

Wzmianki o łodziach Słowian we wczesnym średniowieczu i rozwój konstrukcji łodzi u pomorskich Słowian

Opracowanie: Władysław Goliński

Ustka, marzec 2012- lipiec 2019- październik 2022.

Spis treści

Wstęp.....	3
PRISKOS Z PANION; HISTORIA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.....	4
CUDA ŚW. DYMITRA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.....	4
JERZY PIZYDA; WOJNA AWARSKA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.....	5
TEOFYLAKT SIMOKATTA; HISTORIA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.....	5
KONSTANTYN PORFIROGENETA; O Rusach, którzy na monoksylach przybywają z Rusi do Konstantynopola, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.....	5
Ogólnie.....	7
Słowiańskie łodzie ze średniowiecza- rodzaje konstrukcji.....	9
Znaleziska w miejscu ujścia Łeby.....	11
Znaleziska w okolicy Miastka.....	17
LITERATURA.....	19

Wstęp

Przystępowałem do niniejszego opracowania z wiarą, że podołam zmierzyć się z zagadnieniem istniejącego w starożytności opisu w źródłach z faktycznym wyglądem i konstrukcją łodzi użytkowanych przez Słowian w okresie zaludniania terenów dzisiejszej Polski, z okresu końca VI i całego VII w. Wynotowałem wszystkie, jakie znalazłem fragmenty zawarte w starożytnych opisach (PAN; INSTYTUT SŁOWIANOZNAWSTWA wydali Alina Brzostkowska i Wincenty Swoboda; TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA) i do tych opisów zachowałem zawarte tam przypisy, które są dostępne w tłumaczeniu na język polski. W przypisach są opinie o używanych przez Słowian łodziach w czasach zanim jeszcze zdecydowali się wyruszyć, jak sądzę, swoimi łodziami na Zachód Europy między innymi na tereny dzisiejszej Polski. Umiejętność budowy łodzi i ich użytkowanie nie były zatem obce różnym plemionom słowiańskim, choć trzeba przyznać, że łodzie jednopienne (czółna) znane były w starożytności wielu ludom.

Na łodziach jednopiennych pływali też w basenie Morza Czarnego inne plemiona, np. Goci, którzy w zasadzie posiadali już w tym czasie umiejętność budowy łodzi klepkowych. Wy tłumaczyć da się ten „technologiczny skok wstecz” tylko technologią budowy niedostępną na czas drogi- wędrówka Gotów ze Skandynawii nad Morze Czarne. Do budowy łodzi klepkowych potrzebne były Gotom choćby stalowe nity czy choćby narzędzia do budowy jak np. stalowe wiertła no i wreszcie budulec- odpowiednie drewno najlepiej dębowe. W zasadzie do budowy łodzi z jednego pnia potrzebne było ciosło, dłuto, siekiera i młotek (?), a więc narzędzia powszechnie dostępne w tamtych czasach.

Aby pokonać drogę z okolic dzisiejszego Kijowa na dzisiejsze Mazowsze nie trzeba było posiadać specjalnie wyszukanego sprzętu do transportu ludzi i ich podstawowych narzędzi do prowadzenia gospodarstwa. Droga też była znana. Jeśli wyruszali z Kijowa to po załadowaniu dobytku na monoksyla trzeba było wyruszyć najpierw w górę Dniepru do ujścia Prypeci i w górę tej rzeki aż do ujścia jej dopływu- Muchawca, którym przedostać się trzeba na Bug.

Pływanie po śródlądziu łodziami ma tę zaletę, że nie trzeba znać dróg, pokonuje się tereny bagniste bezboleśnie, problemy jednak zaczynają się, kiedy przyjdzie osiedlić się nad morzem. I tutaj trzeba mieć już trudniejszy w budowie osprzęt np. do połowów ryb. Łodzie potrzebują mieć wyższą dzielność morską. Aby sprostać temu zespołowi wymagań pozwala tylko doświadczenie, słowem trzeba mieć odpowiednią wiedzę by sprostać wymaganiom morza.

Inny konstrukcyjnie jest rozwój łodzi na śródlądziu a inny też jest nad morzem.

PRISKOS Z PANION; HISTORIA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.

str. 12

[...] Po wydostaniu się z niedostępnego terenu znaleźliśmy się na równinie, całej zalesionej.¹ Tam przyjęli nas barbarzyńscy przewoźnicy na łódkach z jednego pnia,² które sami wykonują ścinając i wydrążając drzewo. Przewieźli nas przez rzekę nie dlatego, że na nas czekali, lecz ponieważ przewozili mnóstwo barbarzyńców, których spotkaliśmy po drodze i którzy chcieli jak Attyla przejść po zdobycz na tereny Romajów[...] Po przeprawieniu się przez Dunaj i po przejściu wraz z barbarzyńcami 70 stadiów³ zmuszeni byliśmy poczekać na pewnej równinie, aż wysłannicy z otoczenia Edekona donieśli Attyli o naszym przybyciu.

str. 13

...Stamtąd ruszyliśmy równą drogą, prowadzącą po równinie i dotarliśmy do żeglownych rzek, z których największe po Dunaju były rzeki zwane: Drekon, Tigas i Tifesas. Przeprawiliśmy się przez nie na łodziach- jednodrewnkach, którymi posługują się mieszkający nad rzekami, a przez inne przepłynęliśmy na tratwach, które barbarzyńcy przewożą przez bagniste tereny na wozach.....

CUDA ŚW. DYMITRA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.

str. 178

II 1 O budowie okrętów przez Drugowitów, Sagudatów, Welegezytów i innych

Działo się to więc- jak się podaje- za czasów sprawowania funkcji biskupa przez świętej pamięci Jana. Naród Sklawenów zgromadził się w ogromnej liczbie, na którą składały się ludy Drugowitów, Sagudatów, Welegezytów, Wajunitów, Werzytów i inne. Po raz pierwszy wynalazły one sposób budowania łodzi wydrążonych z jednego pnia.⁴ Przysposobiwszy się do

¹ Szlak poselstwa cesarza wschodniorzymskiego, Teodozjusza II, do Attyli w r. 448 wyznaczono kierując się w pierwszym rzędzie wskazówką znajdującą się we fragmencie 7 relacji Priskosa, według której na mocy rokowań z r. 447 ustalono granicę państwa Hunów z cesarstwem wzdłuż biegu Morawy, od Niszu po ujście jej do Dunaju. Stąd zdaniem F. Barišicia (VI, t. 1, s. 13) Priskos i jego towarzysze po opuszczeniu Niszu musieli posuwać się prawym brzegiem Morawy albo doliną Timoku. D. Dimitrijević (*O etničkim problemima Vjvodine u vreme doseljenja Slovena*, [w:] Simpozijum, s. 86 pierwszą ewentualność uważa za bardziej prawdopodobną i sądzi, iż poselstwo przeprawiło się przez Dunaj k. rzymskiego kasztelu Laderata, tj. w pobliżu dziś. miejscowości Banatska Palanka. Biorąc z kolei pod uwagę obecność w poselstwie przedstawiciela huńskiego, możliwa wydaje się przeprawa poselstwa lewym brzegiem Morawy, przez terytorium znajdujące się pod kontrolą Hunów. Kwestię przesądza jednak Priskosowy opis terenu, w którym zabłądzono przed dotarciem do Dunaju. Odpowiada on dobrze znanemu z nieprzystępności i opisanemu w źródłach średniowiecznych obszarowi Silva Bulgarica (por. W. Swoboda, *Silva Bulgariae*, [w:] SSS, t. 5, s. 181), rozciągającemu się między Morawą a Dunajem, od Niszu do Braniczewa, położonego w pobliżu starożytnego Viminacjum, czyli nieco tylko na zachód od Lederaty.

² Greckie μονόξυλα – łodzie wykonane z jednego pnia drzewa, tzw. jednodrewnki. O technice ich budowy por. W. Kowalenko, Łodzie, [w:] SSS, t. 3, s. 121-122. Łodzie te będące jednym z najprymitywniejszych narzędzi żeglugi, nie mogą stanowić w w. V znaku rozpoznawczego Słowian, nawet jeśli w okresie późniejszej ich migracji na Bałkany stały się w oczach im współczesnych dla nich charakterystyczne. Występowanie dłubanek u Galów poświadcza Liwiusz (*Historia* XXI, 26), w czasach zaś bliższych Priskosowi dowiedzione jest używanie ich przez Gotów. Jest to informacja pochodząca od Ammiana Marcellina (*Res gestae* XXXI, 4,5). Ten autor rzymski, żyjący w 2. poł. w. IV, widział, jak posługiwali się nimi mieszkańcy okolic Ktezyfontu nad Tygrysem (*ibidem* XXIV, 4, 8-9). O pływaniu Gotów w jednodrewnkach wspomina też wielokrotnie Zosimos.

³ Stadion- grecka miara długości. Istnieją rozbieżności w przeliczaniu jej na dzisiejsze miary. Np. G. E. Benseler (*Griechisch-deutsches Schul-Wörterbuch*, Leipzig 1882, s. 759) podaje, że 1 stadion = 184,97 m, podczas gdy według Abramowiczówny (s. v.) – ok. 192 m; 8 stadiów = 1 mila rzymska.

⁴ Jest to stwierdzenie niewątpliwie przesadne (por. przyp. 2 do Priskosa i przyp. 13 do Zosimosa). Wynika z niego natomiast, że w 1. poł. w. VII używanie monosygli do żeglugi śródlądowej i morskiej uznane zostało za charakterystyczne dla Słowian. Nie wiadomo tylko, czy już wtedy dokonywali oni adaptacji tych łodzi do pływania po morzu. Informacje o tym są znacznie późniejsze (por. Kowalenko, *Łodzie*..., s. 121).

żeglugi na morzu, splądrowali całą Tesalię i wyspy greckie Cyklady, całą Achają i ląd stały, dużą część Illyricum i część Azji.

JERZY PIZYDA; WOJNA AWARSKA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.

str. 247 i 248

....Barbarzyńca, rzuciwszy na statki gromady Sklawów połączonych z Bułgarami (miał bowiem jak koryto wydrążone czółna), bitwę lądową połączył z morską.

Tam bowiem- jak w sieci rybackiej- ustawili połączone czółna. Gdy zaś wszyscy zgodnie napadli z krzykiem na naszą flotę, odtąd losy bitwy nie były wiadome.

Tak więc owe wydrążone czółna musiały znaleźć schronienie podczas nawałnicy. Wielkie zamieszanie, strach i niepokój spadły na walczących na morzu barbarzyńców. I kiedy któryś z nich wyskoczył z łodzi i próbował płynąć, został złapany, inny, który miał nadzieję uciec naśladując pod wodą martwego, udusił się, a który ukradkiem wdarł się pod mur twierdzy i przebywał tam dłuższy czas, musiał zginąć.....

TEOFYLAKT SIMOKATTA; HISTORIA, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.

str.260

VI 3,9-4,12 Chagan zażądał od cesarza dodatkowe opłaty do uzgodnionego układu. Gdy cesarz nie dał posłuchu słowom barbarzyńcy, [ten] natychmiast przystąpił do działań wojennych. Nakazał więc Sklawenom wykonać mnóstwo lekkich łódek, które umożliwiłyby przeprawę przez Dunaj. ⁴

Mieszkańcy Singidunum [jednak] w kilku gwałtownych atakach zniszczyli sprzęt Sklawenów i podpalili ich łodzie.....

str.261

...Wtedy chagan posunął się o 5 parasang i rozbił obóz naprzeciw Sirmium, a masom Sklawenów kazał obrabiać drewno, aby rzekę Sawę przepłynąć na łodziach. Przynaglał też do przeprawy, a oni- zgodnie z rozkazem- przygotowali środki do żeglugi. Mógł to sprawić strach poddanych przed dowódcami. Gdy więc lekkie łodzie były już gotowe i spuszczone na wodę, plemię barbarzyńskie przeprawiło się przez pobliską rzekę.....

KONSTANTYN PORFIROGENETA; O Rusach, którzy na monoksylach przybywają z Rusi do Konstantynopola, [w:] TESTIMONIA NAJDAWNIEJSZYCH DZIEJÓW SŁOWIAN, SERIA GRECKA, z. 2, pisarze z V-X wieku.

str.300

...Monoksyle, które przybywają z odległej Rusi do Konstantynopola, jedne są z Nowogrodu, w którym zasiadał Światosław, syn Igora, księcia Rusi, inne z grodów Smoleńsk, Lubecz, Czernichów i Wyszgorod. Wszystkie one płyną rzeką Dniepr i gromadzą się w Kijowie, zwanym też Sambatas. Sklawowie zaś oraz ich sprzymierzeńcy zwani Krywiczami, Lędzianami i z pozostałych obszarów Sklawinii, w górach, na swoim terenie, w porze zimowej wyciosują łódki z jednego pnia i po wyposażeniu ich na początku roku, kiedy stopi się lód, spuszcza je na pobliskie jeziora. A ponieważ te łączą się z rzeką Dniepr, stamtąd docierają do tej rzeki i ruszają do Kijowa, [gdzie] wyciągają je do wykończenia i sprzedają Rusom. Rusowie zaś kupują tylko małe łódki, a stare swoje monoksyle niszczą, zabierając z nich wiosła, dulki i inne potrzebne rzeczy do nowych, które w ten sposób wyposażają. W czerwcu ruszają rzeką Dniepr. Płyną w dół do Wityczewa, który jest miejscowością trybutarną Rusów, i gromadzą się tam na około dwóch do trzech dni, dopóki nie zbiorą się wszystkie monoksyle, a następnie wyruszają i płyną w dół wspomnianego Dniepru. Najpierw przybywają do pierwszej zapory, tzw. Essupi, co w języku Rusów i po sklawieńsku tłumaczy się: „nie śpij”. Próg ten jest tak wąski, jak szerokość placu do gry w piłkę, a na środku rzeki

są wysokie skały, wyglądające jak wyspy. Woda uderzając o nie, rozlewając się i spadając w dół, wywołuje wielki szum i grozę. Dlatego w Rusowie nie mają odwagi przejść przez jej środek, lecz przybijają w pobliżu do brzegu i wysadzają ludzi na suchy ląd, a sprzęt pozostawiają w monoksylach. Następnie brodzą bosymi stopami tak, aby nie trafić na jakiś kamień. Czynią to jedni przy dziobie, inni przy środku, inni przy rufie, wymacując dokładnie drogę za pomocą kijów, i przepływają tę pierwszą zaporę wzdłuż zakrętu i przy brzegach rzeki. Kiedy zaś przekroczą tę zaporę, zabierają z ładu pozostałych i odpływają. Dopływają [potem] do następnej zapory, zwanej po rusku Ulvors, po sklaweńsku zaś Ostrovuniprach, co tłumaczy się „wyspa zaporowa”. Ta- podobnie jak pierwsza- jest niebezpieczna i trudna do pokonania. I ponownie zabrawszy ludzi, przeprawiają monoksyle tak, jak poprzednio. Podobnie przekraczają i trzecią zaporę, zwaną Gelandri, co tłumaczy się po sklaweńsku: „szum zaporowy”, podobnie czwartą wielką zaporę, zwaną po rusku Aeifor, po sklaweńsku Neasit, ponieważ wśród kamieni zaporowych mają swoje gniazda pelikany. Przy tej więc zaporze dobijają do brzegu wszystkie [łódzie] dziobami do przodu, a wyznaczeni mężczyźni wysiadają, aby pełnić przy nich straż; oddalają się [nieco] i czujnie pilnują ich przed Pieczyngami. Pozostali zaś zbierają rzeczy, które mają w monoksylach, a niewolników związanych przeprowadzają po lądzie 6 mil, aż dotrą do zapory. I tak jedni ciągnąc, inni zaś niosąc na ramieniu swoje monoksyle, docierają do miejsca po drugiej stronie zapory. Tam składają je na rzekę, wrzucają swoje bagaże, wsiadają i znowu wypływają. Przybywają do piątej zapory, zwanej po rusku Varuforos, a po sklaweńsku Vulniprach, ponieważ tworzy wielki staw; znowu przeprawiają swoje monoksyle przez zakola rzeki, jak przy pierwszej i drugiej zaporze; zdobywają też szóstą zaporę, nazywaną po rusku Leanti, a po sklaweńsku Verutzi, co znaczy: „wrząca woda”, i pokonują ją w ten sam sposób. Od niej przepływają do siódmej zapory, zwanej po rusku Strukun, a po sklaweńsku Naprezi, co tłumaczy się: „mała zapor”. I przybywają do tzw. brodu Krarion, gdzie przeprawiają się z Rusi Chersonici i Pieczyngowie do Chersonesu, a ma on szerokość hipodromu, zaś wysokość od dołu aż do miejsca, gdzie wylaniają się skały, taką, że strzała z łuku trafi stąd aż tam. Przeto do tego miejsca przybywają Pieczyngowie i walczą z Rusami. Po opuszczeniu go zaś docierają do wyspy zwanej Święty Grzegorz i na tej wyspie składają ofiary, ponieważ stoi tam ogromny dąb, ofiarowują zaś żywe koguty. Jedni też wbijają strzały wokoło, inni kładą chleb i mięso, i to, co każdy z nich ma, jak nakazuje ich zwyczaj. Rzucają losy o koguty, czy je zabić, czy zjeść, czy pozostawić żywe.

Za tą wyspą Rusowie nie boją się Pieczyngów, dopóki nie dojadą do rzeki Seliny. Następnie odbijają od niej i płyną około czterech dni aż do miejsca, gdzie osiągną rozlewisko rzeki, które jest ujściem i na którym znajduje się wyspa Św. Aitheriusza. Dotarłszy do wyspy, wypoczywają tam około dwóch do trzech dni. I ponownie zaopatrują swoje monoksyle w to, czego potrzebują: sprzęt okrętowy, maszty, rumple, które wiozą z sobą. Ponieważ ujście tej rzeki tworzy podobno rozlewisko i sięga aż do morza, a na morzu leży wyspa Św. Aitheriusza, stamtąd wyruszają w kierunku Dniestru, a bezpiecznie tam dotarłszy, znowu odpoczywają. Kiedy nadejdzie odpowiednia pora, odbiwszy od brzegu, ruszają na rzekę zwaną Aspron i tam również odpoczywają, potem wyruszają i przybywają do Seliny, tzw. drugiego ujścia rzeki Dunaj. Kiedy przejdą rzekę Selinę, Pieczyngowie ich omijają. Często, jeżeli morze wyrzuci na brzeg jedną łódź, wówczas wszystkie dobijają do brzegu, aby razem stawić opór Pieczyngom. Za Seliną nie boją się nikogo, lecz przedostawszy się na teren Bułgarii, przybywają do ujścia Dunaju. Za Dunajem osiągają Konopas, z Konopasu zdążają do Konstancy, [stamtąd] do rzeki pod Warną, od Warny do rzeki Ditziny, które wszystkie znajdują się na terytorium Bułgarii. Za Ditziną przybywają do rejonu Mesembria i tam kończy się ich żegluga- pełna niebezpieczeństw i strachu, trudna do pokonania i męcząca....

Ogólnie

W poznaniu wędrówek Słowian niezwykle pomocnym okazały się analizy językowe. W niniejszym opracowaniu obszarem mojego zainteresowania jest południowy brzeg Bałtyku. Plemiona zajęły obszar przychodząc z południowego wschodu (mówiąc w pewnym uproszczeniu) i usadowili się od Wisły po Łabę już w V wieku. Zajęcie nowych terenów przez Słowian odbywało się nierównomiernie i niesystematycznie (jeśli idzie o regularność przestrzenną).

Jeśli idzie o pogląd naszego bodaj najlepszego filologa, Aleksandra Brücknera, to jest on następujący: ...[...]”Język” kaszubski jest gwarą staropolską, biorącą udział nawet w późnym rozwoju językowym polskim, i od polszczyzny odrywać go nie można; stanowi pomost od nadnoteckiej polszczyzny ku coraz dalszym, a wskutek tego i odrębniejszym gwarom, od których niegdyś Pomorze, Marchie, Meklemburg aż za samą Łabę do Starej Marchii i Lüneburgu rozbrzmiewały, gdy te ziemie jeszcze słowiańskimi były; wymarli tam Słowianie ostatecznie dopiero w w. XVI i XVII....[...]⁵



Języki słowiańskie- wg Wikipedii

- jeszcze w IX wieku Słowianie mogli się porozumieć bez problemu między sobą w całym wyżej pokazanym obszarze występowania dzisiaj nieco odmiennych języków słowiańskich, był to język jednaki dla wszystkich Słowian.

Wysoki poziom budownictwa okrętowego mogli uzyskać tylko ludzie mający dostęp do akwenu wodnego. Zachwianie w tej organizacji ludów słowiańskich nastąpiło po opanowaniu przez Sasów Starej Lubeki (1143r.), a więc w okresie, kiedy już Słowianie z

⁵ Aleksander Brückner; „Dzieje Języka Polskiego”, Wrocław 1960, str.18-19

Pomorza budowali całkiem dojrzałe konstrukcje łodzi napędzanych wiosłami i żaglem prostokątnym. Sasi wreszcie wdarli się nad Bałtyk czyniąc wyłom w barierze słowiańskiej. Przez coraz to większą Saską ekspansję straty terytorialne Słowian się powiększały. Powstał Związek Hanzeatycki co spowodowało wyparcie okrętów wikingów i słowiańskiej floty przez zachodnio- europejskie typy statków: fryzyjską kogę (konstrukcja znana od IX-Xw.) i gockiego „holka” (pływał na morzach północnych od Xw.). Dopiero gruntownie przebudowywane mogły dorównać żeglownością okrętom wikingów i słowiańskim, miały jednak większą ładowność. Wiadomo też, że do ostatecznej utraty Pomorza przyczyniły się siły niemieckie w oparciu o działania Krzyżaków.

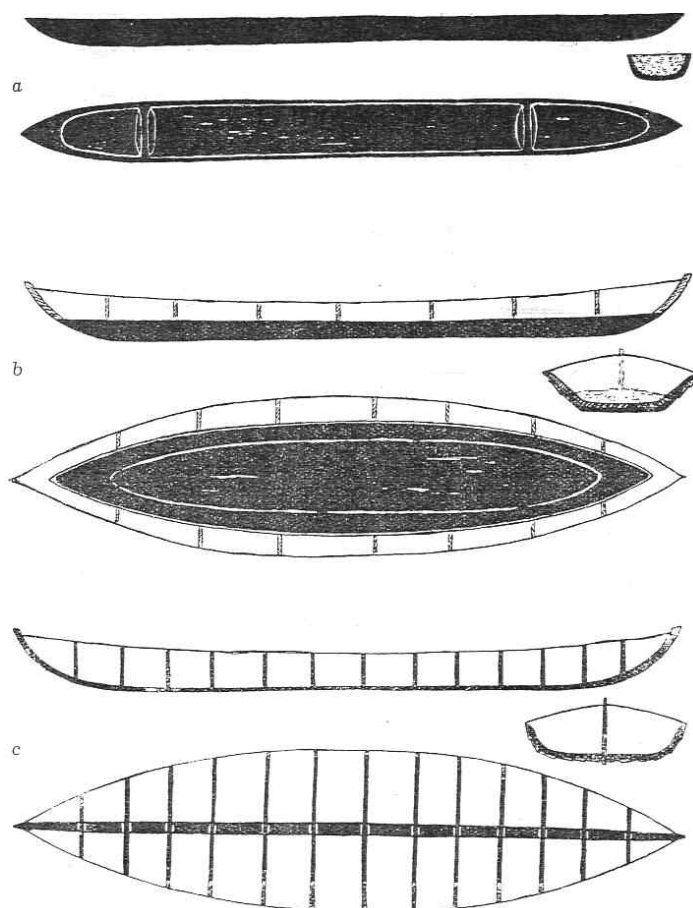
Tę samą porażkę poniosły starożytne Prusy i korabnictwo Prus.

Pozostają jednak skutnicy wykonujący swoją pracę. Niemieccy koloniści nie znali przecież tego zawodu- bo skąd. Trzeba jednak przyznać, że koga szybko została opanowana w budowie również w niemieckich stocznjach.

Słowiańskie łodzie ze średniowiecza- rodzaje konstrukcji

Jakie występują konstrukcje zasadnicze wśród dotąd znalezionych wraków łodzi wczesnego średniowiecza mówi nam archeolog. Historia kultury materialnej była i jest badana, ostatnio może już nie z takim jak kiedyś (lata 70- te XXw.) nasileniem, ale jednak cały czas przybywa informacji również i o łodziach.

„...Zarówno odnajdywane w morzu, lub jego bliskości, statki jednopienne, drążone („dłubanka”), lub wypalane w pniu drzewa, jak i bardziej rozwinięte konstrukcyjnie statki o budowie mieszanej, łączącej łódź z jednego pnia, stanowiącą dolną część kadłuba z nadbudowaną ku górze burtą⁶, wydają się świadczyć, że „stoczniom” słowiańskim nie była obca żadna z wymienionych form; jednakże zasadniczą odmianą budownictwa okrętowego była konstrukcja złożona, powstała przez zastąpienie jednolitej powłoki drążonej części dennej deskami przedłużonej ku dołowi nadbudowy, rozpiętymi na mocnym szkielecie, który przejął funkcję nośną jednopiennego czółna, stanowiącego dotąd zasadniczy element budowy statku i gwarancję jego wytrzymałości (ryc. 1). Tę ostatnią formę konstrukcyjną reprezentują okręty wczesnośredniowieczne, lub ich części, dość licznie odnajdywane w czasie badań archeologicznych.



Ryc. 1 Odmiany konstrukcyjne statków zachodnio- słowiańskich (schemat)
a- statek jednopienny, b- budowa mieszana, c- konstrukcja szkieletowa. Elementy przenoszące główną część naprężeń zostały zaczerńnione⁷.

⁶ Taki był np. statek z Gdańska, o długości części drążonej 14,3 m oraz mniejsze czółna z jeziora Radunii, jeziora Jutrzenki oraz łódź z Parsęty, z wyraźnymi śladami szkieletu nadbudowy burt w postaci stewy i wręg. O. Paret, *Die Einbaume im Federseeried und im übrigen Europa*, *Prähistorische Zeitschrift*, t. XXI, 1930 r., nr 1/2. str. 103—131; P. Smolarek, *Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki szluczniczej Słowian Pomorskich*, Materiały Zachodnio-Pomorskie, t. I, 1955 r., str. 98.

⁷ M. Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, Materiały Zach.- Pom., t. IX.

Są to otwarte bezpokładowe łodzie o łyżkowatych zakończeniach dziobu i rufy, z reguły płaskodenne, z poszyciem przechodzącym prostopadle w wystającą ku dołowi stępkę i małym zanurzeniu, świadczącym o przystosowaniu do żeglugi wśród płycizn zalewów piaszczystych i rzek. Odznaczały się one doskonałymi właściwościami morskimi, łatwością wiosłowania i świetną żeglownością⁸ stanowiąc jednostki uniwersalne, dostosowane zarówno do ciężkich warunków północnej żeglugi morskiej, jak i do przenikania daleko w górę rzek, pływania po jeziorach, a także do korzystania z przewłok⁹.

W ogólnym założeniu konstrukcyjnym korabi zachodniosłowiańskich uderza znaczna sztywność kadłuba, którą zapewniają, z jednej strony, sztywne wiązania stępkowe potężnego szkieletu wewnętrzznego z deskami pracującego (a więc należącego do zespołu elementów usztywniających) poszycia, wspomagającego działanie stępki jako usztywnienia podłużnego, z drugiej zaś, liczne i mocne wręgi stanowiące usztywnienie poprzeczne¹⁰...

Poniżej są przedstawione m.in. przekroje stępki łodzi słowiańskich, których wraki zostały odnalezione na Pomorzu, przy brzegu morza, jeszcze na początku XXw.

Główne wymiary i charakterystyka budowy znalezisk korabniczych Pomorza										
	Orunia I	Orunia II	Orunia III	Mech- linki	Char- brów I	Czar- nowska	Bagart	Frombork	Brzeźno	Szczecin
Długość całkowita	12,76	11,00	13,30	9,32	13,20	13,76	11,90	17,36	17,80	8,05*
Szerokość na wręgach	2,37	2,27	2,46	2,47	3,30	3,35	2,60	2,78	5,00	2,20*
Wysokość śródokręcia	0,70	0,87	0,72	0,80	ca 1,00	0,85	0,86	0,92	1,55	0,66*
Zanurzenie z ładunkiem	0,30	0,58	0,35	0,55	0,50	0,50	0,50*	0,52	0,80*	0,45*
Zanurzenie bez ładunku	0,20	0,38	0,25	0,35	0,25	0,25	0,32	0,32	0,40*	0,25*
Stosunek dług. do szer.	5,38	4,86	5,40	3,78	4,00	4,10	4,57	6,24	3,57	3,66*
Wyporność z ładunkiem	2,700	5,000	2,900	4,400	7,600*	8,600*	5,000*	8,400*	25,000*	3,200*
Nośność	1,500	3,500	1,500	2,350	5,000*	6,000	3,500*	3,700*	10,000*	1,700*
Współczynnik pełno- tliwości γ	0,460	0,448	0,436	0,492	0,470*	0,475*	0,460*	0,454	0,470*	0,480*
Współczynnik pełno- tliwości β	0,800	0,756	0,818	0,816	0,820*	0,825*	0,800*	0,836	0,810*	0,820*
Współczynnik pełno- tliwości α	0,683	0,661	0,593	0,660	0,625*	0,630*	0,650*	0,626	0,600*	0,630*
Ilość wręg	13	11	13	12	13	12	11	15	34	6
Odległość między wręgami	880	800	750—1000	470 i 800	900 i 1000	700—1000	1000	około 1000	500	około 900
Ilość wiosł	18	4—6	20	około 4	około 10	10	około 6—8— (10*)	do 24*	ca 12 (?)*	około 4*
Deska stępkowa	135 × 40	200 × 20	220 × 35	290 × 25	300 × 25	200 × 25	250 × 25	440 × 32	?	350 × ?
Wystająca część stępki	80 × 65	80 × 65	90 × 75	120 × 80	90 × 70	110 × 100	85 × 65	80 × 100	?	?
Przekrój stew	330 × 120	250 × 80	200 × 70	—	—	—	—	—	?	—
Przekrój wręg	90 × 70	130 × 70	120 × 70	110 × 100	180—160 × × 75	230—100 × × 80	120 × 55	140 × 170	?	?
Grubość desek poszycia*	22—15	22	22	20—15	20—18	25—18	25	30	40	15—20
Przekrój kółków (nitów)	12 i 18	12 i 18	12 i 26	15 i 25	?	12—13	żelazne 8	żelazne	drewniane 26 i żelazne	drewniane
Wzdłużnik ławkowy	35 × 60	—	—	—	—	—	?	—	—	—
Wzdłużnik burtowy	40 × 100	20 × 25	45 × 35	—	—	—	?	—	—	—
Ławy wiosłarzy	40 × 100	40 × 100	60 × 100	40 × 100	?	?	?	?	?	?
Przekroje stępki										

* Uzupełnienia własne wg orientacyjnych obliczeń.

Opracowanie wg: O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Gdańsk 1934 r., str. 15; Dane okrętu z Brzeźna wg P. Buscha, H. Doctera, *Germanische Seefahrt*, Berlin 1935 r., str. 260—263; Dane łodzi z Czarnowska skorygowane wg P. Smolarka, *Lokalizacja stanowiska łodzi „Charbrów III”*. Sprawozdania Archeologiczne, t. IV, 1957 r., str. 202—204; Dane łodzi ze Szczecina wg W. T. Czeczorowskiego, *Najnowsze odkrycia archeologiczne na podgrodziu słowiańskim w Szczecinie*, Szczecin 1962 r. zesz. 7—8, str. 179—184.

Ryc. 2. Główne wymiary i charakterystyka budowy znalezisk korabniczych Pomorza

Do stępki były mocowane deski burt, przy tym kształcie przekroju stępki łatwo jest sobie wyobrazić, że zastąpiono „podstawę”, która niegdyś była łodzią jednopienną. Taki kształt przekroju stępki gwarantuje utrzymanie stałego kursu, ale też zmniejsza zdecydowanie sterowność łodzi.

⁸ M. Prosnak. *Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pełnomorskich*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, roczn. IX, 1961r., nr 1. str. 35—14

⁹ Źródła pisane niejednokrotnie wspominają o przechodzeniu przez korabie słowiańskie płycizn i cieśnin niemożliwych do przebycia przez łodzie skandynawskie; stąd metoda sztucznego tworzenia płycizn, jako obrony biernej przed okrętami. Wspominają też o masowych transportach okrętów słowiańskich przez przewłoki. K. Pieradzka, *Walki Słowian na Bałtyku w X—XII wieku*, Warszawa 1953 I., str. 19, 45, 58, 78, 87, 93; 101, 110—111, 119.

¹⁰ M. Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, Materiały Zach.- Pom., t. IX.

Znaleziska w miejscu ujścia Łeby

Odnosnie znalezisk nad J. Łebsko- patrz mapa Ryc.1, str. 17, kopia mapy pochodzi z książki prof. O. Lienau'a. Jestem przekonany, że wielu czytelników zna tę książkę i tym samym mapkę. Używam tej mapy bo nie spotkałem polskiej lepszej- z analizą geologiczną. Jezioro Gardno jest połączone wypływającą rzeką Łupawą z Jeziorem Łebsko. W okresie ok. roku 1000 (1300) nie było przesmyku na ujście Łupawy bezpośrednio do morza we wsi Rowy.

Jezioro Łebsko to jezioro o niewielkiej głębokości i bardzo dużej powierzchni. W przypadku złej pogody była tam wysoka, stroma fala- przeważający północno zachodni wiatr. Zmiany pogodowe na akwenie zachodzą (i z pewnością zachodziły) gwałtownie. Nikt w tamtych czasach, ok. roku 1000, nie postępował lekkomyślnie ze swoją łodzią, łodzie były niezwykle „drogie”. Na południowo wschodni brzeg jeziora (Gardno) Łebsko trafiały łodzie bez załogi, niesione sztormowym wiatrem i falą, po wypadku. Myślę, że penetracja tego brzegu musi przynieść jeszcze znaleziska starych łodzi, Słowian Zachodnich albo i nawet łodzi wikingów.

Znaleziska łodzi z bezpośredniej okolicy Rowokołu należą do najbardziej interesujących na Ziemi Słupskiej. Jest tak dlatego, że odnalezione łodzie klepkowe stanowiły doskonałe środki transportu wodnego swoich czasów. Jak dotąd są cztery łodzie, które znaleziono nad jez. Łebsko:

Charbrowo I (Charbrów)

Charbrowo II

Czarnowsko I (Charbrowo III)- nazwa od wsi, której obecna nazwa to Żarnowska

Czarnowsko II

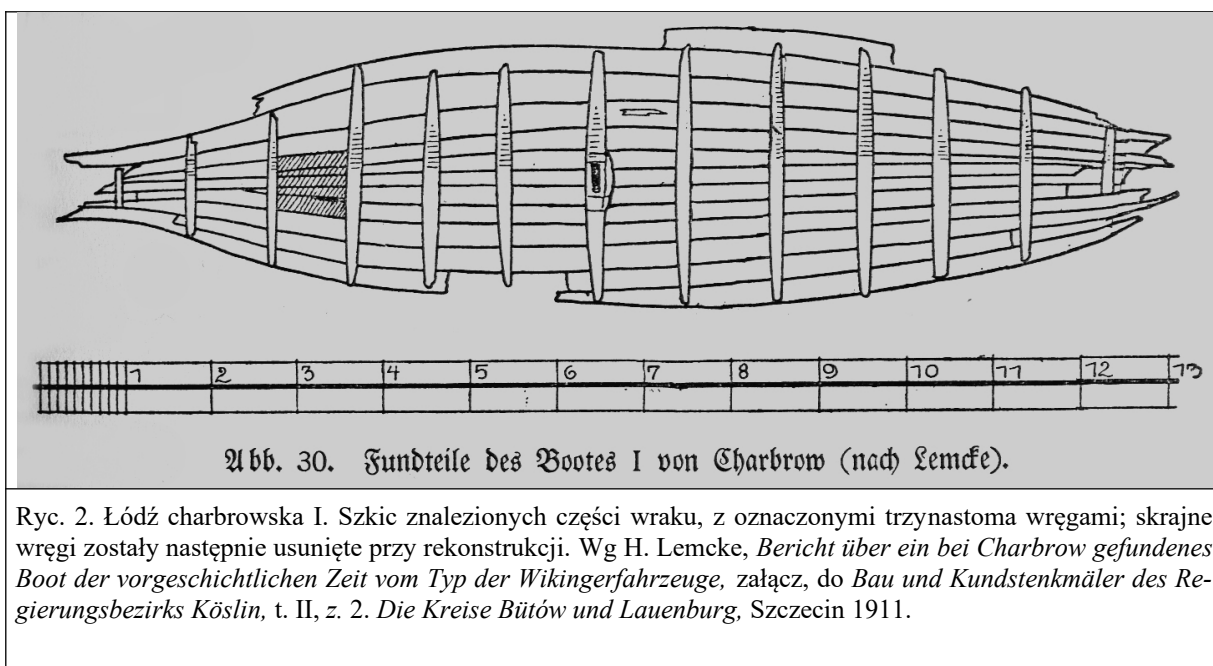
trzy z tych łodzi zostały wydobyte i obecnie znajdują się w Muzeum Narodowym w Szczecinie (Charbrowo I, Czarnowsko I) i w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku (Czarnowsko II). Jedynie dwie z nich doczekały się opracowań (Charbrowo I, Czarnowsko I)¹¹.

To właśnie wraki i wykonane rekonstrukcje tych łodzi powinny znaleźć się w zbiorach nowopowstałego muzeum w Ustce albo Łebie. Pierwsza z łodzi¹² odkryta została w roku 1896 nad jeziorem Łebskim w pobliżu Charbrowa i stąd techniczna nazwa łodzi- Charbrów I. Jej wydobyciem, przewiezieniem do Szczecina (w roku 1900) i rekonstrukcją (w roku 1905) zajął się ówczesny konserwator prowincjonalny, Hugo Lemcke. Wyniki swej pracy opublikował w roku 1911¹³.

¹¹ Paulina Kubacka; Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko, [w:] Materiały Zachodniopomorskie, Tom XLVI, str. 235-278

¹² Historia wraka łodzi Charbrów I została opisana zgodnie z opracowaniem: Przemysław Smolarek; W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi pomorskich. Komunikaty Naukowe.

¹³ H. Lemcke, *Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der, vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge*. Załącznik do *Bau und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Köslin*, t. II z. 2, *Die Kreise Bütow und Lauenburg*, Szczecin 1911, s. 305 i n.



Ryc. 2. Łódź charbrowska I. Szkic znalezionych części wraku, z oznaczonymi trzynastoma wręgami; skrajne wręgi zostały następnie usunięte przy rekonstrukcji. Wg H. Lemcke, *Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge*, załącz. do *Bau und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Köslin*, t. II, z. 2. *Die Kreise Bütow und Lauenburg*, Szczecin 1911.

.....W podsumowaniu swej publikacji, zastanawiając się nad wiekiem i pochodzeniem łodzi, Lemcke sugerował jej skandynawską proveniencję. "Wykluczał możliwość wykonania jej na Pomorzu, twierdząc, że płaskie, pozbawione portów wybrzeże nie nadawało się do zastosowania tego typu jednostki¹⁴.

Sformułowanie takie nie wytrzymuje krytyki przede wszystkim z dwóch względów: po pierwsze, przeprowadzona przez O. Lienau'a analiza technicznych właściwości jednostek pomorskich wykazała, że miały one niewielkie zanurzenie, pozwalające na żeglugę nawet po mniejszych, płytkich rzekach pomorskich¹⁵. Znaleziona w sąsiedztwie łodzi I łódź Charbrów III, wykazująca uderzające podobieństwo konstrukcyjne do jednostki badanej przez Lemckego, przy obciążeniu około 6 ton miała zanurzenie około 50cm, a zanurzenie bez ładunku około 25 cm¹⁶. Po drugie, w publikacji swej Lemcke mówi o znalezieniu w łodzi Charbrów I ceramiki słowiańskiej, charakterystycznej dla „pomorskiego okresu wendyjskiego”. Ceramika ta była — jak przyznawał — jedyną pozostałością użytkowników łodzi. Ona też posłużyła mu za podstawę do datowania znaleziska. Fakt ten nie sprawił mu jednak większych kłopotów. "Wprawdzie w łodzi znaleziono ceramikę słowiańskich użytkowników łodzi, ale okres, z którego owa „wendyjska” ceramika pochodziła, w dziejach Skandynawii nosi nazwę „epoki Wikingów”. *Eo ipso* łódź miała być jednostką wikińską¹⁷.

W ten sposób postawioną tezę miała poprzeć odpowiednia rekonstrukcja zabytku. Za wzór dla rekonstrukcji łodzi Charbrów I przyjął Lemcke statek z IV wieku n. e., znaleziony w r. 1863 w Nydam (Dania), nie zważając na zasadnicze różnice konstrukcyjne między obu typami. Z łodzi charbrowskiej zachowała się jedynie denna część, bez stew. Była to jednostka płaskodenna, frachtowa, przeznaczona do żeglugi po spokojnych wodach osłoniętych. Lemcke, pragnąc upodobnić ją do statku skandynawskiego, uznał się za zmuszonego do

¹⁴ H. Lemcke, op. cit., s. 317.

¹⁵ O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Gdańsk 1934, s. 15 i nast.

¹⁶ O. Lienau, *Ausgrabung und zeichnerische Wiederherstellung...*, op. cit., s. 13.

¹⁷ H. Lemcke, op. cit., s. 309: „Beim Abriiumen des Achterteils fanden sich etwa in der Mitte zwischen der Mastspur und der Stelle des Achterstevens die einzigen Spuren der früheren Benutzer, länglich, gespaltene und vom Feuer geschwärzte Findlingsbrocken, wie sie bei uns in wendischer Ansiedlungen als Unterlage und Ummauerung von Heerden gedient haben und bei, und in Burgwällen häufig begegnen, ferner an derselben Stelle Scherben, rneist Bodenstücke, von Tongefässen, die im Bruche eine unzweifelhaft der vorgeschichtlichen Zeit angehörende Tonmischung zeigten und mindestens der wendischen Zeit zuzurechnen sind; diese aber fällt mit der Wikingerzeit zusammen”.

dokonania wielu zmian w jej budowie. Poleciał obciąć zakończenia stępki przy stewach, zakończenia klepek poszycia burt oraz zakończenia wręg¹⁸. Następnie wmontował stewy, skośne w stosunku do płaszczyzny wodnic, o zakończeniach wystających daleko ponad linię relingu — typowych dla statku nydamskiego. Chociaż wszystkie znane łodzie pomorskie miały boczne, ukośne złącza stew z kilem, Lemcke zastosował złącza podobne do nydamskich, co było możliwe po obcięciu autentycznych końców kila. Jednocześnie ściosał krawędzie deski kilowej przy złączach ze stewami, skutkiem czego w związku z daleko do przodu wysuniętą dziobnicą i tylnicą partia rufowa i dziobowa łodzi uzyskała ostrzejszą smukłą formę, charakteryzującą statek nydamski. Wymagało to w konsekwencji usunięcia dwóch nie pasujących przy tych poprawkach wręg z rufy i dzioba. Na burcie dzisiaj jeszcze bez trudu znajdujemy ślady oryginalnych otworów kołkowych dla 13 wręg, podczas gdy w łodzi pozostawiono ich tylko 11. Nowy układ wręg nie dał się pogodzić z pierwotnym, toteż wywiercono nowe otwory kołkowe w celu połączenia usztywnienia poprzecznego z poszyciem.

Obcięcie górnego zakończenia wręg nie pozwala obecnie ustalić wysokości i sposobu wykończenia burty. Lemcke wprowadził 6 dodatkowych rzędów desek, przy czym relingi i umocnienie wiosłowe wykonał na wzór współczesnych łodzi norweskich, a częściowo na wzór statku nydamskiego¹⁹....

...Ale Kunkel miał już wyrobiony własny pogląd na kwestię łodzi pomorskich, zwłaszcza po kłopotach z rekonstrukcją Lemckiego. W odpowiedzi oświadczył więc:

„...W żadnym wypadku nie mogę przyjąć, aby skorupy te były przedślowiańskie; wątpię, czy są one wczesnoniemieckie, i jestem całkowicie przekonany, że powstały w okresie słowiańskim... Osobiście nie widzę przyczyny, dla której nie można by Słowianom pomorskim przyznać umiejętności budowania takich statków (przejsiowo byli oni nawet konkurencją dla Wikingów). Nie sądzę również, aby takie stwierdzenie było dla nas niebezpieczne — pod warunkiem, że należy je wyinterpretować w przeciwieństwie do polskiego i niemieckiego)”²⁰.

W świetle przytoczonych dokumentów niedwuznacznej wymowy nabiera zwlekanie ze zbadaniem łodzi z Czarnowska i późniejsze pozostawienie jej w ziemi. Podawany powód niewydobycia łodzi ze względu na brak kredytów nie jest zgodny z rzeczywistością. Muzeum otrzymało bowiem przed wyjazdem ekspedycji do Czarnowska aprobatę, przedstawionego kosztorysu całokształtu robót²¹. Prócz tego nie wtajemniczony widać w zabiegach Kunkla kierownik Muzeum Regionalnego w Słupsku K. Paetow zwracał się do Szczecina z prośbą o zezwolenie na wyeksponowanie łodzi w swoim muzeum. Jednocześnie wyraził gotowość pokrycia kosztów transportu, rekonstrukcji i konserwacji. Z polecenia Kunkla odpisał mu jednak dr Bethe, iż „...decyzję co do losów łodzi znad Łeby pan dyrektor pragnie zachować dla siebie”²²....(²³)

Dzisiaj nie budzi wątpliwości naukowców autentyczność i odrębność myśli konstrukcyjnej Słowian. Oto przykład. Na moją prośbę o konsultacje co do wyżej

¹⁸ Tamże. s. 314 i nast.

¹⁹ Tamże, s. 316: „...*Die Knaggen, die statt der Dollen als Widerlager für die Ruder dienten, sind nach dem Muster der heute noch in Norwegen üblichen und zugleich durch die Nydamer Funde als uralte nachgewiesenen aus naturgewachsenen Stamm- und Astwinkeln zurecht geschnitten und mit Holznägeln auf das Dollbord genagelt. Die Form, der Steven entspricht mit ihren hochragenden Endigungen der althergebrachten skandinavischen Bauart*”.

²⁰ Akta MPZ. inw. 719, Tgb. 34/1619. Kunkel do W. La Baume, 23 sierpnia 1934.

²¹ Kosztorys robót i decyzja nadprezydenta w aktach MPZ, inw. 750.

²² K. Paetow do dra Bethe, 10.11.1932 i 4.VI.1932 oraz odpowiedź Bethego w aktach MPZ, inw. 1857, Słupsk, nr 64 i nr 87. APPA betreff. das Heimatmuseum in Stolp.

²³ Całość materiału dotyczącego prac badawczych łodzi określanej w fachowej literaturze Charbrów I została tu opracowana na podstawie: Przemysław Smolarek; W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi pomorskich. zam. w Komunikatach Naukowych

wymienionej korespondencji niemieckich naukowców z lat 30- tych XXw., Pan 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”.

Na inną łódź natknął się w r. 1931, również nad jeziorem łębskim, mieszkaniec wsi Czarnowska, Albert Klotz, przekopując rów melioracyjny na swoich łąkach. W chwili odkrycia w roku 1931 łódź z Czarnowska (później zwana Charbrów III) była rozreklamowana przez prasę Rzeszy jako nowy relikwyt germańskiej kultury materialnej. Wielką wagę naukową, znaleziska potwierdzają wypowiedzi uczestników ekspedycji naukowej. Mimo to nie została ona wydobyta, lecz zasypana ziemią i pozostawiona na miejscu. Jako przyczynę takiego rozwiązania sprawy podawano oficjalnie brak odpowiednich funduszy na transport i konserwację. Takie wstępne oględziny wystarczyły do odłożenia wydobywania łodzi na czas bliżej nie określony. Powodem braku zainteresowania odkryciem było określenie łodzi jako łodzi Słowian Zachodnich.

Dopiero dzięki staraniom Przemysława Smolarka wrak łodzi Charbrów III został wydobyty z ziemi, 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”.

Badania prowadzone przez dr G. Indruszewskiego w Szczecinie w 1999r. skorygowały chronologię²⁴:

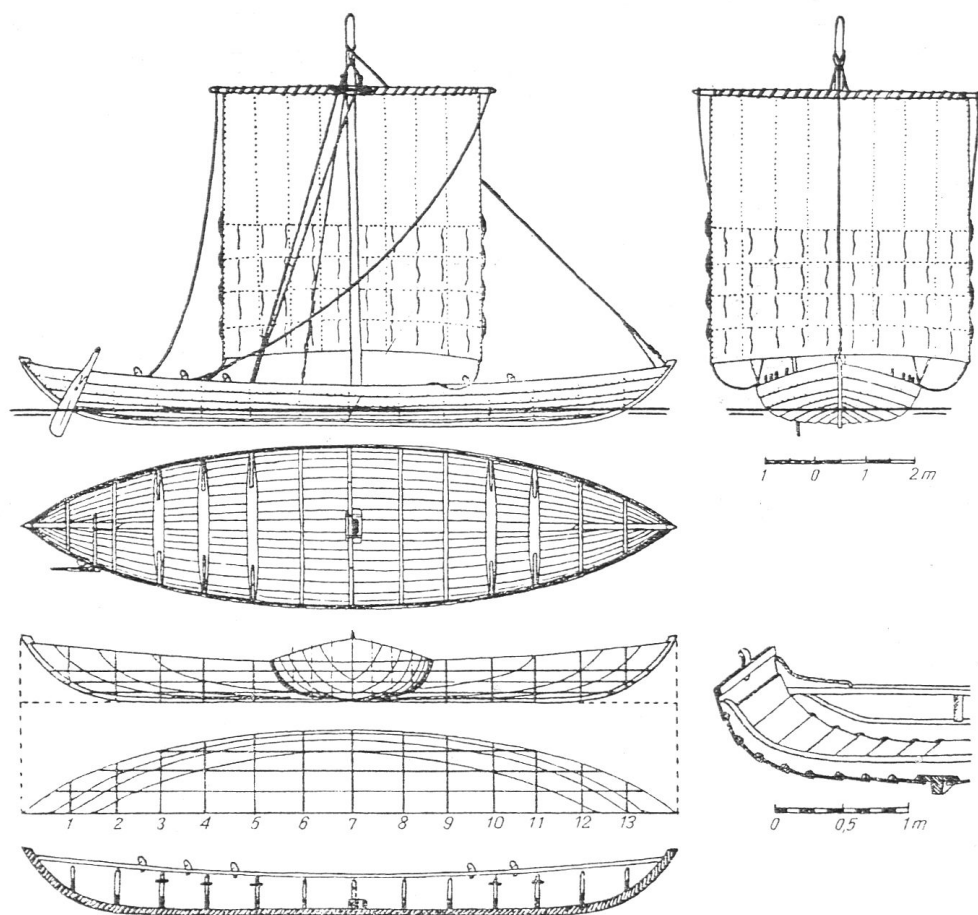
Charbrów I- 1188r.

Charbrów II- 1175r.

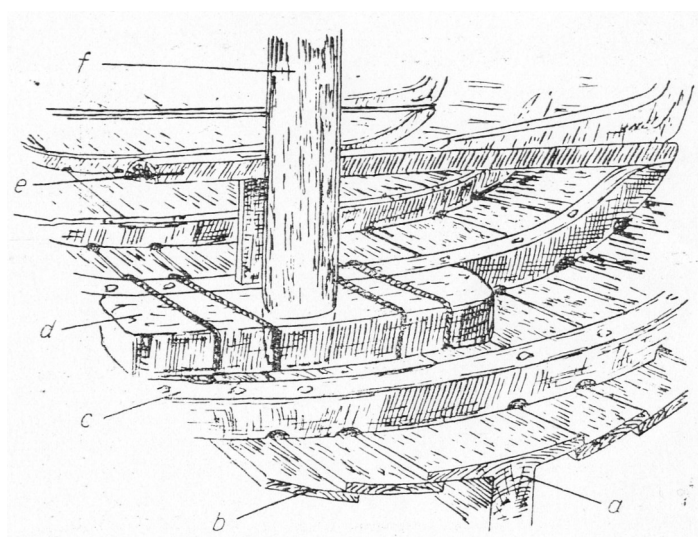
Wrak łodzi Czarnowsko II został odkryty nieopodal poprzednich łodzi w 1962 roku. Znaleziskiem zajęło się Muzeum Archeologiczne w Gdańsku i Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. Krótsza, obcięta przez koparkę część stępki jest obecnie eksponowana w Centralnym Muzeum Morskim, natomiast wrak rozłożony na części jest w pracowni CMM w Tczewie, zakonserwowany.²⁵

²⁴ Georg Indruszewski; Man, Ship, Landscape. Ships and seafaring in the Oder Mouth area AD 400- 1400. A case study of an ideological context. Copenhagen 2004r. s. 171

²⁵ Paulina Kubacka; Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko, [w:] Materiały Zachodniopomorskie, Tom XLVI, str. 257-258



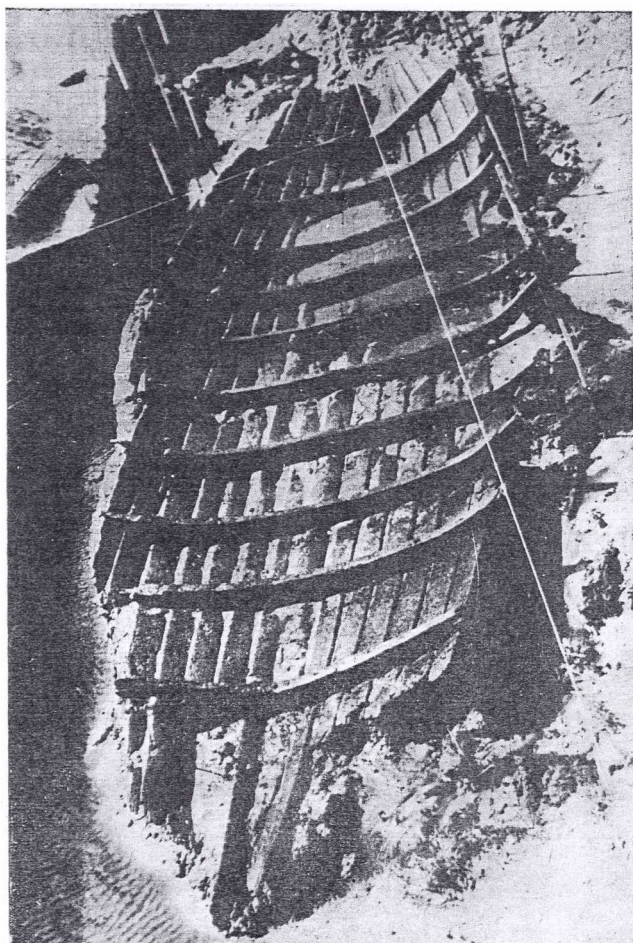
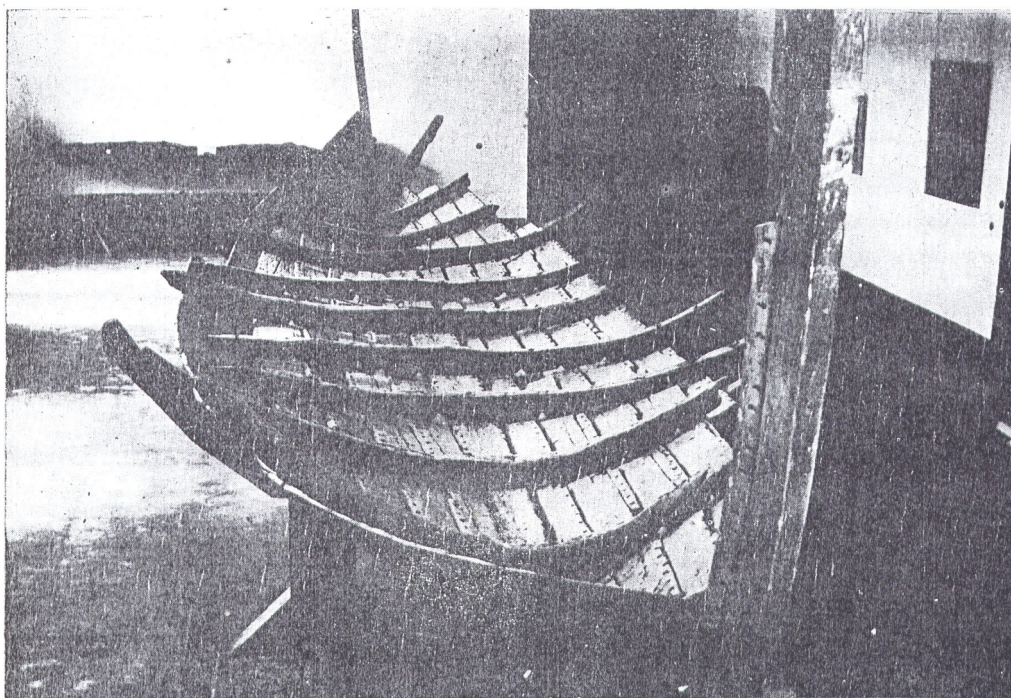
Ryc. 3
Próba
rekonstrukcji
statku z
Charbrowa,
(Charbrów
III) na
podstawie
O. Lienau,
szkic własny.



Ryc. 4 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.

Fot. 2
Szkielet statku z
Charbrowa,
(CharbrówIII)
przykład
założeń
konstrukcyjnych
słowiańskiego
korabia.
Zdjęcie
archiwalne
MPZ.



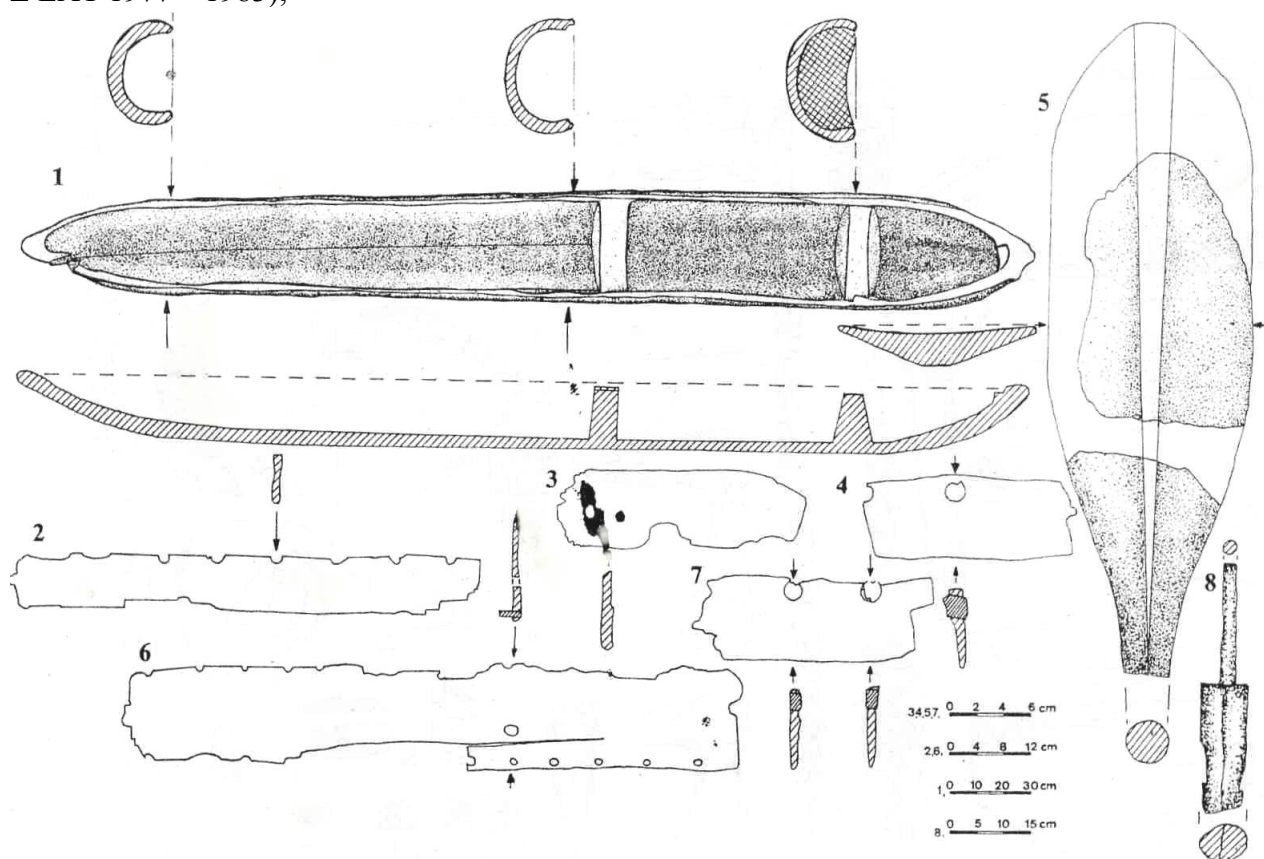
Fot. 3
Szczątki okrętu z Czarnowska
(CharbrówIII) (wg W. Filipowiaka).

Znaleziska w okolicy Miastka

Materiał, tu prezentowany nie będzie jakoś specjalnie, np. chronologicznie układany. Naczelnym jednak kryterium będzie w miarę możliwości prezentacja znalezisk sprzed roku 1337- czyli do momentu podpisania umowy między Radą Miejską Słupską a rodziną Święców- więc łodzie występujące w wykopaliskach datowanych na IX- XIVw. Nie będę omawiał również dłubanek używanych na płytkich jeziorach i bagnach- taką łódź można obejrzeć w Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku. Jest ona prymitywna, o niewielkich osiągnięciach, nie nadaje się zupełnie do pływania po rzece, a tym bardziej po wartkiej Słupi. Ta ze słupskiego muzeum pochodzi z okolic Kluk. Głównie chodzi mi teraz o łodzie zwane bordynkami²⁶.

Łodzie tu przedstawiane zostały odnalezione na przepięknym Jeziorze Bobięcino Wielkie, koło Miastka, gdzie w IX-XIIw., na wyspie istniała osada obronna. 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. Bobięcin, gm. Miastko, stan. 3. 1 dłubanka, 2—4, 6, 7 deski poszycia łodzi, 5 wiosło, 8 pałka ciesielska
- numeracja pod rysunkiem odpowiada tej, z oryginalnego sprawozdania archeologicznego

... ” 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.

²⁶ **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.

Odkryta dłubanka była mocno wkliniowana 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. 3:2—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...²⁷

Wiek wydobytej w Bobiecinie łodzi został określony badaniami prowadzonymi przez dr Waldemara Ossowskiego z Muzeum Morskiego w Gdańsku²⁸.

²⁷ Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *RUCHOME MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE Z ARCHEOLOGICZNYCH BADAŃ PODWODNYCH RELIKTÓW MOSTU WCZESNOŚREDNIOWIECZNEGO W BOBĘCINIE KOŁO MIASTKA, WOJ. ŚLUPSKE, Z LAT 1977—1983*

²⁸ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999

LITERATURA

1. Brückner Aleksander Dzieje Języka Polskiego Wrocław 1960
2. Farley Mowat WYPRAWY WIKINGÓW Wydawnictwo „Książnica”, 1995
Katowice
3. Filipowiak W. Słowiańskie miejsca kultowe Pomorza „Przegląd Zachodniopomorski” nr 5, 1967
Zachodniego w świetle badań Szczecin
archeologiczno- toponomastycznych
4. Gąssowska Eligia BIZANCJUM A ZIEMIE PÓŁNOCNO- Ossolineum 1979
ZACHODNIO- SŁOWIAŃSKIE WE
WCZESNYM ŚREDNIOWIECZU (Studium
Archeologiczne)
5. Gąssowski Jerzy Ziemia mówi o Piastach WARSZAWA, WIEDZA 1961
POWSZECHNA
6. Kowalenko Władysław ŁODZIE U SŁOWIAN CZESNOŚREDNIO- SLAVIA MARITIMA
WIECZNYCH Gdynia 1969
7. Leciejewicz L. Początki miast nadmorskich na Pomorzu Warszawa- Kraków 1962
Zachodnim
8. Leciejewicz L. Kołobrzeg we wczesnym średniowieczu Wrocław 1961
Łosiński Wł.
Tabaczyńska E.
9. Leciejewicz Lech Z BADAŃ NAD POCZĄTKAMI OSAD
MIEJSKICH NAD BAŁTYKIEM WE
WCZESNYM ŚREDNIOWIECZU
10. Leciejewicz Lech POMORZE WE WCZESNYM
ŚREDNIOWIECZU
11. Ossowski Waldemar STUDIA NAD ŁODZIAMI MARPRESS 1999
JEDNOPIENNymi Z OBSZARU POLSKI GDAŃSK
12. Ossowski Waldemar PRZEMIANY W SZKUTNICTWIE CMM w Gdańsku, Gdańsk 2010
RZECZNYM W POLSCE, STUDIUM AR-
CHEOLOGICZNE
13. PAN; INSTYTUT TESTIMONIA NAJDawniejszych WROCŁAW- 1989
SŁOWIANOZNAWSTWA DZIEJÓW SŁOWIAN WARSZAWA- KRAKÓW-
wydali Alina Brzostkowska SERIA GRECKA ŁÓDŹ, Zakł. Nar. im.
i Wincenty Swoboda z. 2, pisarze z V-X wieku Ossolińskich, Wyd. PAN,
14. Pieradzka Krystyna WALKI SŁOWIAN NA BAŁTYKU WYD. MIN. OBR. NAR,
W X-XII WIEKU WARSZAWA 1953
15. Prosnak Mieczysław Zachodnio- słowiańska sztuka korabnicza Mat. Zach.- Pom. t.9- 1963
wczesnego średniowiecza
16. Smolarek Przemysław Kilka uwag w sprawie kształtowania się ty- 1971
pów południowobałtyckich łodzi klepko-
wych, [w:] Pomorania Antiqua, t. 3, str. 506-
507.
17. Smolarek Przemysław W sprawie rekonstrukcji wczesnośrednio- Kwart. Hist. Kult. Mat. t4. z Gdańska
wiecznych łodzi pomorskich, 1956 nr 1