieczki do Wolina- miasto to również w epoce wikingów posiadało podobne składy jak ten opisywany w Chełmży, historia dla Wolinian- Wikingów była jednak łaskawsza niż dla Chełmżynian- Wikingów, lepsze położenie geograficzne dla integracji społecznej miał Wolin niż Chełmża.

### Tradycja lokalna

Nie ulega wątpliwości, że tradycja lokalna, miejscowa, jest doskonałym źródłem historycznym. Jest ona przekazywana z pokolenia na pokolenie w ramach tej samej społeczności lokalnej.<sup>43</sup> Miejscem przekazywania tradycji były lekcje historii chełmińskiej szkoły podstawowej.

<sup>43</sup> Stanisław Mielczarski; Wokół miejsca śmierci świętego Wojciecha, [w:] *Święty Wojciech w tradycji i kulturze*

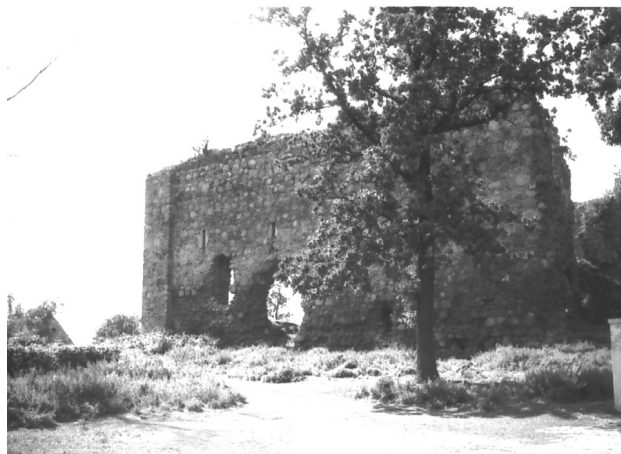
Treścią była informacja o tym jakoby Łoza, czyli Chełmża, leżała na wyspie (co jest zgodne z geografią historyczną) i było tu więzienie, które dzięki swemu położeniu lepiej pełniło swą funkcję. Takim miejscem tegoż więzienia jest kiedyś zabudowany teren po sąsiedzku z zabudowaniem przystani (dzisiejszy klub „Włókniarz”), na ul. Sądowej. Czyżby byli tam przetrzymywani niewolnicy przed ich transportem do Dani albo gdzieś jeszcze dalej?

### Ostatnie łodzie na drodze wodnej Chełmża- Wisła

Nie wiadomo jaka łódź była ostatnią, co przebyła właśnie tą drogę. Powodem zaprzestania żeglugi na rzece Browina był, bez wątpienia, niski stan wody, zbyt niski by myśleć o żegludze. Ponadto łodzie Słowian i łodzie Wikingów miały małe zanurzenie- jeszcze nie wiemy jakimi łodziami w Chełmży dysponowali Krzyżacy (ma ta nasza wiedza się zmieniać po pracach naukowych podjętych w planowanym do powstania muzeum starych łodzi w Chełmży).

Krzyżacy zawsze stawiali zamki w miejscach strategicznych, obsadzali zamek swoją załogą i dopiero potem następowały dalsze walki o nowe tereny. Strategia ta dawała bardzo dobre efekty i pozwalała małymi siłami cały czas przyłączać nowe tereny nie tracąc przy tym starych zdobyczy<sup>44</sup>. Na drodze lądowej występującej po sąsiedzku z drogą wodną do Chełmna Krzyżacy postavili zamek, ruiny tego zamku można do dzisiaj odwiedzać, przetrwały.

### Ruiny zamku krzyżackiego w Papowie Biskupim- 1965 rok.



Fot. 7.



Fot. 8.

---

europeskiej, Gniezno 1992, str. 155.

<sup>44</sup> Labuda Gerard; WIELKIE POMORZE W DZIEJACH POLSKI; WYDAWNICTWO ZACHODNIE, POZNAŃ 1947.

## Literatura

| L. p. | Autor                                  | Tytuł                                                                                                                  | Wyd.                                                     | Uwagi |
|-------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------|
| 1     | Englert Anton,<br>Ossowski<br>Waldemar | PODRÓŻ MORSKA WULFSTANA W IX WIEKU, WYNIKI KSPERYMENTALNEGO REJSU Z HEDEBY DO GDAŃSKA [w:] "Pomorania Antiqua", tom XX |                                                          |       |
| 2     | Gąssowski Jerzy                        | KULTURA PRADZIEJOWA NA ZIEMIACH POLSKI, ZARYS                                                                          | PWN, WARSZAWA 1985                                       |       |
| 3     | Goliński<br>Władysław                  | Pradawne drogi lądowe z terenu dzisiejszej Polski                                                                      | Maszynopis, Ustka 2010                                   |       |
| 4     | Goliński<br>Władysław                  | PRZYSTAŃ W CHEŁMŻY                                                                                                     | Maszynopis, Ustka 2008                                   |       |
| 5     | Goliński<br>Władysław                  | SŁOWIAŃSKA ŁOZA                                                                                                        | Maszynopis, Ustka 2008                                   |       |
| 6     | Gieysztor<br>Aleksander                | Wisła w średniowieczu [w:] WISŁA, Monografia rzeki                                                                     | Wydawnictwa<br>Komunikacji i łączności,<br>Warszawa 1982 |       |
| 7     | Hensel Witold                          | Wisła w pradziejach [w:] WISŁA, Monografia rzeki                                                                       | Wydawnictwa<br>Komunikacji i łączności,<br>Warszawa 1982 |       |
| 8     | Jankowski<br>Janusz                    | MOSTY W POLSCE I MOSTOWNICY POLSCY (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)                              | Wyd. PAN, Wrocław 1973                                   |       |
| 9     | Jazdżewski<br>Konrad                   | PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ                                                                                             | Zakł. Nar. im.<br>Ossolińskich, 1981                     |       |
| 10    | Kalinowski<br>Krzysztof                | Historia toruńskich mostów                                                                                             | Maszynopis- Internet                                     |       |
| 11    | Levi Peter                             | Wielkie Kultury Świata, Grecja                                                                                         |                                                          |       |
| 12    | Łoposzko<br>Tadeusz                    | TAJEMNICE STAROŻYTNEJ ŻEGLUGI                                                                                          | Wyd. Morskie, Gdańsk 1977                                |       |
| 13    | Mielczarski<br>Stanisław               | Wokół miejsca śmierci świętego Wojciecha, [w:] Święty Wojciech w tradycji i kulturze europejskiej                      | Gniezno 1992                                             |       |
| 14    | Niesiołowska-<br>Wędzka Anna;          | PROCESY URBANIZACYJNE W KULTURZE ŁUŻYCKIEJ W ŚWIEŹLE ODDZIAŁYWAŃ KULTUR POŁUDNIOWYCH                                   | OSSOLINEUM 1989                                          |       |
| 15    | Piskozub<br>Andrzej                    | Transport jako czynnik regionalizacji osadnictwa                                                                       | Gdańsk, 1967                                             |       |

- |    |                      |                                                                                                                                                                     |                                                                                |
|----|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 16 | Rabant Hubert        | HISTORYCZNE I OBECNE SZLAKI<br>KOMUNIKACYJNE ZIEMI<br>CHEŁMIŃSKIEJ                                                                                                  | maszynopis, Instytut<br>Geografii Uniwersytetu<br>Mikołaja Kopernika,<br>Toruń |
| 17 | Skurzyński Piotr     | "Warmia, Mazury, Suwalszczyzna"                                                                                                                                     | Wyd. Sport i Turystyka -<br>Muza S.A. Warszawa<br>2004                         |
| 18 | Szulist<br>Władysław | WAŻNIEJSZE LĄDOWE SZLAKI<br>HANDLOWO- KOMUNIKACYJNE<br>WOJEWÓDZTWA CHEŁMIŃSKIEGO<br>W XVI-XVIII W. [w:] ZAPISKI<br>HISTORYCZNE – TOM XXXVIII – ROK<br>1973 Zeszyt 1 |                                                                                |
| 19 | Wasik Bogusz         | Budownictwo zamkowe na ziemi<br>chełmińskiej (od XIII do XV wieku)                                                                                                  | Wydawnictwo Naukowe<br>UMK, Toruń 2016                                         |

