

Dawne szkutnictwo i zaplecze osadnicze powiatu słupskiego

Władysław Goliński

Ustka 2022/ 2023

Spis treści

Osadnictwo grodowe na południowym brzegu Bałtyku. Skąd przybyli Słowianie Zachodni.....	4
Wstęp	4
Znaleziska starych łodzi na południowym brzegu Bałtyku i Morza Północnego.....	5
Najstarsze środki transportu wodnego w Europie.....	5
Najstarsze środki transportu wodnego w Polsce.....	5
Łodzie jednogrodziowe.....	6
Łodzie jednopienne z umocowanymi dodatkowymi klepkami.....	7
Napęd i sterowanie dłubanek.....	8
Drogi rozwojowe czółna do łodzi klepkowej	8
Miejsce wykonania zwykłego czółna	8
Łodzie Słowian z okresu ich wędrówki na północny zachód liczonej od VI wieku n.e.....	9
Wzmianki o łodziach Słowian we wczesnym średniowieczu	9
Osadnictwo grodowe i grodziska powiatu słupskiego.....	13
Miejsca występowania grodzisk określają miejsca występowania największych zagrożeń	13
Grodzisko w miejscu ujścia Łupawy.....	25
Wygląd Jezior Gardno i Łebsko, właściwie jeszcze połączonych z wolną zarastającym przeływem Łupawy, a więc jeszcze ciągle jednego jeziora	25
Powstanie osady Gardna Wielka	27
Kościół w Gardnie Wielkiej- czy wyznacza miejsce gdzie był gród w Gardnie Wielkiej?	27
Kościół w Gardnie Wielkiej	29
Ślady „w języku”- zachowane relikty językowe odstające od języka kaszubskiego.....	30
Uwagi końcowe dotyczące grodzisk Smołdzina i starożytnych miejsc w Gardnie Wielkiej	30
Grodzisko w miejscu ujścia Słupi	31
Warownia w Ustce.....	31
Przystań w Przewłocie	36
Osada z przełomu epoki brązu i żelaza w prawej, wschodniej odnodze Słupi.....	36
Nazwa Przewłoka występująca w akcie nadania przywileju biskupowi Albertusowi	37
Przystań w miejscu ujścia Słupi za czasu wczesnej Polski.....	37
Ostatnie łodzie na drodze wodnej z Bałtyku do Przewłoki.....	39
Hipotetyczna warownia w Zapadłym.....	39
Stara droga z Przewłoki do Słupska a właściwie do traktu w Swochowie	40
Języki słowiańskie na południowym brzegu Bałtyku	40
Konieczność podjęcia budowy łodzi o dużej dzielności morskiej	42

Floty wojenne wczesnofeudalnych państw nadbałtyckich.....	42
Znaleziska wraków łodzi w miejscu ujścia Łupawy i Łeby oraz z okolicy Miastka.....	44
Znaleziska w miejscu ujścia Łeby.....	44
Znaleziska w okolicy Miastka.....	51
Produkcja okrętowa w regionie po 1337r.	53
Produkcja w Słupsku i Ustce po 1337 roku.....	53
Produkcja w Słupsku.....	54
Produkcja szkutnicza w Ustce.....	55
Schematyczne przedstawienie historii produkcji szkutniczej przemysłu stocznioowego w Ustce po II wojnie światowej.....	59
Produkcja Pomeranki w Ustce.....	61
Produkcja w Rowach, Gardnie Wielkiej i w Łebie.....	62
Literatura.....	64

Osadnictwo grodowe na południowym brzegu Bałtyku. Skąd przybyli Słowianie Zachodni.

Wstęp

Za podstawę opisu zasiedlenia powiatu słupskiego w dawnych wiekach przyjęto dokonane przez Jerzego Olczaka i Kazimierza Siuchnińskiego *Sprawozdanie z badań weryfikacyjnych grodzisk przeprowadzonych na terenie powiatu słupskiego*. (jesień 1968- 1970)¹.

Prezentowane w treści opracowania mapy dotyczące zasiedlenia w powiecie słupskim opierają się na mapkach z ww. sprawozdania i obejmują Pomorze Środkowe w granicach administracyjnych województwa koszalińskiego z okresu czasu, kiedy dokonywano badań i kiedy opracowano sprawozdanie. Taka niedogodność nie jest (granice podziału administracyjnego) jednak ważną sprawą bo analizy zasiedleń trzeba i tak dokonać ponad obecnymi podziałami administracyjnymi. Istotna różnica, jeśli chodzi o rozległość terytorialną powiatu słupskiego, polega na przyporządkowaniu gminy Kępice. W tej gminie występuje kilka ważnych dla tego opracowania zabytków archeologicznych- tu uwzględnionych jedynie korabnictwo. Kiedyś gmina ta nie wchodziła do powiatu słupskiego, a więc na poniższych mapach nie występują ale będą w spisie wymienione zabytki w tym obszarze powiatu słupskiego choć występowały te tereny wówczas poza granicami. Niestety, jeśli idzie o te najstarsze łodzie to nie udało się jeszcze odnaleźć na naszych ziemiach łodzi jednopiennych. Wyjątkiem jest tu wyciągnięcie dłubanki z morza w okolicy Czołpina.

Udało się W. Ossowskiemu skompletowanie dokumentacji naukowej obejmującej wszystkie dostępne egzemplarze łodzi jednopiennych z obszaru Polski. Zebrany materiał umożliwił:

- 1 — usystematyzowanie czołen pod względem rozwoju typologicznego i chronologii wraz z uwzględnieniem ich przeznaczenia eksploatacyjnego;
- 2 — określenie skali użytkowania czołna w poszczególnych okresach dziejowych, a przez to stopnia wykorzystania i zagospodarowania wód śródlądowych i morskich;
- 3 — próbę uściślenia głównych etapów przekształcania się dłubanek w łodzie klepkowe na terenie Słowiańszczyzny.²

Oddzielną też sprawą jest komentarz dotyczący grodzisk ludności łużyckiej, która to ludność opuściła swoje osady obronne już w IV wieku p.n.e. Z pewnością takie zaistniałe grodziska (bo przecież minęło aż tysiąc lat bez konserwacji umocnień obronnych np.: drewno palisady) ponownie zostały zagospodarzone przez napływającą od VI w. n.e. ludność słowiańską. Słowianie przybyli ze swoich siedzib nad Morzem Czarnym płynąc łodziami. Zapewne do Bałtyku przy płynęli Wisłą, z morza wpływali do kolejnych rzek zajmując tereny na osady. W tradycji słowiańskiej była budowa warowni znacznie mniejszych powierzchniowo od powierzchni zajmowanej przez ludność kultury łużyckiej. Ponadto słowiańskie małe warownie były najczęściej pochowane na bagnach. W takich małych warowniach z wałem obronnym drewniano- ziemnym dawało się obsadzić mury przez ludność zebraną z najbliższych osad. Czasem Słowianie wykorzystywali i adoptowali grodziska rodem z epoki brązu przeprowadzali renowację wałów obronnych. W powiecie słupskim ponownie wykorzystywano grody Żoruchowo, Równy, Damno³...

¹ Jerzy Olczak i Kazimierz Siuchniński; *Sprawozdanie z badań weryfikacyjnych grodzisk przeprowadzonych na terenie powiatu słupskiego*. (jesień 1968- 1970), UAM Poznań.

² Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*; Gdańsk 1999 s. 125.

³ Władysław Goliński; *Grodziska Słupska i powiatu słupskiego*, maszynopis, Ustka 2019.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art32a.pdf>

Znaleziska starych łodzi na południowym brzegu Bałtyku i Morza Północnego.

Najstarsze środki transportu wodnego w Europie⁴

Do niedawna łodzie wykonane z wyłobionego pnia uważano za najstarsze środki komunikacji wodnej w Europie. Wyniki ostatnich badań wskazują, że chociaż narzędzia i techniki potrzebne do skonstruowania łodzi jednopiennej mogły być znane w schyłkowym lub wyjątkowo środkowym paleolicie — pierwsze, odpowiednio duże drzewa pojawiają się dopiero w mezolicie około VIII tys. p.n.e. Obecnie najstarsze dłubanki, których wiek określa się na okres starszy niż VIII tys. p.n.e., odkryto na terenie północnych Niemiec, Holandii i północnej Francji.

W świetle tych danych wyraźnym staje się fakt wcześniejszego używania innego rodzaju łodzi, niż te powstałe przez złobienie kłody. Na poparcie tej tezy mogą również służyć datowania najstarszych wiosół pochodzących z IX i VIII tysiąclecia p.n.e. W dużej liczbie przypadków odkrycia ich pochodzą z okresów starszych niż dłubanki znane z tego samego obszaru.

Obecnie niektórzy badacze przypuszczają, że najwcześniej w Europie mogły być używane łodzie wykonywane z kory lub ze skóry. Potwierdziły to studia nad najdawniejszymi zabytkami szkutniczymi, prowadzone przez grupę europejskich historyków szkutnictwa w latach osiemdziesiątych XX w. Odkryte w Husumer Hafenschleuse (Schleswig-Holstein) poroże renifera zostało zinterpretowane jako część poprzecznego elementu wzmacniającego łódź o skórzanym kadłubie.

Najstarsze skórzaki pochodzą ze schyłkowego paleolitu i związane są z kulturą hamburską (ok. VIII tys. p.n.e.). Ludność tej kultury, zajmująca się polowaniami na renifera, zakładała otwarte obozowiska nad jeziorami lub nad rzekami. W celu zwiększenia efektywności polowania stada reniferów były zaganianie do wody. Użycie łodzi do takich polowań wydawało się nieuniknione....

Najstarsze środki transportu wodnego w Polsce⁵

Przeprowadzone w ostatnich latach badania odkrytych na obszarze Polski łodzi jednopiennych wskazują, że znane dotychczas zabytki pochodzą z okresów znacznie młodszych niż łodzie tego typu znane w Europie. Skłoniło to niektórych badaczy do sformułowania poglądu o późniejszym pojawieniu się dłubanek na obszarze Europy Środkowej i Wschodniej. Znajomość wykonawstwa tej formy pojazdów wodnych miała się rozpowszechnić z zachodniej lub południowej Europy.

Z pewnością tego typu formy pojazdów wodnych znane były na południowym wybrzeżu Bałtyku już na przełomie mezolitu i neolitu, na co wskazują odnotowane ślady osadnictwa kultury Ertebølle, w której, jak wskazaliśmy wyżej, łodzie jednopienne odgrywały dużą rolę. W Polsce na stanowiska tego typu, datowane na V i IV tysiąclecie p.n.e., natrafiono w okolicach Koszalina. Dalsze badania archeologiczne powinny przynieść odkrycia czołen z tego okresu na obszarze Polski północnej.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art32b.pdf>

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art32c.pdf>

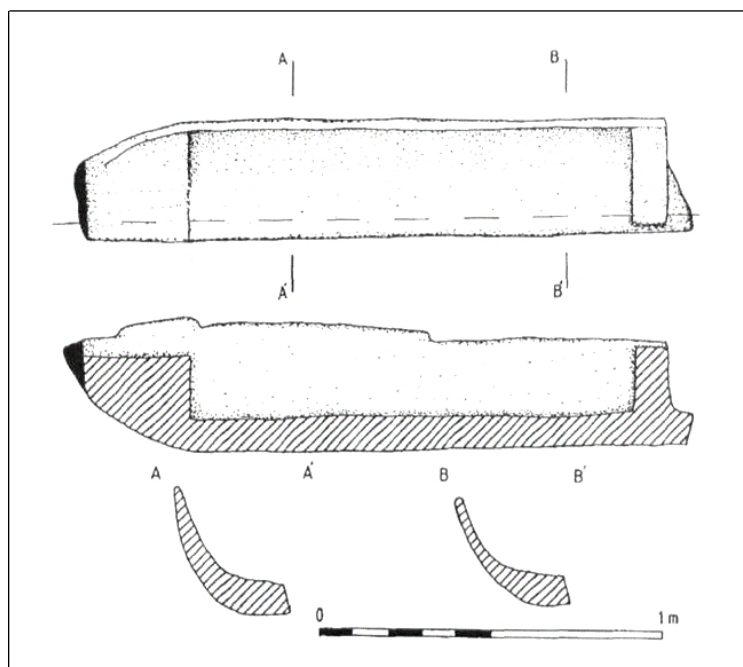
⁴ Waldemar Ossowski; Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski, Gdańsk 1999, s. 67.

⁵ Waldemar Ossowski; Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski, Gdańsk 1999, s. 71.

Łodzie jednogrodziowe⁶

Łodzie jednopienne o półokrągłym przekroju odznaczają się małą statecznością, wymagającą pracy wiosłarza poprzez balans ciała lub zajmowanie jak najniższej pozycji, na przykład półkłęścąco-półsiedzącej. W celu poprawienia bezpieczeństwa pływania na czółnach w średniowieczu rozpowszechniają się płaskodenne formy kadłubów łodzi jednopiennych. Uzyskuje się to poprzez styczne usunięcie półokrągłej dennej części kadłuba. Szersze dno zapewniało większą wyporność i stateczność, umożliwiając przebywanie w dłubance w postawie siedzącej, a nawet stojącej. W świetle wyników analiz datujących, w najstarszych średniowiecznych łodziach jednopiennych o tak uformowanym dnie, stwierdzamy dodatkowo obecność pełnej grodzi umieszczonej zazwyczaj bliżej rufy. Zachowane przykłady wskazują, że wykonywano je zarówno z sosny, jak i z dębu.

Ryc. 1. Pozostałości dębowej łodzi jednopiennej odkrytej w miejscowości Leśno, datowane na lata po 1327 r.



Źródło: Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*⁷.

Do najstarszych dębowych czółen tego typu należą dłubanki pochodzące głównie z Pomorza, zgromadzone w zbiorach Muzeum Narodowego w Szczecinie: wydobyta z Zalewu Szczecińskiego z V/VI wieku, oraz trzy inne o nieznanym miejscu odkrycia, datowane radiowęglowo na VII-X wiek: MNS/A/17306, MNS/a/17308 oraz MNS/A/17309⁸. W XI i XII wieku pojawiają się czółna wykonywane z sosny. Do najstarszych należy dłubanka z Czermnicy (950 ± 20 BP) oraz zabytek o nieznanym miejscu odkrycia, pochodzący z dawnych zbiorów Muzeum Archeologicznego w Poznaniu, datowany dendrochronologicznie na lata po 1153 r. Niewiele młodsze jest czółno wydobyte z jeziora Jawor (650 ± 50 BP). W omawianej grupie zabytków wcześniej pojawiają się elementy dodatkowe. W dębowej łodzi jednopiennej pochodzącej z Jeziora Głębokiego w Szczecinie, w partii rufowej pozostawiono niewyżłobione siedzisko. Jest to najstarszy zachowany element tego typu w Polsce datowany metodą radiowęglową na VIII-IX wiek —

1235 ± 25 BP. Rozwiązanie to było chyba dość powszechnie stosowane w średniowieczu, gdyż zostało wykonane również w sosnowej dłubance z Mątew, datowanej na lata po 1273 r. W siedzisko wyposażone jest zakończenie dębowej łodzi jednopiennej z Leśna, wykonanej w latach po 1327 r. Jednogrodziowe czółna były szeroko stosowane na całym obszarze północnej Polski, czego przykładem jest najstarsza znana z obszaru Pojezierza Mazurskiego łódź jednopienna wydobyta z jeziora Orzółek w okolicach Brześcia. Ten dębowy zabytek jest datowany na lata po 1367 r.

⁶ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s. 116, 117.

⁷ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s. 116, 117.

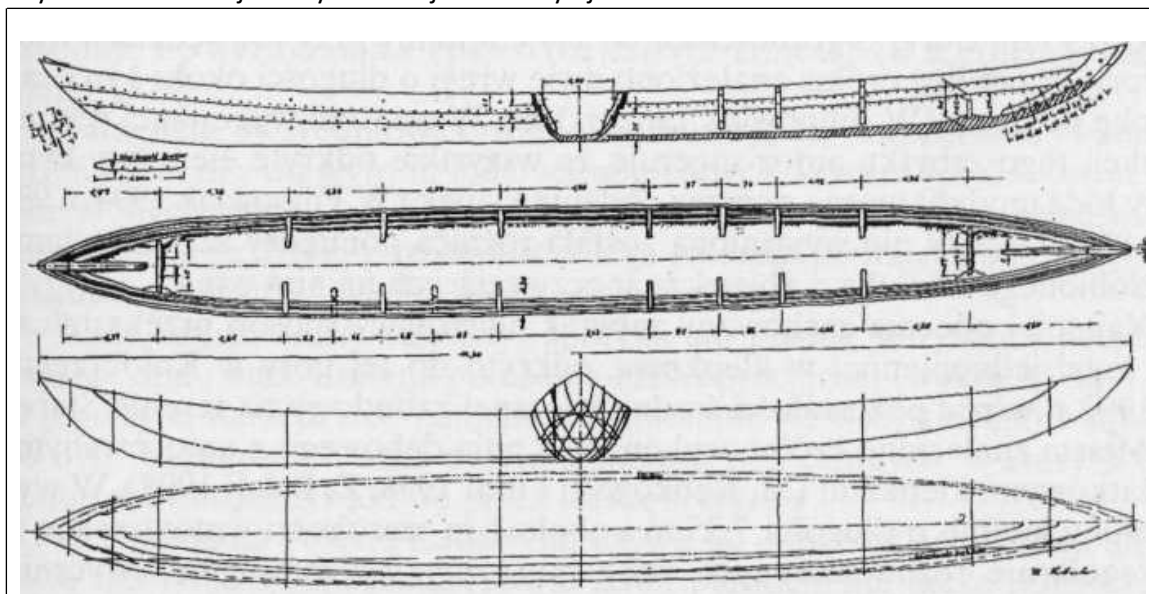
⁸ A. Szymczak; Łodzie dłubanki ze zbiorów szczecińskich, [w:] „Materiały Zachodniopomorskie”, t. XLII, 1996, s. 31-59, 1997.

Łodzie jednopienne z umocowanymi dodatkowymi klepkami⁹

Z okresu średniowiecza pochodzą pierwsze znane łodzie jednopienne modyfikowane poprzez dodanie klepek poszycia do wyłobionego kadłuba. Gródź we fragmentarycznie zachowanej sosnowej dłubance odkrytej podczas prac wykopaliskowych pod Górą Lecha w Gnieźnie nosi ślady otworu, którego funkcjonalne przeznaczenie możemy tłumaczyć jako ślad mocowania dodatkowej klepki do wyłobionego kadłuba. Czołno datowane jest na okres od XIV do pierwszej połowy XV wieku.

Wielokrotnie wspominany był zabytek stanowiący przykład przekształcania się dłubanki w łódź klepkową, odkryty w 1896 r. w Gdańsku podczas robót budowlanych przy bastionie Królik¹⁰. Jej długość w chwili odkrycia wynosiła około 13,4 m, a szerokość 1,01 m. W późniejszej rekonstrukcji przyjęto, że oryginalna długość wynosiła około 14,3 m, a szerokość 1,3 m (ryc. 1). Wysokość boczna w zachowanych partiach końcowych wynosiła około 0,46 m. Dno miało 15 cm grubości. Śródkręcie było w przekroju poprzecznym półkoliste, natomiast końce znacznie smuklejsze o dosyć ostrych przekrojach. Do boków dłubanki przybito drewnianymi kołkami dwa pasy poszycia, montowane na zakładkę. Najdłuższa z za chowanych klepek miała 5,25 m długości, przy szerokości około 0,25 m i grubości 1-2 cm. Usztywnienie poprzeczne zapewniały przybite kołkami drewnianymi wręgi kolankowe umocowane w nieregularnych odstępach (0,74-2,03 m), oraz dwie grodzie —jedna na rufie, druga na dziobie. Pomimo, że zabytek zaginął podczas drugiej wojny światowej i niemożliwe było dokładniejsze określenie chronologii, wszyscy badacze zgadzają się ze średniowieczną metryką omawianej łodzi¹¹.

Ryc. 2. Rekonstrukcja modyfikowanej łodzi odkrytej w okolicach bastionu Królik w Gdańsku¹².



Źródło: Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*¹³.

⁹ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s.125

¹⁰ H. Convetz; *Der überhöhte Einkahn aus Danzig*, [w:] „Amtlicher Bericht Westpreussen Provinzial Museum”, 1.18, s. 37-44.

¹¹ Przemysław Smolarek; „*Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X-XIII wieku*”; „Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku”, t. III, Gdańsk 1969, s.38

¹² Salemke; *Das Bodenschalenboot von Danzig*, „Das Logbuch”, H. 3, s. 76-78.

¹³ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s.125

Napęd i sterowanie dłubanek

Dłubanki można napędzać na kilka sposobów: tyczkami, wiosłami, żaglami czy wreszcie holować. Najczęściej stosowane na ziemiach polskich napędzanie na pych lub wiosłem nie pozostawia żadnych śladów w kadłubie łodzi.

Drogi rozwojowe czółna do łodzi klepkowej¹⁴

W dotychczasowej literaturze dotyczącej dawnego szkutnictwa większe zainteresowanie łodziami jednopiennymi wynikało z dość rozpowszechnionego poglądu, że formy te stanowiły prototyp łodzi klepkowych.

Jako pierwszy ewolucyjny rozwój wczesnośredniowiecznej łodzi klepkowej budowanej na stępce przedstawił Philibert Humbla. Uważał on, że nastąpiło to wskutek zmian, jakie przeszło czółno w wyniku prób poprawienia stateczności. W procesie tym Humbla wyróżniał dwie drogi. Pierwsza poprzez łączenie kilku czółen, potem poszerzanie jednego czółna i łączenie dwóch oddzielnych połówek ze sobą, doprowadziła do powstania łodzi klepkowej zakończonej pawężą na dziobie i rufie. Drugi sposób polegał na rozgięciu czółna, podwyższenie burt pasami klepek i wmontowanie żeber.

Inny badacz skandynawski Albert Eskeröd przypuszczał, że łódź klepkowa wzięła swój początek z czółna „twardego”, czyli poprzez podwyższanie jego za pomocą klepek. Wszystkie te teorie odnoszą się przeważnie do terenów skandynawskich.

W nauce polskiej pogląd, że łódź klepkowa na ziemiach polskich powstała w wyniku modyfikacji zwykłego czółna jest również zdomowiony. Przemysław Smolarek, posługując się głównie materiałami etnograficznymi oraz leksykalnymi, uważał, że w strefie bałtyckiej przekształcenie się dłubanki w łódź klepkową mogło następować trzema drogami: przez poszerzenie dna, przez rozginanie boków oraz przez podwyższenie boków czółna¹⁵ (P. Smolarek 1972, s. 21). Poszczególne etapy tej ewolucji mogły następować niezależnie od siebie, w różnych miejscach i czasie, uwarunkowane lokalnymi potrzebami i możliwościami. Ostatnio przeprowadzone datowania dłubanek z obszaru Polski powiększają liczbę zabytków ilustrujących procesy kształtowania się najstarszych łodzi klepkowych.

Przykłady te wskazują, że proces ten mógł następować stopniowo w różnych regionach i okresach, w zależności od potrzeby modyfikowania pojazdów wodnych i dostępności budulca.

Miejsce wykonania zwykłego czółna¹⁶

Na podstawie studiów niedokończonych dłubanek z Tundern w Wezerze oraz z Untersberger Moor koło Salzburga, w których pozostawiono kilka grubych konarów stabilizacyjnych, D. Ellmers wysnuł wniosek, że nie istniały wyznaczone miejsca budowy dłubanek i w większości przypadków przynoszono narzędzia tam, gdzie rosły nadające się do obróbki pnie. Podobny fakt odnotował K. Moszyński w Bośni. Współcześnie na Kurpiach produkcja dłubanki zawsze odbywała się w pobliżu domostwa, niezależnie od tego czy była to topola rosnąca nad wodą, którą można było spławić pod dom, czy też ścinana zimą sosna, którą należało przywieźć z lasu.

Na podstawie tych opisów możemy wywnioskować, że o miejscu wyrobu decydował przede wszystkim rozmiar pnia i możliwości jego ewentualnego transportu w bardziej dogodne miejsce.

¹⁴ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s. 163.

¹⁵ P. Smolarek; *Szkutnictwo Pomorza Gdańskiego we wczesnym średniowieczu*, [w:] E. Cieślak (red.), *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, s. 11-69, Gdańsk 1972, s. 21.

¹⁶ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999, s. 49.

Łodzie Słowian z okresu ich wędrówki na północny zachód liczonej od VI wieku n.e.

Wzmianki o łodziach Słowian we wczesnym średniowieczu

(tekst będzie posiadał oryginalny przypis)

PRISKOS Z PANION (ur. na pocz. Vw.); 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.¹⁷ Tam przyjęli nas barbarzyńscy przewoźnicy na łódkach z jednego pnia,¹⁸ 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 barbarzyńcami 70 stadiów¹⁹ zmuszeni byliśmy zaczekać na pewnej równinie, aż wystannicy 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- jednodrewkach, którymi posługują się mieszkający nad rzekami, a przez inne przepłynęliśmy na tratwach, które barbarzyńcy przewożą przez bagniste tereny na wozach.....

¹⁷ 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 Vijvodine 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 dzis. 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.

¹⁸ Greckie μονόξυλα – łodzie wykonane z jednego pnia drzewa, tzw. jednodrewki. 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 jednodrewkach wspomina też wielokrotnie Zosimos.

¹⁹ 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.

CUDA ŚW. DYMİTRA (zm. umęczony w 306r.), [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.²⁰ Przysposobiwszy się do żeglugi na morzu, splądrowali całą Tesalię i wyspy greckie Cyklady, całą Achają i ląd stały, dużą część Illyricum i część Azji.

JERZY PIZYDA (wybitny przedstawiciel poezji greckiej wieku VII); 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 (ur. ok. 575); 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.

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

²⁰ 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 monosyklei 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).

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 (ur. 905r., zm. 959r.); 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, spuszczają 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 sklaweńsku 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 lądu 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 [łodzie] 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 Vulnirach, 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 zaporą”. I przyływają do tzw. brodu Krarion, gdzie przeprawiają się z Rusi Chersonici i Pieczyngowie do Chersonezu, a ma on szerokość hipodromu, zaś wysokość od dołu aż do miejsca, gdzie wyłaniają 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, ofiarowując 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.

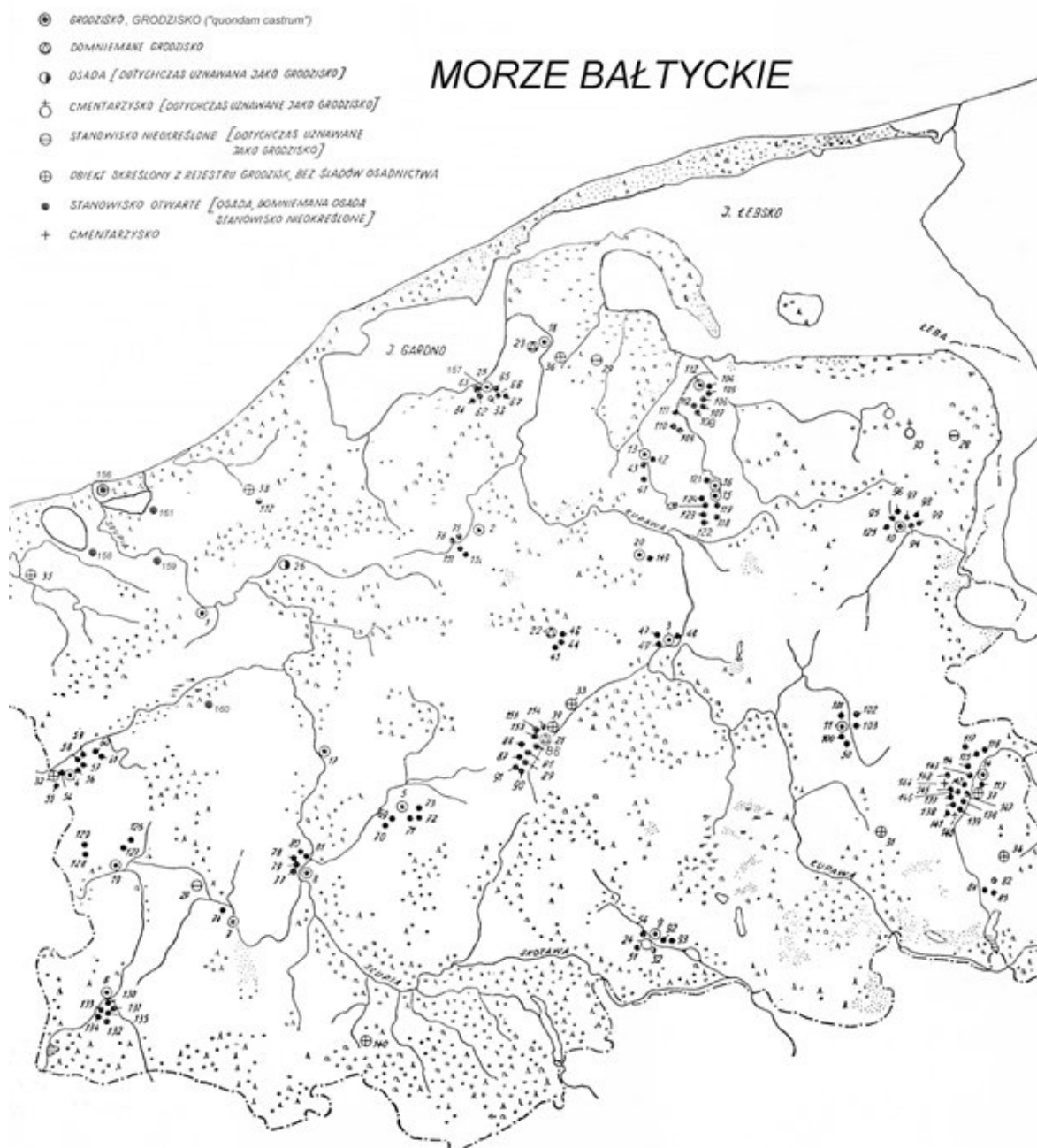
Za tą wyspą Rusowie nie boją się Pieczyngów, dopóki nie dojadą do rzeki Seliny. Następnie odbijają od niej i płyną około czterech dni aż do miejsca, gdzie osiągną rozlewisko rzeki, które jest ujściem i na którym znajduje się wyspa Św. Aitheriusza. Dotarłszy do wyspy, wypoczywają tam około dwóch do trzech 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 Seline, 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....

* * *

Zatem w zasadzie nie ma wątpliwości, że Słowianie nad Morzem Czarnym używali do transportu wodnego jedynie łodzi wykonanych z jednego pnia. Są jednak wątpliwości co do przystosowania jednodrewek do pływania po otwartym morzu. Słowianie Zachodni, ci co zajęli Pomorze, ze swoich siedzib nad Morzem Czarnym wyruszyli po załadowaniu dobytku na łodzie najpierw w górę Dniepru do ujścia Prypeci i w górę tej rzeki aż do ujścia jej dopływu- Muchawca, którym przedostali się na Bug i dalej na Wisłę. Następnie wptywali na Bałtyk i tam kierowali się na zachód zdobywając teren od ujścia Wisły aż po Lubekę. Sens miałoby zwiększenie ładowności łodzi bo przecież łódź musiała pomieścić cały dobytek i całą rodzinę albo przynajmniej jej część.

Osobiście uważam, że wędrówka Słowian nastąpiła drogą wodną więc Słowianie wpłynęli różnymi rzekami i popłynęli na zachód i północny zachód Europy. Już w VI wieku budując swoje pierwsze warownie, których powstanie datowane jest na terenie dzisiejszej Polski, na VII wiek (zostawili po sobie dzisiejsze grodziska), rozmieszczone głównie w rozwidleniach rzek lub bezpośrednio nad rzekami i w sprzyjającym terenie chowali warownie w terenie bagiennym, warownie te były wyposażone w wały zbudowane z bali drewnianych tworzących skrzynie wypełnione ziemią a z zewnątrz te drewniane skrzynie były pokryte warstwą gliny i te wały zostały podniesione palisadą.

Osadnictwo grodowe i grodziska powiatu słupskiego

Miejsca występowania grodzisk określają miejsca występowania największych zagrożeń

Ryc. 3. W. Goliński; Grodziska i osadnictwo grodowe²¹– dokonano korekty jezior lagunowych oraz brzegów rzeki Łęby na stan z ok. 1300r.²² i dokonano też, orientacyjnie, korekty z występowaniem zbiorników wodnych i dróg rzek (np.: Łupawa wpływa do J. Gardno i potem do J. Łebsko) przy ujściu rzek Słupi, Łupawy i Łęby.

²¹ Ryc. 3 [w:] Jerzy Olczak i Kazimierz Siuchniński Sprawozdanie z badań weryfikacyjnych grodzisk przeprowadzonych na terenie powiatu słupskiego. (jesień 1968- 1970), Poznań 1970.

²² Otto Lienau; Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit, Danzig 1934

Nr określający grodzisko lub osadę (wg mapy)	Nazwa miejsca- miejscowości, przy której występuje to grodzisko lub osada	Stwierdzenie warstwy kulturowej i mat. archeologicznego	Chronologia	Uwagi szczególne
1	Gałęzinowo- wyżynne, cypłowe z wałem zaporowym (poprzecznym).	tak, stwierdzono	kultura łużycka	wyłącznie mat. „łużycki”
2	Żoruchowo- grodzisko wyżynne, cypłowe z nieznacznie wypukłym majdanem i wałem zaporowym (poprzecznym).	tak, stwierdzono	kultura łużycka(?)	część naczyń ze starszych badań ma nieustaloną chronologię
3	Damno- grodzisko wyżynne, podkowiaste z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	VIII/ IX- X wiek	pochodzą. stąd ułamki naczyń glinianych kultury łużyckiej i z okresu nowożytnego
4	Gać- grodzisko wyżynne typu pierścieniowego w kształcie nieregularnego owalu z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	VIII- X wiek	
5	Głobino- grodzisko nizinne, prawie całkowicie zniwelowane, niewiadomego typu. Zachował się jedynie niewielki fragment wału.	tak, stwierdzono	IX- X wiek	
6	Kczewo- grodzisko nizinne typu pierścieniowego w kształcie nieregularnego owalu z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	VII- IX wiek	
7	Kończewo- grodzisko nizinne, stożkowate, otoczone suchą (obecnie) fosą i niską fałdą ziemną (wałem?).	tak, stwierdzono	Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.	
8	Krępa Słupska- grodzisko nizinne, niewiadomego typu. Zachował się łukowaty fragment wysokiego i szerokiego wału.	tak, stwierdzono	IX wiek	

9	Podole Małe- grodzisko nizinne, znacznie zniwelowane, niewiadomego typu. Zachował się jedynie fragment wału o stromym stoku zewnętrznym.	tak, stwierdzono	VII/ VIII- IX wiek	
10	Podole Wielkie- grodzisko wyżynne, podkowiaste z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	VIII/ IX- X wiek	
11	Potęgowo- grodzisko wyżynne, typu pierścieniowego z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	VIII/ IX- X/ XI wiek	pochodzą stąd ułamki naczyń glinianych kultury łużyckiej (?)i z okresu późnośrednio wiecznego.
12	Równu- grodzisko wyżynne, cyplowe w kształcie nieregularnego owalu z nieznacznie wypukłym majdanem oraz szerokim i wysokim wałem zaporowym (poprzecznym).	tak, stwierdzono	Okres wczesnośredn iowieczny.	na grodzisku wystąpiły warstwy kulturowe wyłącznie z ceramiką „łużycką”.
13	Rumsko- grodzisko wyżynne, dwuczłonowe, cyplowe. Człon I — pierścieniowaty, człon II — z wałem zaporowym.	tak, stwierdzono	IX wiek	
14	Runowo- grodzisko wyżynne, cyplowe, typu pierścieniowego z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	X- XII wiek	z grodziska pochodzą ułamki naczyń glinianych kultury łużyckiej.
15	Siodłonie- grodzisko wyżynne, podkowiaste z nieznacznie wypukłym majdanem.	tak, stwierdzono	Okres wczesnośredn iowieczny	
16	Siodłonie- grodzisko wyżynne, typu pierścieniowego z	tak, stwierdzono	Okres wczesnośredn	Ponadto z grodziska pochodzi 1

	wypukłym majdanem.		iowieczny	ułamek naczynia glinianego kultury łużyckiej (?).
17	Słupsk- grodzisko nizinne, zniwelowane w partiach górnych i zabudowane (kościół), pierwotnie zapewne pierścieniowate.	tak, stwierdzono	IX- XIII (?) wiek	Obiekt nie był objęty badaniami weryfikacyjnymi — ograniczono się jedynie do autopsji. Badania wykopaliskowe prowadził tu M. Sikora w latach 1966 — 1967.
18	Smóldzino- grodzisko wyżynne, typu pierścieniowego z wypukłym majdanem.	tak, stwierdzono	X- XII wiek	
19	Sycewice- grodzisko wyżynne, typu pierścieniowego z wklęsłym majdanem.	tak, stwierdzono	IX- X wiek	
20	Wiatrowo- grodzisko wyżynne, dwuczłonowe, usytuowane na cyplu. Każdy człon otoczony łukowatym wałem.	tak, stwierdzono	VIII/ IX- IX wiek	

DOMNIEMANE GRODZISKA Wczesnośredniowieczne				
21	Zagórzycza- Domniemane grodzisko nizinne, niewiadomego typu. Całkowita niwelacja umocnień obronnych uniemożliwia rekonstrukcję pierwotnego kształtu i wielkości obiektu.	tak, stwierdzono	Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny	Ponadto pochodzą stąd — 1 ułamek naczyńa glinianego o nieokreślonej chronologii i ceramika nowożytna.

DOMNIEMANE GRODZISKA Późnośredniowieczne				
22	Bięcino- znacznie zniwelowane domniemane grodzisko nizinne niewiadomego typu.	tak, stwierdzono	Okres późnośredniowieczny	Ponadto pochodzą stąd nieckowate żarna kamienne (kultura łużycka?) i ułamki nowożytnych naczyń glinianych.
23	Smołdzino- domniemane grodzisko wyżynne, zapewne typu pierścieniowego z wypukłym majdanem.	tak, stwierdzono	Okres późnośredniowieczny	Ponadto pochodzą stąd różnorodne materiały nowożytne.

STANOWISKA SKREŚLONE Z REJESTRU GRODZISK

(zweryfikowane jako osady,, domniemane osady i stanowiska nieokreślone)

24. Dobieszewo, stan. 1. Rodzaj stanowiska: ? Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

Uwaga: W archiwum Muzeum Narodowego w Szczecinie odnotowano chronologię późnośredniowieczną. Grody kultury łużyckiej na Pomorzu.

25. Gardna Wielka, stan. 1. Osada. Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny, późnośredniowieczny i nowożytny.

26 Machowino, stan. 11. Osada. Chronologia: Okres późnośredniowieczny i nowożytny.

27 Miocin, stan. 1. Rodzaj stanowiska: ? Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

28 Wolinia, stan. 5. Rodzaj stanowiska: ? Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny (?), późnośredniowieczny i nowożytny.

29 Żelazo, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ? Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i nowożytny.

STANOWISKA SKREŚLONE Z REJESTRU GRODZISK
(zweryfikowane jako kurhany?)

30 Dargoleza, stan. 2. Dwa, usytuowane obok siebie koliste nasypy ziemne (kurhany?). Bez materiału zabytkowego.

Chronologia: ?

Uwaga: W archiwum Muzeum Narodowego w Szczecinie kurhany (?) te błędnie są lokalizowane w obrębie gruntów wsi Pobłocie. Pobłocie, zob. Dargoleza, stan. 2.

STANOWISKA SKREŚLONE Z REJESTRU GRODZISK
(bez śladów osadnictwa)

31) Dąbrówno — wybierzysko piasku i żwiru z dużą ilością kamieni polnych, usytuowane na skraju płaskiego, miejscami pofałdowanego terenu.

32 Gać, stan. 3. Na terenie zabudowań gospodarczych usytuowanych w części szczytowej północnego zbocza wyniesienia terenowego.

33 Karzniczka, stan. 3. Płaski teren kształtu owalnego, otoczony dokoła nowożytnym, głębokim rowem z betonowymi ścianami, wypełnionym wodą.

34 Mikorowo- obiekt bez uzasadnienia wprowadzony został do archiwalnego rejestru grodzisk. Jedynie na podstawie lakonicznej informacji miejscowego nauczyciela o istnieniu w Mikorowie bliżej nieokreślonych okopów („Schanzen”).

35 Modła- nieznaczne wyniesienie terenowe kształtu owalnego, o lekko wypukłej powierzchni i łagodnych zboczach.

36 Smółdzino- na terenie lasu sosnowego, dwie długie, naturalne fałdy ziemne.

37 Warcimino- nieznacznie wypukłe wyniesienie terenowe, Ograniczone od północy i południa głębokimi jarami.

38 Wytowno, stan. 5. Płaski, w znacznej części zabudowany teren, otoczony z trzech stron szerokim i głębokim rowem, częściowo wypełnionym wodą.

39 Zagórzycza, stan. 5. Wydłużone wzniesienie o dość łagodnych stokach i wypukłej powierzchni. Północno- zachodnią część wzniesienia zajmuje cmentarz, wschodnią zaś kościół.

40 Żelki- pasmo dość wysokich wzniesień o stromych stokach i wypukłych powierzchniach. Częściowo porośnięte lasem, częściowo pastwisko.

NOWO ODKRYTE STANOWISKA „OTWARTE”

41 Będziechowo, stan. 17. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?), pomorska (?) oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

42 Będziechowo, stan. 18. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

43 Będziechowo, stan. 19. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

44 Bięcino, stan. 6. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i okres wczesnośredniowieczny.

45 Bięcino, stan 7. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka(?) pomorska(?) oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

46 Bięcino, stan. 8. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

47 Damno, stan. 10. Osada?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

48 Damno, stan. 11. Osada?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?).

49 Damno, stan. 12. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

50 Darżyno, stan. 2. Rodzaj stanowiska:-?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

51 Dobieszewo, stan. 2. Osada

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

52 Dobieszewo, stan. 3. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

53 Dobieszewo, stan. 4. Osada?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

54 Gać, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) i okres wczesnośredniowieczny,

55 Gać, stan. 8. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) okres lateńsko-rzymski (?) i późnośredniowieczny.

56 Gać, stan. 9. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

57 Gać, stan. 10. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

58 Gać, stan. 11. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i nowożytny.

59 Gać, stan. 12. Osada?

Chronologia: Okres późnolateński, wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

60 Gać, stan. 13. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

61 Gać, stan. 14. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) i okres wczesnośredniowieczny.

62 Gardna Mała, stan. 1. Osada.

Chronologia: ? i XII—XIV wiek.

63 Gardna Mała, stan. 2. Osada.

Chronologia: XII—XIV wiek.

64 Gardna Mała, stan. 3. Osada.

Chronologia: Kultura pomorska (?) i XIII—XIV wiek.

65 Gardna Wielka, stan. 2. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny (?) i późnośredniowieczny.

66 Gardna Wielka, stan. 3. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: XII—XIV wiek.

67 Gardna Wielka, stan. 4. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? i XII—XIV .wiek

68 Gardna Wielka, stan. 5. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: XII—XIV wiek.

69 Głobino, stan. 4. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ?

70 Głobino, stan. 5. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

71 Głobino, stan. 6. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

72 Głobino, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura pomorska (?) oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

73 Głobino, stan. 8. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

74 Kończewo, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? i kultura łużycka (?)

75 Lękwica, stan. 3. Osada.

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i VIII—IX wiek.

76 Lękwica, stan. 4. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

77 Łosino, stan. 2. Osada.

Chronologia: VIII—IX wiek.

78 Łosino, stan. 4. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

79 Łosino, stan. 5. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

80 Łosino, stan. 6. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

81 Łosino, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

82 Mikorowo, stan. 8. Osada.

Chronologia: IX—XI wiek i okres późnośredniowieczny.

83 Mikorowo, stan. 9. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

84 Mikorowo, stan. 10. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i wczesnośredniowieczny.

85 Paprzyce, stan. 1. Osada?

Chronologia: Kultura pomorska (?) i okres wpływów rzymskich.

86 Paprzyce, stan. 2. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

87 Paprzyce, stan. 3. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny ?

88 Paprzyce, stan. 4. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

89 Paprzyce, stan. 5. Osada.

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i IX—XI wiek.

90 Paprzyce, stan. 6. Osada.

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i VII—IX wiek.

91 Paprzyce, stan. 7. Osada.

Chronologia: ? i IX—XI wiek.

92 Podole Małe, stan. 2a. Osada ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

93 Podole Małe, stan. 11. Osada ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

94 Podole Wielkie, stan. 8a. Osada przyrodowa.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

95 Podole Wielkie, stan. 15. Rodzaj stanowiska: ? .

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

96 Podole Wielkie, stan. 16. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.-

97 Podole Wielkie, stan. 17: Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

98 Podole Wielkie, stan. 18. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

99 Podole Wielkie, stan. 19. Osada ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

100 Potęgowo, stan. 1a. Osada.

Chronologia: IX wiek.

101 Potęgowo, stan. 4. Rodzaj stanowiska:?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

102 Potęgowo, stan. 5. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i. okres wczesnośredniowieczny.

103 Potęgowo, stan. 6. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny. .

104 Równy, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?)..

105 Równy, stan. 8. Osada.

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i IX—X/XI wiek.

106 Równy, stan. 9. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

107 Równy, stan. 10. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

108 Równy, stan. 11. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

109 Równy, stan. 12. Rodzaj stanowiska: ?.

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?).

110 Równy, stan. 13. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny?

111 Równy, stan. 14. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres wczesnośredniowieczny.

112 Równu, stan. 15. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

113 Runowo, stan. 4a. Osada.

Chronologia: Kultura łużycka i okres wczesnośredniowieczny.

114 Runowo, stan. 9. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny ?

115 Runowo, stan. 10. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

116 Runowo, stan. 11. Osada.

Chronologia: XII— XIV wiek.

117 Runowo, stan. 12. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

118 Siodłonie, stan'. 9. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ?

119 Siodłonie, stan. 11. Rodzaj stanowiska:?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

120 Siodłonie, stan. 12. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

121 Siodłonie, stan. 13. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny (?) i późnośredniowieczny.

122 Siodłonie, stan. 14. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka. (?) i okres wczesnośredniowieczny.

123 Siodłonie, stan. 15. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ?

124 Siodłonie, stan. 16. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?).

125 Stowięcino, stan. 4. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

126 Sycewice, stan. 4. Osada.

Chronologia: XI—XII/XIII wiek.

127 Sycewice, stan. 5. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) i okres wczesnośredniowieczny.

128 Sycewice, stan. 6. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ?

129 Sycewice, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) i pomorska (?) i okres późnośredniowieczny.

130 Sciegnica, stan. 6. Osada ?

Chronologia: ?

131 Sciegnica, stan. 7. Osada.

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i X—XI wiek.

132 Sciegnica, stan. 8. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? i okres wczesnośredniowieczny.

133 Sciegnica, stan. 9. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wpływów rzymskich (?) i okres wczesnośredniowieczny.

134 Sciegnica, stan. 10. Osada ?

Chronologia: ? i okres wczesnośredniowieczny.

135 Sciegnica, stan. 11. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres późnośredniowieczny.

136 Warcimino, stan. 4. Osada.

Chronologia: X—XII wiek i okres późnośredniowieczny.

137 Warcimino, stan. 5. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? oraz okres wczesnośredniowieczny (?), późnośredniowieczny i nowożytny.

138 Warcimino, stan. 6. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

139 Warcimino, stan. 7. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

140 Warcimino, stan. 8. Cmentarzysko? Chronologia: Kultura pomorska (?) okres wpływów rzymskich (?).

141 Warcimino, stan. 9. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

142 Warcimino, stan. 10. Osada ?

Chronologia: Okres późnośredniowieczny.

143 Warcimino, stan. 11. Osada.

Chronologia: Kultura pomorska (?) okres wpływów rzymskich (?).

144 Warcimino, stan. 12. Cmentarzysko kurhanowe.

Chronologia: ?

145 Warcimino, stan. 13. Osada?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

146 Warcimino, stan. 14. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

147 Warcimino, stan. 15. Osada.

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny—XII wiek ?).

148 Warcimino, stan. 16. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ?

149 Wiatrowo, stan. 3 (ryc. 2). Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Okres wczesnośredniowieczny.

150 Wiklino, stan. 4. Osada ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?) i okres późnośredniowieczny.

151 Wiklino, stan. 5. Osada.

Chronologia: Okres późnolateński (?) wpływów rzymskich (?).

152 Wytowno, stan. 6. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura łużycka (?) pomorska (?).

153 Zagórzycza, stan. 8. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? i okres wczesnośredniowieczny.

154) Zagórzycza, stan. 9. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: Kultura pomorska (?) oraz okres wczesnośredniowieczny (?) i późnośredniowieczny.

155 Zagórzycza, stan. 10. Rodzaj stanowiska: ?

Chronologia: ? oraz okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

Nr określający grodzisko lub osadę (wg mapy)	Nazwa miejsca- miejscowości, przy której występuje to grodzisko lub osada	Stwierdzenie warstwy kulturowej i mat. archeologicznego	Chronologia	Uwagi szczególne
156	Ustka- warownia przewłoki	nie stwierdzono	późnośrednio wieczny	„quondam castrum”
157	Gardna Wielka- warownia	nie stwierdzono	późnośrednio wieczny	„quondam castrum”

158) Duninowo, stan. -. Rodzaj stanowiska: wymienione w dyplomie z 1337 roku.

Chronologia: okres wczesnośredniowieczny (?) i późnośredniowieczny.

159) Charnowo, stan. -. Rodzaj stanowiska: wymienione w dyplomie z 1337 roku.

Chronologia: okres wczesnośredniowieczny (?) i późnośredniowieczny.

160) Bruskowo Wielkie, stan. -. Rodzaj stanowiska: wymienione w dyplomie z 1337 roku.

Chronologia: epoka żelaza wczesnośredniowieczny (?) i okres wczesno i późnośredniowieczny.

161) Przewłoka, stan. -. Rodzaj stanowiska: wymienione w dyplomie z 1337 roku.

Chronologia: epoka żelaza (?) i okres wczesnośredniowieczny i późnośredniowieczny.

W sprawozdaniu archeologicznym zaznaczono również, że bezpośrednim celem przeprowadzanych badań było sporządzenie katalogu powstawania grodzisk i ich zaplecza osadczego. Obok tego chodziło o informacje do decyzji konserwatorskich o wyłączeniu spod użytkowania i ochronie poszczególnych obiektów archeologicznych.

Niniejsze opracowanie stawia sobie za cel wykorzystanie informacji o zasiedleniach i miejscach występowania grodzisk z epoki brązu- kultura łużycka i grodzisk słowiańskich do odnalezienia potencjalnych miejsc poszukiwań zabytków sztuki korabniczej. Dodatkowym celem niniejszego opracowania jest spis dotychczas odnalezionych zabytków mających znamiona przemysłu okrętowego liczonych od epok odległych do współczesności.

Ze względu na specyfikę sztuka korabnicza Pomorzan i wcześniejszych okresów będzie przyporządkowana pod planowane Muzeum Łodzi Słowiańskich w Łebie, a łodzie i urządzenia portowe powstałe w regionie po umownej dacie 1337 będą podporządkowane do oczekiwanego Muzeum Budownictwa Okrętowego w Ustce. Wcale nie oznacza przecież aby wraz z napływem osadników niemieckich (nie znających zresztą sztuki korabniczej) nagle nastąpiły zmiany w budowie łodzi i statków.

Oba planowane muzea będą przecież z konieczności niosły regionalną, kaszubską tradycję sztuki korabniczej nazywanej później budownictwem okrętowym.

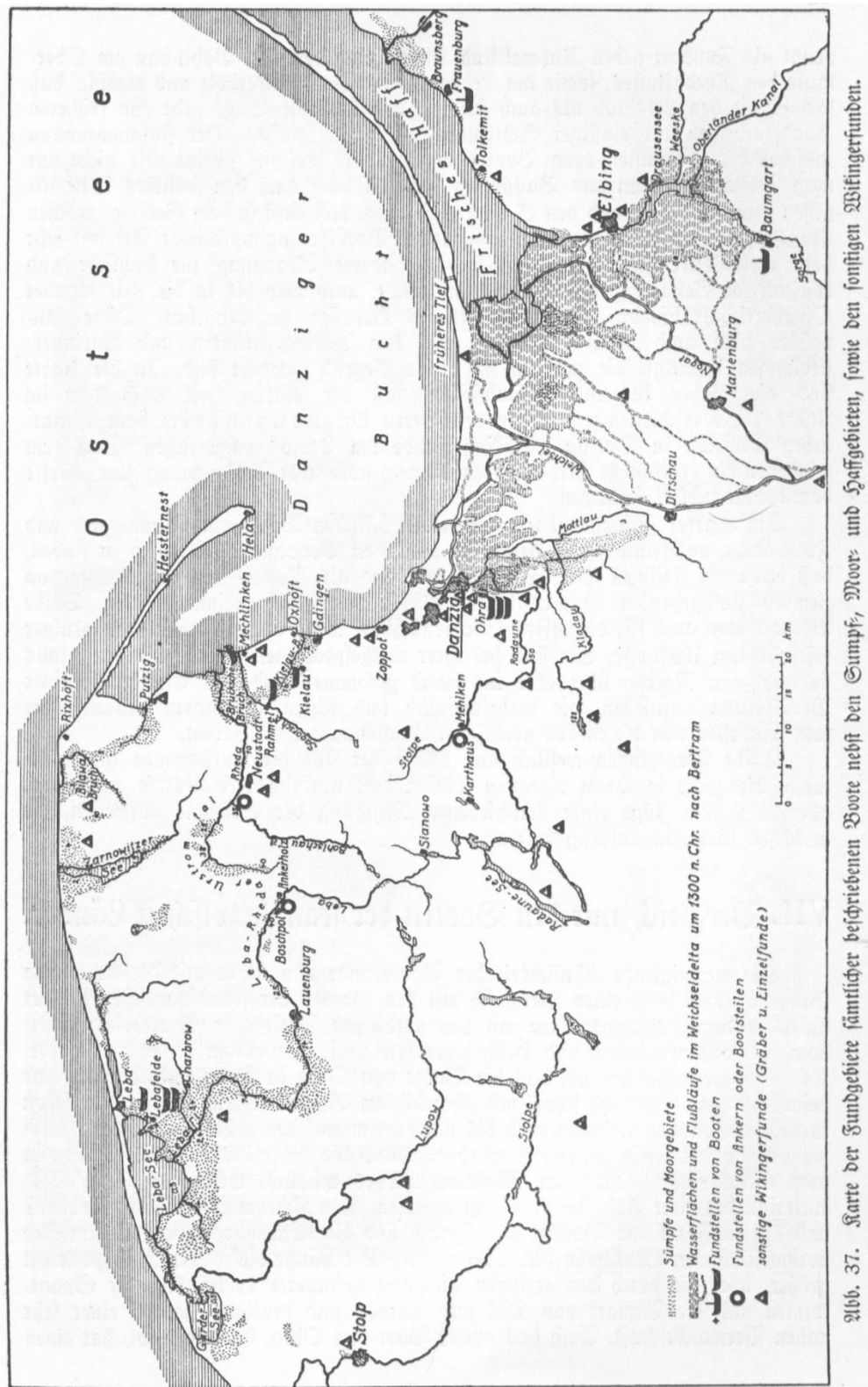
Grodzisko w miejscu ujścia Łupawy

Wygląd Jezior Gardno i Łebsko, właściwie jeszcze połączonych z wolną zarastającym przepływem Łupawy, a więc jeszcze ciągle jednego jeziora

Mamy szczęście, że akurat jeziora Gardno i Łebsko zostały poddane już wcześniej naukowej analizie i głównie dzięki pracy geologa można zobaczyć je w układzie „nakładania stanu wód” tj. na brzegi zbiorników wodnych sprzed kilkuset lat nakłada się współczesną mapę. Poniższa mapa pokazuje stan wód w okresie po „wikingowym”, około roku 1300 n.e. Mapa pokazuje też znaleziska łodzi i miejsca innych znalezisk z okresu wikingów. Są to głównie zabytki (wraki łodzi) odnalezione na przełomie XIX i XX wieku. Profesor Otto Lienau, autor książki; *Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, mimo doskonałej wiedzy o samej konstrukcji łodzi przyporządkowuje znaleziska wszystkim, tylko nie Słowianom zachodnim. Dopiero po wielu zabiegach uczonych niemieckich łodzi przypisuje się Słowianom. Cały ten proces oceny zabytku za Przemysławem Smolarkiem przedstawiłem w moim artykule o łodziach słowiańskich, a właściwie kaszubskich, znalezionych w okolicach Słupska. Poniżej cytaty z tego artykułu:

[...]”Ale Kunkel miał już wyrobiony własny pogląd na kwestię łodzi pomorskich, zwłaszcza po kłopotach z rekonstrukcją Lemckego. W odpowiedzi oświadczył więc:
...W żadnym wypadku nie mogę przyjąć, aby skorupy te były przedsłowiańskie; 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 (przejściowo byli oni nawet konkurencją dla Wikingów). Nie sądzę również, aby takie stwierdzenie było dla nas niebezpieczne — pod warunkiem, że należycie wyinterpretuje się zagadnienie osadnictwa (germańsko- wikińsko- wendyjskie w przeciwieństwie do polskiego i niemieckiego)”²³.[...] Określenie „epoka wikingów” odpowiada okresowi początków Państwa Polskiego.

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



Ryc. 4. Mapa z książki O. Lienau`a; *Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934- miejsca znalezisk łodzi i innych zabytków z okresu wikingów.

Łupawa wpływając do J. Gardno omywa Rowokół, tak kiedyś jak i dzisiaj. Łeba wpływa do J. Łebsko w terenie bagiennym, również tak było przed wiekami i jest tak dzisiaj.

Powstanie osady Gardna Wielka

W moim wcześniejszym opracowaniu o Rowokole (*Obrzędy w cieniu Rowokołu*) zaznaczyłem między innymi zbieżność występowania takiej samej ofiary z ostatniego snopa zboża składanego bóstwu na dożynkach. Taką samą ofiarę składali Prusowie w okresie przedchrześcijańskim i chłopci w latach 30- tych XXw. m.in. w Żelkówku koło Słupska. Jeśli sięgniemy po kronikę Galla Anonima, to znajduje się tam opis zasiedlenia Pomorza Prusami, będącymi jeńcami z terenów przez siebie kiedyś zajmowanych. Tę, jakby dziś powiedzieć, „przymusową akcję przesiedleńczą” prowadził Bolesław Krzywousty po zwycięskiej wojnie na początku XIIw. Zwyczaj z Prus przetrwał na ziemi słupskiej aż VIII wieków. Nie wiemy od kiedy Prusowie utrzymywali ten obrzęd dożynkowy.

Gall Anonim; *KRONIKA POLSKA, KSIĘGA III, [24] Rozdział o spustoszeniu Prus przez Polaków.*

„A niestrudzony Bolesław zimową porą²⁴ bynajmniej nie zażywał wywczasów jak człowiek gnuśny, lecz wkroczył do Prus, krainy północnej, lodem ściganej, podczas gdy nawet władcy Rzymu, walcząc z barbarzyńskimi ludami, zimowali w przygotowanych [na to] warowniach, a nie wojowali przez całą zimę²⁵. Wkraczając do Prus, z lodu na jeziorach i bagnach korzystał jakby z mostu, bo nie ma do owego kraju innego dostępu, jak tylko przez jeziora i bagna. A przeszedłszy jeziora i bagna i dotarłszy do kraju zamieszkanego, nie zatrzymał się na jednym miejscu, nie oblegał grodów ani miast, bo ich tam nie ma, gdyż kraj ten jest broniony przyrodzonymi warunkami i naturalnym położeniem na wyspach wśród jezior i bagien, a ziemia podzielona na żreby²⁶ dziedziczne między wieśniaków i mieszkańców. A zatem wojowniczy Bolesław, rozpuściwszy zagony wszere i wzdłuż po owym barbarzyńskim kraju, zgromadził niezmierne łupy, biorąc do niewoli mężów i kobiety, chłopców i dziewczęta, niewolników i niewolnice niezliczone, paląc budynki i mnogie wsie; z tym wszystkim wrócił bez bitwy do Polski, choć właśnie bitwy ponad wszystko pragnął.”

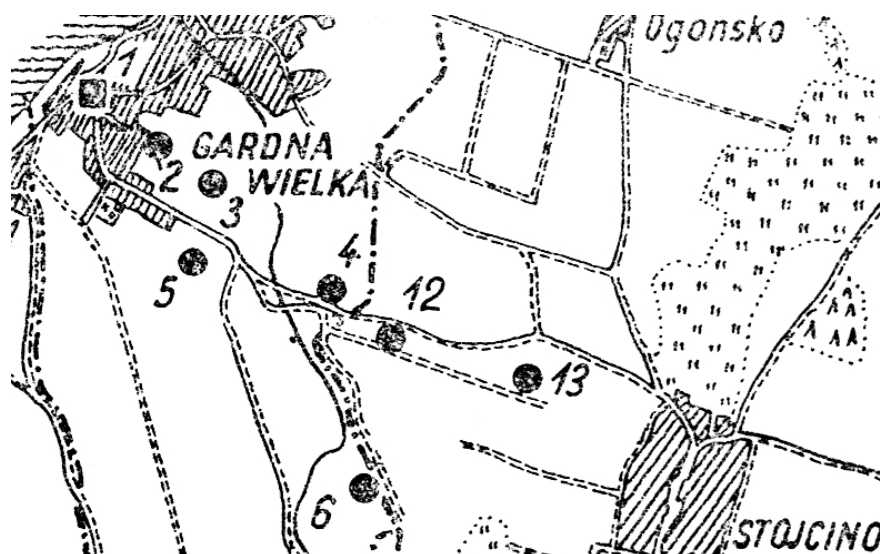
Kościół w Gardnie Wielkiej- czy wyznacza miejsce gdzie był gród w Gardnie Wielkiej?

W miejscu, gdzie dzisiaj stoi kościół (jest on oddalony ok. 4 km od Rowokołu), na kościelnym wzgórzu, w obrębie północno- zachodnich zabudowań wsi Gardna Wielka, po północnej stronie szosy Smołdzino- Gardna Mała archeolodzy nie określili swojego stanowiska jako grodzisko, lecz osada z połowy XIIw.- XIIIw. Podczas tych badań (wyniki opublikowano w 1977 roku) w Gardnie Wielkiej, prowadzili archeolodzy swoje prace na 6- ciu różnych stanowiskach. Potwierdza ten czas zasiedlenia datę powstania Gardny Wielkiej.

²⁴ Na przełomie roku 1110/1111.

²⁵ Takie wzmianki o przechodzeniu wojsk rzymskich na leża zimowe w ufortyfikowanych obozach często spotyka się w *Wojnie gallickiej* Cezara; nie mamy jednak pewności, czy kronikarz miał istotnie na myśli to dzieło.

²⁶ *żreby* - działki, działki. Niniejszy ustęp wraz ze szczegółami zawarty mi w rozdz. 42 księgi II dostarcza nam cennych, bo bardzo dawnych informacji o ustroju społeczno-politycznym starych Prusów.



Ryc. 5. Plan stanowisk archeologicznych we wsi Gardna Wielka²⁷

Dla pełniejszego obrazu pragnę jeszcze przedstawić po kilka zdań, moim zdaniem uzupełniających obraz miejsc. Dotyczy to konkretnych stanowisk w Gardnie Wielkiej określonych w ww. katalogu (poniżej skrót ze sprawozdań archeologicznych):

Stanowisko nr 1, osada z połowy XIIw.- XIIIw., wzgórze kościelne- jak wyżej;

- stanowi nieznacznie wypukłą kulminację nieregularnie kulistego i niskiego wzniesienia o krótkich, dość stromych stokach. Pośrodku wzniesienia, zapewne w całości sztucznie uformowanego, znajduje się kościół, a w jego otoczeniu kilka nowożytnych grobów.

Stanowisko nr 2, nieokreślone z połowy XIIw.- XIIIw., bezpośrednio na SE od skraju zabudowań- jak wyżej;

- stanowi górne partie krótkiego, prostego i dość stromego stoku nieregularnie owalnego.

Stanowisko nr 3, nieokreślone z połowy XIIw.- XIIIw.- jak wyżej;

- stanowi górne partie krótkiego, rozwiniętego i dość stromego stoku nieregularnie owalnego.

Stanowisko nr 4, nieokreślone z połowy XIIw.- XIIIw.- jak wyżej;

- stanowi prawie płaskie podnóże krótkiego, rozwiniętego i bardzo łagodnego stoku nieregularnie owalnego niskiego pagórka.

Stanowisko nr 5, nieokreślone z połowy XIIw.- XIIIw.- jak wyżej;

- stanowi rozległą, lekko wypukłą terasę, rozwiniętego i łagodnego stoku nieregularnie owalnego, wysokiego pagórka.

Stanowisko nr 6, nieokreślone z połowy XIIw.- XIIIw.- jak wyżej;

- stanowi płytką zakłębłość w środkowej części lekko wypukłej kulminacji wydłużonego, niskiego pagórka.

²⁷ Plan stanowisk archeologicznych dla Gardny Wielkiej stanowi fragment Ryc. 10., F. Lachowicz, J. Olczak, K. Siuchniński [w:] *Osadnictwo wczesnośredniowieczne na побереżu i поjezierzu wschodniopomorskim*, Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu, 1977

Dziwi mnie trochę stanowisko archeologów w części odstąpienia od uznania za fakt istnienia grodziska w Gardnie. Według mojego przypuszczenia zaludnienie brzegu w Gardnie Wielkiej nastąpiło z chwilą otworzenia się „drogi na świat”. Łupawa już nie miała możliwości płynąć do Łebska, musiał zostać wyrwany łąd na ujście rzeki do morza i powstał naturalny port o bliskiej drodze do wyjścia w morze. (Patrz mapa Ryc. 4.) Taka przystań to również ogromne zagrożenie od żeglarzy-kupców posiadających swoje wspaniałe łodzie wikingów, czyli Duńczyków. W XII wieku ludzie przecież stanowili przedmiot handlu. Jeśli istniały na brzegu tym osady ludzkie, to z pewnością ci Słowińcy musieli sobie zbudować jakieś narzędzie do obrony. Zнали świetnie konstrukcję, jaką był choćby niewielki wał ziemny ułatwiający obronę. Właśnie na podstawie argumentów, które były przyjęte przez W. Witta proponuję uznać wzgórze kościelne w Gardnie Wielkiej grodziskiem "quondam castrum".

Kościół w Gardnie Wielkiej

Ksiądz Stanisław Kujot; *Kto założył parafie w dzisiejszej diecezji chełmińskiej? (z mapą) część pierwsza i druga*, nakładem Towarzystwa Naukowego w Toruniu, Toruń- 1903 i 1904. Fragmenty związane z kościołem w Gardnie Wielkiej:

[...] „Zanim jedyny, jaki się przechował, dowód podamy, że stolica włocławska czy kruświcka przynajmniej za Bolesława Śmiałego istniała i na Pomorze gdańskie się rozciągała, wykazemy, że Pomorze to na pewno już chrześcijańskie było, gdy św. Otto z Bambergu Pomorze nad Odrą nawracał (r. 1124.)²⁸

Dowodu tego dostarcza podróż misyjna biskupa. Według dokładnego opisu jej zaszedł on na wschód do Kołobrzega. Stąd udał się już tylko do Białogrodu nad Prosną (Persante), który, jak żywociarz sam zapisał, o dzień drogi od Kołobrzega leży, ale nie na wschód, tylko na południe. Dalszych grodów na wschód położonych, jak Gdańsk, Białogród nad Łebą, Gardna pod jeziora tegoż nazwiska, gdzie teraz resztki Słowińców dogorywają, Słupsk, Sławno, Otto św. już nie zwiedzał, nie był nawet w Koszalinie²⁹ pod Gołą górą, w pobliżu Kołobrzega, a jednak po tej podróży misyjnej nawrócenie całego Pomorza już było dokonane; tamtego dalszego, ku Wiśle położonego, ani wtenczas ani później nikt nie nawracał — dla tego chyba, że ono już chrześcijańskie było.

Zgadza się na to Matecki, choć w części tylko. Według niego nastąpiło nawrócenie okolicy Gdańska po r. 1112, w którym książę polski Nakło, Wyszogród i trzecią jakąś twierdzę, pewnie Świecie, na Pomorzanach zdobył.³⁰...

...Z tegoż r. 1280 jest wiadomość o kościele św. Piotra w Chmielnie. R. 1282 zachodzi kościół św. Stanisława w Gardnie, w tej części Pomorza gdańskiego, która do diecezji włocławskiej nie należała....

... Czy fundacyi tych kościelnych w XII wieku było więcej, nie wiemy, ale wystarcza nam wiedzieć, że takowe były. Więcej wykazać możemy z XIII wieku. Idą tu najprzód kościoły św. Stanisława w czasie przed i po kanonizacyi jego wzniesione w Rumi, w Pelplinie, w Świeciu³¹ i poza granicami archidyaconatu w Gardnie pod Słupskiem w ziemi sławskiej. R. 1282 powiada Mściwój II, że ojciec jego Świętopełk opatrzenie mu wyznaczył; niezawodnie on też był jego założycielem.” [...]

²⁸ przyp. aut.: Biskup Otton III z Bambergu odbył swoją podróż misyjną w dwu przejazdach tzn. w roku 1124 i w roku 1127.

²⁹ przyp. aut.: Koszalin w czasie podróży misyjnych Ottona III z Bambergu był niewielką osadą, wioską. W dokumencie pierwszy raz został wymieniony ponad pół wieku później, po podróżach misyjnych biskupa z Bambergu jako wieś przy Sanktuarium Maryjnym na Górze Chełmskiej (ksiądz Stanisław Kujot nazwał tę górę „pod Gołą górą”)

³⁰ Gallus, 111—112

³¹ Oswald Balcer, Genealogia



Z lewej strony.

Ryc. 6. Kościół na skarpie ;
kościół Nawiedzenia Najświętszej
Maryi Panny w Gardnie Wielkiej
Widok od południowej strony.
Źródło: Fot. Władysław Goliński.

Ślady „w języku”- zachowane relikty językowe odstające od języka kaszubskiego

Florian Ceynowa, naukowiec z Kaszub, (ur. w 1817r. koło Pucka), a właściwie jego publicystyka budzi polemiki u współczesnych. Mówi on m.in. o pewnych naleciałościach, rusycyzmach na Kaszubach.

Hilferding, naukowiec z Moskwy odbył po Kaszubach podróż naukową. Jego obecność na Kaszubach wynikała z wcześniejszej analizy opracowań naukowych autorstwa Floriana Cejnowy. Był on w 1856 roku również przez cały tydzień w Gardnie Wielkiej i Smołdzinie. Słyszał np.: u Kaszubów wyraz cerkwiszcz zamiast polskiego cmentarz....

Uwagi końcowe dotyczące grodzisk Smołdzina i starożytnych miejsc w Gardnie Wielkiej

Nie jest przypadkiem pokazanie w tym opracowaniu przemieszczenia się zwyczajów obrzędowych, ludowych ze starożytnych Prus do ziemi słupskiej. Powstanie w XIIw. nowej osady na skarpie nad J. Gardno może mieć miejsce po wojnie Bolesława Krzywoustego, prowadzonej na początku XIIw. Jakkolwiek jest to tylko moje przypuszczenie.

Nie jest ze źródeł znana data powstania kościoła. Tyle wiadomo, że [...] „...r. 1282, 29 czerwca. Książę Mściwuj II odnawia donację swego ojca Świętopełka II dla kościoła Św. Stanisława w Gardnej (GARDNA)...” [...] Oznacza to pewnie, że kościół powstał przed rokiem 1282. Pan Marek Ober wstępnie określa, po inspekcji dzisiaj stojącego tu kościoła, że kościół powstał w XIVw. Zatem musiał być w Gardnie Wielkiej wcześniejszy kościół. Może drewniany? W jakim stał miejscu? Ze swej strony mogę tylko obiecać, że podejmę starania aby znaleźć racjonalną odpowiedź na te pytania.

Brak obwałowań w miejscu domniemanego grodziska w Gardnie Wielkiej, tłumaczę dzisiaj nie stosowaniem takich konstrukcji przez ludność pruską (patrz Gall Anonim, [...]) „nie oblegał grodów ani miast, bo ich tam nie ma, gdyż kraj ten jest broniony przyrodzonymi warunkami i naturalnym położeniem na wyspach wśród jezior i bagien,[...]

Wendowie, którzy zajmowali licznie całą najbliższą okolicę posiadali do obrony grodziska: Równu, Damno, Żoruchowo, o dużej powierzchni, pochodzące jeszcze z kultury łużyckiej i te nowo wybudowane: Smołdzino, Rumsko, Siodłonie (w jednym z grodzisk w Siodłoniu też znaleziono ułamek naczynia pochodzącego z kultury łużyckiej, są tam grodziska wyżynne).

Archeolodzy na wzgórzu kościelnym w Gardnie Wielkiej odkryli jedynie nowożytny groby. Gdzie zatem jest cmentarzysko z XII w. Dlaczego w Gardnie Małej są aż dwa cmentarze, nie licząc cmentarza w Gardnie Wielkiej (na rozstaju dróg).

Grodzisko w miejscu ujścia Słupi

Warownia w Uście

Wiele argumentów przemawia za interpretacją, że przez określenie ...nec non totum et integrum portum Stolpesmunde dictum, penes aquam stolpensem tam ab una quam alia parte situm,... w umowie spisanej w Słupsku, w r. 1337 rozumieć należy nie port w dzisiejszym tego słowa znaczeniu ani też ujście rzeki, lecz konstrukcję inżynierską, która leży po obu stronach rzeki Słupi. (...grodzisko określone jako "*quondam castrum*")³²

Tradycja historyczna Ustki sięga daleko w przeszłość jeśli idzie o wykorzystanie zachodniego brzegu Słupi do budowy tam drewnianych jednostek pływających. Tam również tradycyjnie składowane było drewno do prowadzenia prac szkutniczych jak i na sprzedaż- jako fracht. Z pewnością budowano morskie jednostki pływające już od chwili przybycia do terenów w ujściu rzeki Słupi pierwszych Słowian Zachodnich. Słowianie przybywali tu na swoich łodziach zapewne w jednodrewnkach z podbitymi klepkami podwyższającymi burty, przybywali od VI wieku, już zakładając osadę o kaszubskiej nazwie Ujść³³. Ustka posiadała swoją kaszubską nazwę i wcale nie dziwi, że nie podaje się jej w treści Dyplomu z 1337 r. [...] **Ujść**, niem. Stolpmuende, targowisko w Pomeranii, nad ujściem rzeki Słupy do Bałtyku, pow. Słupski, stacja kolejowa ztąd do Poznania wiodącej;...[...]³⁴.

Aby uzyskać możliwość wpływania łodzi czy statków w koryto rzeki trzeba mieć głęboki tor wodny między chroniącymi od zapiaszczenia go falochronami.

Wszystko jednakże wskazuje na istnienie jeszcze w 1337 roku innej konstrukcji- przewłoki, na najstarszych mapach morskich pokazywane jest niezmiernie szerokie ujście Słupi, co świadczyłoby właśnie o istnieniu wypłyenia w ujściu. Takie urządzenia opisywane są bardzo często przez kronikarzy, głównie przez Saxo Grammaticusa. Udokumentowane jest posiadanie umiejętności budowy klepkowych łodzi przez Słowian zachodnich, a więc również tych z Ziemi Słupskiej, już w okresie zakładania państwa Polan przez Mieszka I. Owi Słowianie to biegli szkutnicy; budowali łodzie dojrzałej konstrukcji. (...) Są to otwarte bezpokładowe łodzie o łyżkowatych zakończeniach dziobu i rufy, z reguły płaskodenne, z poszyciem przechodzącym prostopadle w wystającą ku dołowi stępką i małym zanurzeniu, świadczącym o przystosowaniu do żeglugi wśród płytyń zalewów piaszczystych i rzek. Odznaczały się one doskonałymi właściwościami morskimi, łatwością wiosłowania i świetną żeglownością³⁵ stanowiąc jednostki uniwersalne, dostosowane zarówno do ciężkich warunków

³² Poruszane w moim artykule; *Plac i okolica kościoła Św. Św. Jana Chrzciciela i Mikołaja w Uście*.

³³ Władysław Goliński; *Grodzisko- port w miejscu ujścia Słupi*, maszynopis, Ustka 2022, s. 7, <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art14a.pdf> s. 7.

³⁴ Hasło Ujść; [w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*, Tom XII: Szlurpki- Warłyńka, Warszawa 1892, s. 768 i 769.

³⁵ M. Prosnak. *Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pełnomorskich*, Kwartalnik Historii Kultury

północnej żeglugi morskiej, jak i do przenikania daleko w górę rzek, pływania po jeziorach, a także do korzystania z przewłok³⁶.(...)

Przystanie dla żeglarzy odwiedzających południowe wybrzeże Bałtyku, a konkretnie ujście Słupi, znajdowały się w Przewłocie i pewnie też w Machowinku (bo tam w średniowieczu sięgał zalew), również Ujściu (Ujść). Zakładam, bo w Przewłocie i w Machowinku w epoce żelaza istniały tu już osady ludności kultury pomorskiej³⁷. Do budowy łodzi potrzebne jednak było drewno, najlepiej dębowe, ewentualnie sosnowe, albo też drewno topoli. Dostawy takiego drewna można było realizować spławiając drewno po Słupi.

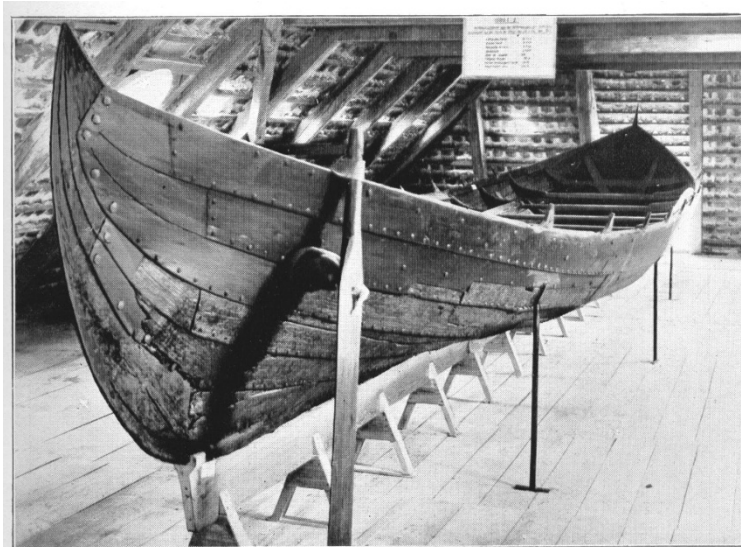


Abb. 3. Boot I von Ohra fertig ergänzt, im Landesmuseum Oliva.

Źródło: Otto Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, S. 9, Abb. 3.

Ryc. 7. Łódź słowiańska (reprodukcja fotografii z książki Otto Lienau`a)³⁸.

Łódź ze znaleziska z Gdańska-Oruni; prezentowana już w opracowaniu prof. inż. Otto Lienau`a była pokazywana w latach 30-tych XX w. w pracowni konserwatora w Oliwie. Jest to rekonstrukcja uznanej przez naukowców łodzi słowiańskiej o dużej dzielności. Budowa tej łodzi nie wymagała specjalnych hal produkcyjnych- starczało trochę narzędzi, podwórze i wiedza szkutnicza oraz powiązania kooperacyjne np. na elementy takielunku, nity...

Materialnej, roczn. IX, 1961r., nr 1. str. 35—14

³⁶ 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.

³⁷ Władysław Goliński; *Starodawna Przewłoka*, maszynopis, Ustka 2022, s. 2, 3.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art46c.pdf>

³⁸ Otto Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Danzig 1934, S. 9, Abb. 3.

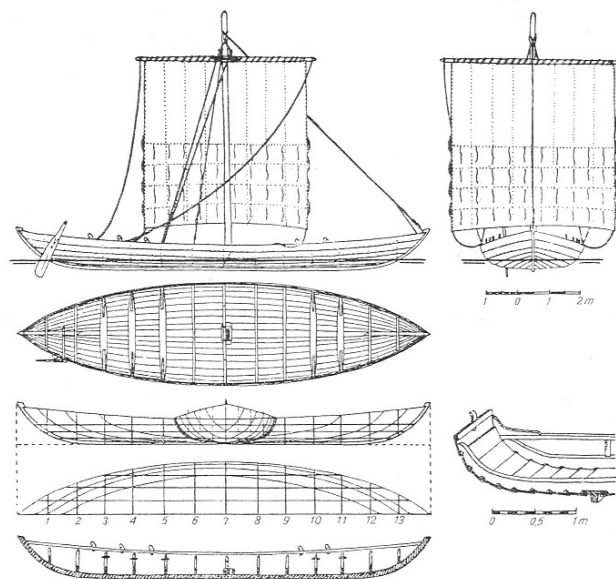
⁴⁰ Mieczysław Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] Materiały Zachodnio-Pomorskie, t. IX, Szczecin 1963, s. 253.

Ryc. 8. Rekonstrukcja łodzi znalezionej na polu Charbrowa, blisko Łeby⁴⁰.

Rysunek powstał w wyniku analiz prowadzonych przez prof. inż. Otto Lienau'a na bazie znalezisk oznakowanych jako Charbrów I, II i III- znaleziska z okresu przełomu XIX/ XX w.

Ta łódź również nie wymagała do jej wykonania specjalnych hal produkcyjnych, lecz aby powstała starczyła wiedza szkutnicza, wydzielone miejsce przed chałupą i powiązania kooperacyjne na wykonanie okuć, nitów, żagla...

Łódź Charbrów III pochodzi z II poł. XII wieku.



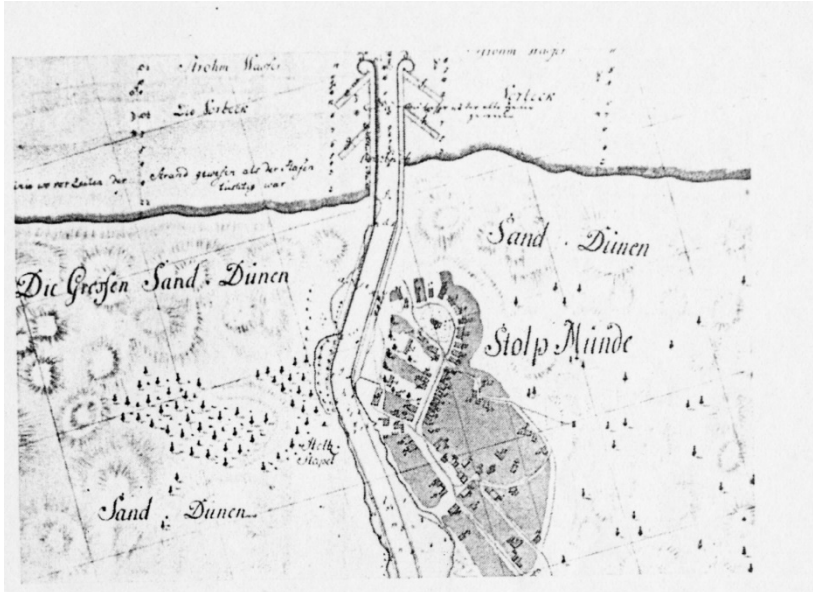
Ryc. 11. Próba rekonstrukcji statku z Charbrowa, na podstawie O. Lienaua, szkic własny.

Źródło: Mieczysław Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] *Materiały Zachodnio-Pomorskie*, t. IX, Szczecin 1963, s.253, Ryc. 11.

J. Lindemajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki, Słupsk 1985r.*: „(...)Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wyptywało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska (wobec nieudanej próby handlowego opanowania Gdańska) dużego portu morskiego. Dlatego Słupszczanie otrzymali zezwolenie na swobodną i wolną od cła żeglugę na Słupi od miasta aż do morza, przy jednoczesnym zapewnieniu spławności rzeki na tym odcinku przez wydanie zakazu budowania jazów i innych trwałych urządzeń, mogących stanowić przeszkodę dla ruchu łodzi lub statków rzecznych. Miasto otrzymało też prawo posiadania 6 łodzi rybackich zwanych bordynkami. Przywileje „morskie” Słupska zostały rozszerzone już w niespełna trzy lata później. W wystawionym 2 lutego 1313 r. dokumencie margrabiowie przekazali miastu pas ziemi szerokości 5 prętów (około 19 m) wzdłuż obu brzegów rzeki, umożliwiając włóczkom ciągnięcie łodzi, oraz znieśli ograniczenia dotyczące wykorzystania statków wynikające z przywileju z 1310 r. Na mocy tego dokumentu miasto uzyskało też prawo kupna lasu i pastwisk położonych nad rzeką Słupią (40 łanów)(...).

Jak mogła wyglądać Ustka w roku 1337, czyli roku spisania wspomnianej na wstępie umowy? Odpowiedzi na to można poszukać na poniższej mapce, na której zwraca uwagę na pusty, nie zasiedlony jeszcze w 1709r. zachodni brzeg Słupi. Choć jednak na tym zachodnim brzegu Słupi są wykazane jakieś konstrukcje- zapewne jest to drewno. Osada powstawała tylko na wschodnim brzegu. Jak tu dać wiarę tym wszystkim, którzy mówią o powstawaniu osady na obu brzegach rzeki Słupi?

⁴⁰ Mieczysław Prosnak, *Zachodnio-słowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, [w:] *Materiały Zachodnio-Pomorskie*, t. IX, Szczecin 1963, s. 253.



Mapka po lewej stronie:

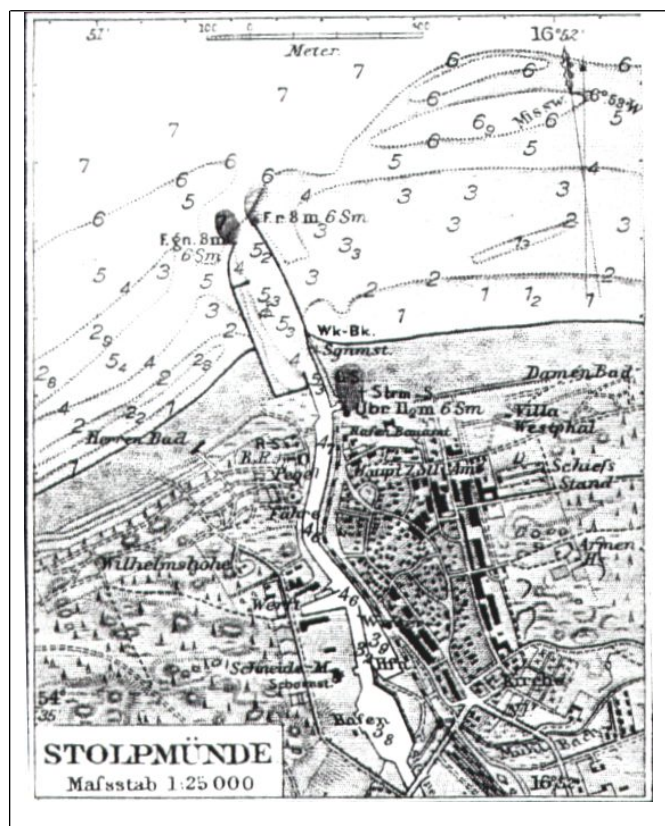
Ryc. 9 „Mapa historyczna z 1709r.” (pochodzi z książki: *STOLPMÜNDE*; Verfaßt im Jahre 1936 von WALTER DOMINICK).

Mapka po prawej stronie:

Ryc. 10. Mapa morska (fragment) z 1905 roku.

(pochodzi z wydania przez REICHSMARINE-AMT, Berlin 1905.) Nie jest tu zachowana skala 1 : 25 000.

Co łatwo daje się zauważyć, najstarsza część osiedla opiera się na pierwotnym rozplanowaniu ulic. Do dnia dzisiejszego nic się w tym względzie nie zmieniło i chyba właśnie to dodaje miastu swoiście nastrojowego charakteru.





Zdjęcie po lewej stronie:

Ryc. 11; Ustka, wiosna 2005

Widok od ul. Grunwaldzkiej

-pozostałość zalewu, później jeziora lagunowego, do dziś czytelne jest ich istnienie, każdej wiosny i jesieni.



Po lewej stronie:

Ryc. 12; Jez. Modła, wiosna 2005 roku.

Widok od strony Lędowa.

Do dzisiaj widać ślady istnienia jeziora lagunowego. Wcześniej jezioro to było z pewnością bardziej widoczne bo stanowiło zbiornik wodny o dużej powierzchni. Podobnie jest na zachodnim brzegu ujścia Słupi. Zaraz za wydrami, które się pewnie ciągle przemieszczały, jest zarastające, w zaniku

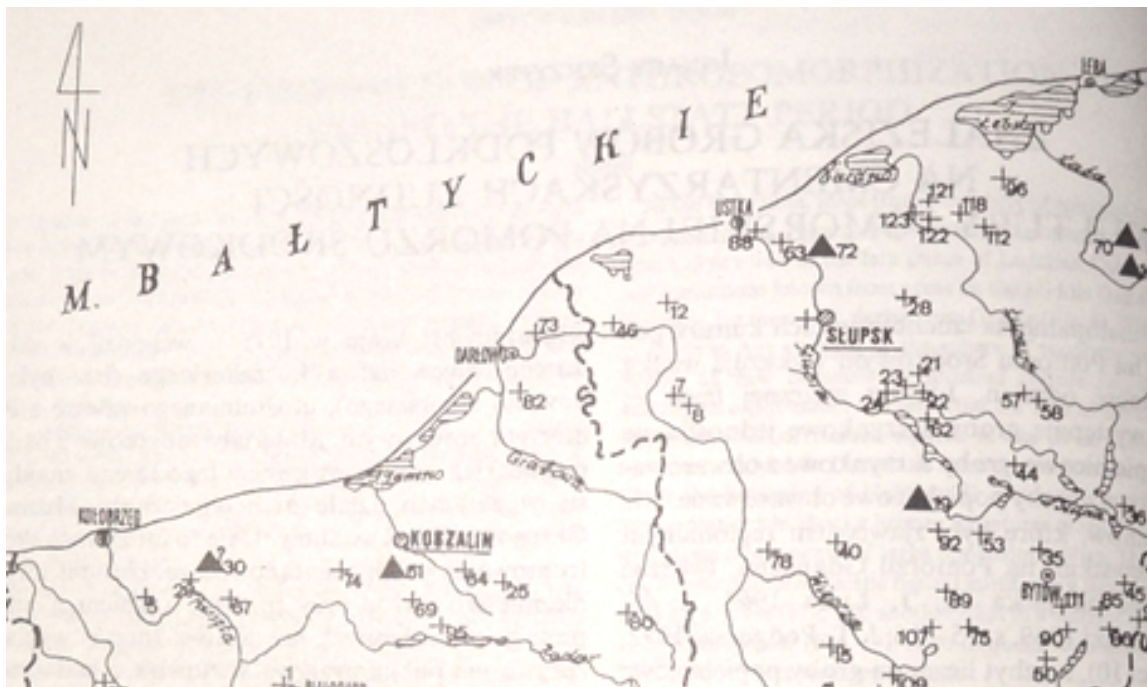
jezioro Modła. Pomiędzy tym jeziorem a Słupią do dzisiaj istnieje bagnisty teren z oczkami wodnymi. Niestety, nie trafiłem na materiały o tym, jak zatoki przeistaczały się w jeziora lagunowe a te przeobrażały się z kolei w pola torfowisk. Na bazie takich materiałów można byłoby określić miejsca dla celów poszukiwań wraków łodzi żyjących tu niegdyś jeszcze przed kolonizacją niemiecką (ok. XIIIw.) Słowian. Znalezienie łodzi Gotów, Gepidów, ludów wcześniejszych kultur są również prawdziwym wyzwaniem.

Przystań w Przewłocie

Osada z przełomu epoki brązu i żelaza w prawej, wschodniej odnodze Słupi

Archeolodzy odkryli między innymi dwa cmentarzyska kultury pomorskiej w miejscu gdzie jest dziś Przewłoka i również Machowinko pod Ustką. Tam gdzie są znalezione cmentarze tam również musiały znajdować się osady. Ziemia doskonale przechowuje istnienie życia w dawnych wiekach, więc i w Przewłocie należy się spodziewać odkrycia umiejscowienia dawnej osady kultury pomorskiej. Wikipedia zapisuje, że kulturą pomorską jest kultura archeologiczna epoki żelaza z okresu VII–III wieku p.n.e., jest to kultura zajmująca teren niemal całej Polski.

Ryc.13. Mapa (we fragmencie) cmentarzysk kultury pomorskiej odkrytych w latach 1945-1993 i znalezisk grobów podkloszowych z Pomorza Środkowego. Kultura pomorska (KPM); kultura łużycka (KŁZ).



Źródło: Znajeziska grobów podkloszowych na cmentarzyskach ludności kultury pomorskiej na Pomorzu Środkowym, [w:] Kultura pomorska i kultura grobów kloszowych. *Razem czy osobno?*- konferencja, Warszawa 1993.⁴¹

Oznaczenie na mapie „+”- mają cmentarzyska kultury pomorskiej odkryte w latach 1945-1993.

+ 88 – Przewłoka, stan. 1, gm. Ustka, pow. słupski;

+ 63 – Machowinko, stan. 5, gm. Ustka, pow. słupski.

⁴¹ Ignacy Skrzypek; Znajeziska grobów podkloszowych na cmentarzyskach ludności kultury pomorskiej na Pomorzu Środkowym, [w:] Kultura pomorska i kultura grobów kloszowych. *Razem czy osobno?*- konferencja, Warszawa 1993. s. 56.

Nazwa Przewłoka występująca w akcie nadania przywileju biskupowi Albertusowi

Zaistnienie nazwy "Przewłoka" uzasadnia występowanie w Słowiańszczyźnie określenia na miejsce gdzie przeciągano łodzie: [...] na uwagę zasługuje hipoteza, którą rozwinął ostatnio zwłaszcza Kowalenko. Według niej garb lądowy między jeziorami, Goptem a Ślesińskim (kiedyś dłuższym niż obecnie), pokonywano w transporcie wodnym systemem praktykowanym powszechnie w przeszłości, a mianowicie przez przewłóczenie łodzi czy korabi. O możliwości stosowania także tej praktyki w goplańskim systemie komunikacyjnym świadczy istnienie nazwy Przewłoka przetrwałej w lokalnej tradycji oraz w nazwie 3 chatup Żółcina. W punkcie tym, jak świadczy zachowane do dziś grodzisko, znajdował się dawniej gród. Jeszcze w 1316 r. dokument Władysława Łokietka wymienia w roli świadka: Perwold, castellanus de Prsevloky. [...] ⁴²

Jeszcze w średniowieczu Słupia uchodziła do morza dwoma odnogami. Pierwsza odnoga to dzisiejsze koryto rzeki, natomiast wschodnią odnogę wyznacza obecnie droga Przewłoka- Zapadłe- Orzechowo; w średniowieczu był o wiele wyższy poziom wody w rzekach i jeziorach, był wyższy poziom wód gruntowych. Prawą odnogę Słupi zasypał z czasem piach niesiony wiatrem od morza. Przez jakiś czas jednak dawało się tą drogą przeciągać łodzie stąd nazwa Przewłoka. W prawej odnodze Słupi jak i w lewej musiały istnieć warownie. Nazwa Zapadłe mówi pewnie o „zapadłych” konstrukcjach obronnych.

Dokument z 1283 r. potwierdza związki Przewłoki z polską hierarchią kościelną. Jak zanotował S. Kujot (Dzieje Prus Królewskich): „Nadto pozwolił książę (Mściwoj II) z Łaski, jako jałmużnę biskupom i ich następcom wysyłać dwa okręty do przystani zwanej Przewłoka (Preuloca), nad morzem, u jeziora pod Gardnem, którą wąska cieśnina z morzem łączy”. W tym aż nazbyt ściśle zlokalizowanym porcie- przystani (zapewne chodzi o bliskość miejsca wypływu prawej odnogi Słupi do morza) ówczesny biskup kujawski Wojciech (Albertus) miał prawo utrzymywania i wykorzystywania do połowów dwóch łodzi rybackich. ⁴³

Przewłoka musiała przecież już istnieć jako osada i przystań przed 1283 rokiem, jednak uwzględnić też trzeba niskie położenie (wysokość terenu) na jakim leży ta wieś. Wczesnośredniowieczne jezioro lagunowe to nie jest ten sam akwen, który tu powstał jako rozlewisko w XV w. Zatem Przewłoka jest to słowiańska osada, przystań; kolonizacja niemiecka na tych terenach rozpocząć się dopiero mogła w 2. połowie XIII wieku

Przystań w miejscu ujścia Słupi za czasu wczesnej Polski

Generalnie aby uzyskać możliwość swobodnego wpływania łodzi czy statków w koryto rzeki trzeba mieć głęboki tor wodny między chroniącymi od falochronami.

Wszystko jednakże wskazuje na istnienie w starej Ustce (osada Ujść) dodatkowo innej konstrukcji, normalnie w warunkach naturalnych tworzy się w ujściu próg i jest niezmiernie szerokie ujście rzeki, więc i Słupi, przez tą przeszkodę na małych rzekach przeciągano łodzie, dalej

⁴² Hensel Witold i Broniewska Aleksandra; Starodawna Kruszwica od czasów najdawniejszych do roku 1271, Wrocław 1961, s. 14

⁴³ Władysław Goliński; Historia portu w Ustce, cz.1, maszynopis, Ustka 2017, s. 4, 5;
https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/ART1_cz1a.pdf

już na wysokości samej warowni istniały wały ziemne wyposażone w maszyny miotające kamienie lub strzały. W tym miejscu stosowano pułapkę zbudowaną z narzuconych prawie pod wierzch wody kamieni lub wbicia w dno zaostrzonych od góry pali pozostawiając wąskie przejście znane tylko załogom własnym łodzi. Chodziło bowiem o przebicie poszycia łodzi napastników i jej zatopienie⁴⁴.

Stawiam hipotezę, że nazwa Zapadłe jest powiązana z podobną warownią jaka była w lewej odnodze ujścia Słupi- warownia w Ujść⁴⁵ (obecna nazwa Ustka). Inaczej przecież być raczej nie mogło i trzeba było mieć strzeżone obydwie odnogi odprowadzające wody Słupi do Bałtyku. Zalew jaki tu istniał wtedy sięgał aż za Wytowno- pod Objazdę.

Na pierwszym miejscu „towarów” wymiany handlowej są w czasie piastowskiej Polski niewolnicy. Jeśli chodzi o niewolnictwo to historycy obliczyli, że niewolnik, za którego na Słowiańszczyźnie płacono dwadzieścia srebrnych arabskich dirhemów, na rynku w Bagdadzie sprzedawany był za dwieście takich samych monet. Wikingowie, którzy byli równocześnie- zależnie od okoliczności- rabusiami, kupcami i rzemieślnikami, z tego właśnie handlu ciągnęli największe zyski.⁴⁶

Ryc. 14. Domniemane ruiny młynówki w Przewłocie



Ryc. 15. Przewłoka. Struga płynąca na skraju widocznego lasu wyznaczała granicę zakupu.



Źródło: Fot. Maria Golińska.

Najprawdopodobniej to pozostałe do dziś kamienie fundamentu po młynówce w Przewłocie. Nad strugą, która określała granicę omawianą w dyplomie z 1337 r. i która płynie właśnie na skraju

⁴⁴ Źródła pisane niejednokrotnie wspominają o przechodzeniu przez korabie słowiańskie pływacz i cieśnin niemożliwych do przebycia przez łodzie skandynawskie; stąd metoda sztucznego tworzenia pływacz, 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.

⁴⁵ Ujść to kaszubska nazwa Ustki, Władysław Goliński; *Grodzisko- port w miejscu ujścia Słupi*, maszynopis, Ustka 2022, s. 7.; <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art14a.pdf> ;
Hasło Ujść; [w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*, Tom XII: Szlurpkiszki- Warłynka, Warszawa 1892, s. 768 i 769.

⁴⁶ Skrok Zdzisław; *Słowiańska moc*, Warszawa 2006, s. 80

tego lasu, którego zarys widać na drugim zdjęciu. Młyn w Przewłocie i młynówka przy nim mogły określać miejsca określane umową.

[...] Z południowych wybrzeży Bałtyku wywożono bursztyn, futra, niewolników. Niewolników słowiańskich ceniono wysoko na całym świecie muzułmańskim. Tak wielka była ich rzesza w państwach arabskich, że nazwa Słowianie stała się w VIII-IX wieku w językach romańskich synonimem niewolnika, wypierając z łaciny rzymskie określenie: servus. [...] ⁴⁷

W epoce Wikingów, kiedy już z pewnością istniała wieś Przewłoka, handlowano artykułami stanowiącymi towar w zagrodach rolnych w tym też są materiały lniane, handlowano wszystkim co dało się wyrwać lasom i wodom. Jakkolwiek najbardziej opłacalnym towarem był handel niewolnikami. Dość atrakcyjnym towarem było zboże a dokładniej mąka- stąd zapewne działalność młyna wodnego blisko przystani.

[...] Był zatem wtedy tylko jeden towar eksportowy, który przynosił wielkie zyski, a z jego eksportu Słowiańszczyzna znana była w całym ówczesnym świecie od emiratów środkowej Azji po kraje Maghrebu i królestwo Franków. Tym towarem byli niewolnicy. Tylko sprzedając ludzi, „władca słowiańskiej północy” mógł finansować swe państwowe wydatki....[...] ⁴⁸ Tak więc Przewłoka stanowiła jedno z wielu ogniw składających się w „doskonałą” całość państwa Mieszka I. A skąd ci niewolnicy? To bardzo proste: z kupna, gdzie zwyczajowo w Polsce ojciec sprzedawał syna a w Prusach syn sprzedawał ojca- ponadto przecież Przewłoka to osada nadmorska i wystarczy zorganizować wyprawę wojenną, aby mieć niewolników do handlu. ⁴⁹

Ostatnie łódzie na drodze wodnej z Bałtyku do Przewłoki

Nie wiadomo jaka łódź była ostatnią, co przebyła właśnie tą drogę. Powodem zaprzestania żeglugi na zalewie do Przewłoki był, bez wątpienia, niski stan wody, zbyt niski by myśleć o żegludze. Chociaż łódzie Słowian i łódzie Wikingów miały małe zanurzenie.

Jak już wcześniej tu wspomniano jeszcze w XIII w. funkcjonowała przystań rybacka, jakkolwiek istniała potrzeba przeciągania łodzi- przewłoka. Handel z północą, ze Skandynawią, przerwali Krzyżacy po 1308 roku.

W 1337 r. w umowie słupskich radnych właścicielami tych ziem, Święcami, nie wymieniono z nazwy tej wioski, określono jednak położenie tu młyna, do dzisiaj czytelne w Przewłocie są zbiorniki (stawy) wodne na drodze potoku i charakterystyczne ruiny, podobne do młynówki i spichrzy, mówiące o istnieniu tu kiedyś młyna wodnego. Oto fragment z umowy: [...]... w dół strumyka Darchin aż do młynówki między Ustką a Grabnem, której to młynówki i młyna połowa należy do wyżej wymienionych obywateli, w dół tej młynówki aż do Słupi:...[...]

⁴⁷ Stanisław Trawkowski; Nad Wisłą i Odrą, [w:] Polska pierwszych Piastów, państwo- społeczeństwo- kultura, pod redakcją Tadeusza Manteuffla, Wiedza Powszechna, W- wa, s. 66

⁴⁸ Zdzisław Skrok; Czy wikingowie stworzyli Polskę?, Warszawa 2013, s. 88, 89

⁴⁹ Władysław Goliński; Łoza w państwie pierwszych Piastów, maszynopis publikowany na stronie biblioteki w Ustce, s.7; <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art41a.pdf>

Hipotetyczna warownia w Zapadłym

Dość odważnie można podjąć hipotezę o istnieniu kiedyś w miejscu, gdzie dzisiaj jest osada Zapadłe, warowni w prawej odnodze ujścia Słupi. A to z dwóch powodów: na zakręcie rzeki, która tu płynęła jeszcze w Średniowieczu jest osada, której nazwa mówi o zalaniu (zapadnięciu się) czegoś.

Stara droga z Przewłoki do Słupska a właściwie do traktu w Swochowie

Ta stara droga- a właściwie ślady po istnieniu niegdyś drogi, w swojej większej części od Swochowa do Przewłoki wydaje się, że powstała już w okresie istnienia tu osady ludności kultury pomorskiej. W części od Swochowa do grodu w Słupsku i dalej do Gałęzinowa istniała już wcześniej droga z epoki brązu⁵⁰ a więc Słowianie tą część drogi ponownie wykorzystali jako trakt. Ówczesny Słupsk powstały w czasie przyjscia tu Słowian to parę chat w różnych miejscach; przy brodzie przez Słupię np. zabudowania przy miejscu gdzie już później powstał kościół p.w. św. Piotra, w okolicy dzisiejszej ul. Garncarskiej, na dzisiejszym Zatorzu...⁵¹ Droga o której mówimy łączyła przystań w Przewłocie z grodem w Słupsku, jej całkowita długość wynosi ok. 15 km.

Osady obronne zbudowane przez ludność kultury łużyckiej łączyły strategiczne drogi lądowe, również istniały drogi do placów targowych jakimi były przystanie nadmorskie. Droga z epoki przybycia Słowian w Przewłocie prowadziła z przystani, nad brzegiem zalewu, który aż tu podchodził. Dalej droga ta wiodła do Grabna, droga ta przy obecnych zabudowaniach wsi jest jeszcze dzisiaj łatwa do zlokalizowania na wysokości wsi po dębach sadzonych w szeregu- niedaleko ogródków działkowych, obok działek droga ta prowadziła przez las do osiedla Mączniak i przechodzi obok młyna w Machowinie do wsi Swochowo, dalej po skrócie w prawo droga z pewnością wiodła po obecnie ruchliwej drodze asfaltowej do Słupska a w Słupsku dzisiejszą ul. Kaszubską- przy obecnym grodzisku, w środku którego stoi kościół św. Ottona. Droga zatem łączyła port z zapleczem portowym.

Ryc. 2. Droga przy młynie w Machowinie, 2007



Ryc. 3. Droga na wysokości Mącznika, 2007



Źródło: Fotografia Marii Golińskiej

Źródło: Fotografia Marii Golińskiej

⁵⁰ Władysław Goliński; *Pradawne drogi lądowe z terenu dzisiejszej Polski*, maszynopis, Ustka 2010, s. 6. <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/ART7.pdf> s. 6.

⁵¹ Henryk Janocha; *Archeologia o początkach słupskiego ośrodka miejskiego*, [w:] *Koszalińskie zeszyty muzealne* t. 24, Koszalin, s. 45

Języki słowiańskie na południowym brzegu Bałtyku

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

Jeśli idzie natomiast o pogląd na kaszubszczyznę 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 wieku XVI i XVII....[...]⁵²



Ryc. 16. Języki słowiańskie- według Wikipedii

Jeszcze w IX wieku Słowianie mogli się porozumieć bez problemu między sobą w całym wyżej pokazanym obszarze występowania już teraz powstałych nieco odmiennych języków słowiańskich, ten język z IX wieku był to język jednaki dla wszystkich Słowian.

Wysoki poziom budownictwa okrętowego Niemcy mogli uzyskać tylko jako lud mający dostęp do akwenu wodnego. Zachwianie w tej organizacji ludów słowiańskich nastąpiło po

⁵² Aleksander Brückner; *Dzieje Języka Polskiego*, Wrocław 1960, s.18-19

opanowaniu przez Sasów Starej Lubeki (1143 r.). 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 słowiańskiej floty przez zachodnio- europejskie typy statków: fryzyjską kogę (konstrukcja znana od IX-X w.) i gockiego „holka” (pływał na morzach północnych od X w.). Dopiero gruntownie przebudowywane mogły dorównać żeglownością okrętom słowiańskim, miały jednak większą ładowność. Wiadomo też, że do ostatecznej utraty Pomorza przyczyniły się siły niemieckie w oparciu o działania Krzyżaków.

Tę samą porażkę ponieśli starożytnie Prusy i korabnictwo Prus.

Utrata terytorium, związana jest ze zmianami administracji na wszystkich szczeblach.

Pozostają jednak skutnicy wykonujący swoją pracę. Niemieccy koloniści nie znali przecież tego zawodu- bo skąd mieli czerpać wiedzę z korabnictwa.

Konieczność podjęcia budowy łodzi o dużej dzielności morskiej

Słowianie zachodni (czytaj: tu w powiecie słupskim byli to Kaszubi) zostali zaraz po przybyciu zmuszeni dopracować swoje łodzie do prowadzenia walki na morzu aby obronić nowo „nabytą” ziemię i swoje rodziny. Zaraz też zostają na nowo obwarowane niezamieszkane już grodziska po ludności kultury łużyckiej. Są to grodzisko w Żoruchowie, Równie, Damnie, Siodłoni... Powstają nowe warownie jak np. Rumsko, Smołdzino- na południowo wschodnim stoku Rowokołu, w Ujściu i w Zapadłym, w Gardnie Wielkiej (usypano w XII w. nasyp do prowadzenia walki za pomocą katapult).

Budowa łodzi obok materiałów drewnianych do budowy kadłuba o zadowalającej sprawności wymaga już zorganizowania całej kooperacji w wykonawstwie takich elementów jak takielunek stały i ruchomy, nity łączące elementy kadłuba, olinowanie, żagle z płótna lnianego, dulki i wiosła, elementy steru itd.

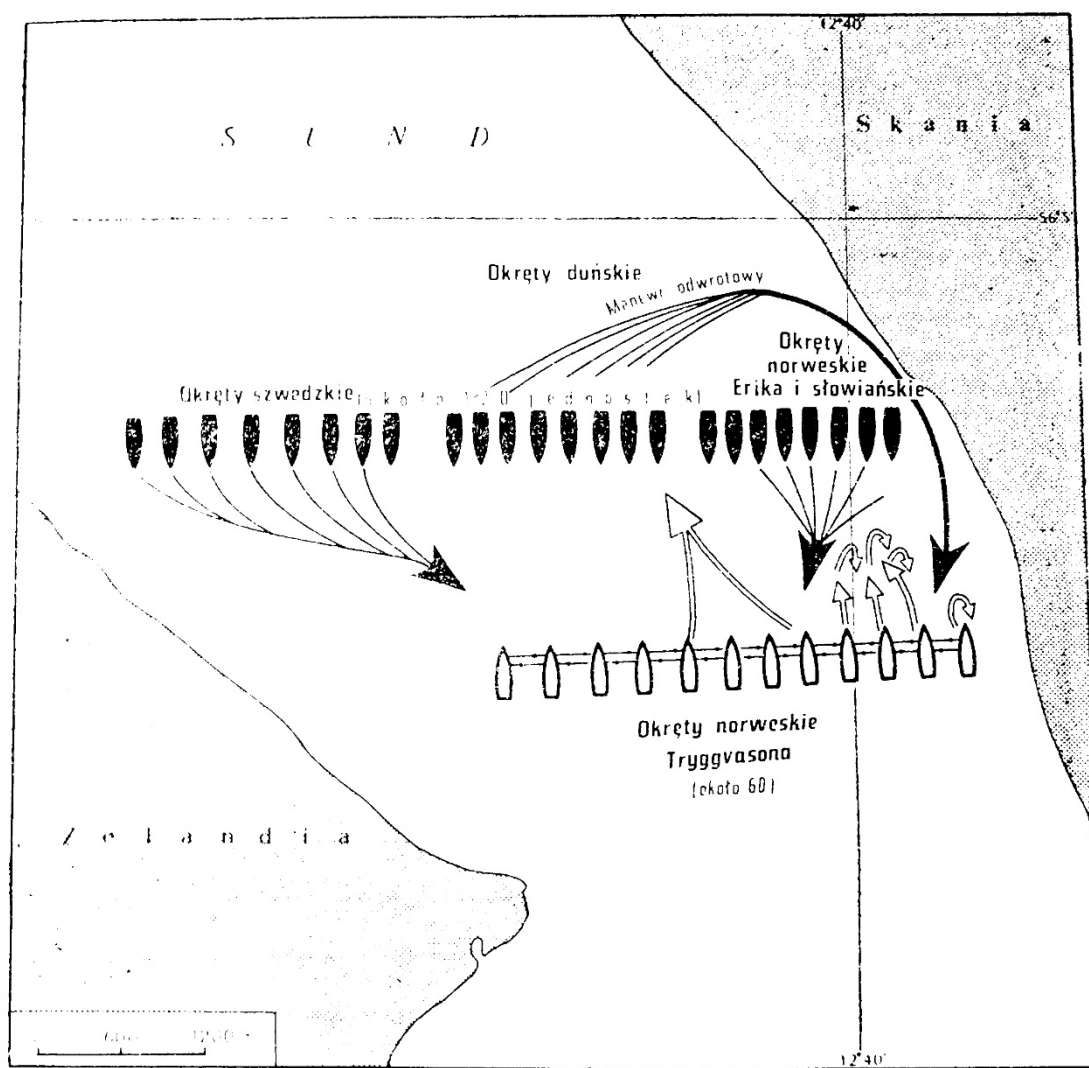
Floty wojenne wczesnofeudalnych państw nadbałtyckich

[...] W średniowieczu, poczynając od VI w., w życiu społeczno- gospodarczym ludów nadbałtyckich wytworzyły się stosunki feudalne i zaczął się proces powstawania państw feudalnych. Proces ten odbywał się w toku licznych wojen, początkowo lokalnych, w których silniejszy władca narzucał władzę zwierzchnią słabszym sąsiadom, a po wykształtowaniu się pierwszych państw feudalnych- wojen o zdobycie nowych terenów lub opanowanie ważnych szlaków handlowych. W wojnach posługiwano się często flotami, czym początkowo okręty spełniały dwie funkcje: państwu atakującemu służyły jako środki transportu wojsk na oddzielone morzem terytoria przeciwnika, w państwie atakowanym zaś odgrywały rolę ruchomej zapory na morzu, mogącej osłabić bądź powstrzymać siły nieprzyjaciela od lądowania na wybrzeżu. [...] ⁵³

[...] W Danii, Szwecji i Norwegii wykształtował się ledungowy system tworzenia flot, zwany potocznie ledungiem (stąd też nazwa okrętów i flot). System polegał na podzieleniu kraju na okręgi, z których każdy był zobowiązany do wystawienia okrętu odpowiedniej wielkości wraz z załogą i ekwipunkiem. Ledungiem, czyli werbunkiem okrętów, zajmowali się książęta bądź wodzowie wypraw. Ledungowa flota Danii szacowana na 300-350 okrętów, a flota Szwecji na około 280

⁵³ Edmund Kosiarz; *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1978, s. 14.

okrętów. Na zbliżonych zasadach organizowano prawdopodobnie floty w państwach słowiańskich. W nadmorskich grodach książęcych znajdowały się zapewne niewielkie eskadry okrętów książęcych, większość okrętów dostarczały natomiast lokalne jednostki administracyjne, a po wykształtowaniu się w XI w. rycerstwa- lokalne oddziały rycerzy. Flota książąt pomorskich mogła liczyć 200-250 okrętów. W potrzebie we wszystkich państwach do działań bojowych przystosowywano statki handlowe. Ponadto liczbę okrętów zwiększano na czas wypraw przez udział jednostek państw sojuszników. Moźni poszczególnych księstw nie zawsze jednak dostarczali zwierzchniemu władcy obowiązującą ich liczbę okrętów. Niektórzy lennicy odmawiali posłuszeństwa lub nawet przechodzili wraz z podległymi siłami do wrogiego obozu. Stan flot ulegał więc ciągłym zmianom. [...] ⁵⁴



3. Bitwa pod Svoldern w 1000 r.

Ryc. 17. Przykładowy schemat ustawienia łodzi przed bitwą i ruchy łodzi już podczas bitwy ⁵⁵.

W Charnowie, pow. słupski, powstają gospodarstwa rolne, lecz jeszcze w XIX wieku np. w Charnowie były 64 krosna, w Wodnicy 52, w Przewłocie 18. Zapewne wieś obok normalnych zajęć

⁵⁴ Edmund Kosiarz; *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1978, s. 15.

⁵⁵ Edmund Kosiarz; *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1978, s. 20.

rolniczych parała się tkaniem płótna do żagli, rzemiosłem tak potrzebnym też we wcześniejszym okresie. Słowem pewnie były to warsztaty tkackie na potrzeby ożeglowania budowanych w powiecie łodzi. [...] Pierwsze okręty z żaglem pojawiły się we flotach bałtyckich około VI-VII w. Głównym rodzajem napędu były jednak w dalszym ciągu wiosła, żagiel zaś odgrywał rolę pomocniczą- stosowano go tylko przy dłuższych rejsach i przy pomyślnych wiatrach, wiejących z kątów rufowych. [...] ⁵⁶

[...] W państwach słowiańskich budowano okręty zbliżone wielkością do średnich jednostek skandynawskich, jednak różniące się od nich wieloma szczegółami konstrukcyjnymi, świadczącymi o wykształtowaniu się u Słowian rodzimej sztuki szkutniczej. Słowianie wyprawiali się na nich do wybrzeży Danii, Norwegii i Szwecji, a nawet do Wysp Brytyjskich. Oprócz okrętów średnich i dużych, zwanych korabami, Słowianie mieli jednostki małe, „dziesiątki” i „dwudziestki” (liczby określają ilość pracujących wiosła w łodzi), używane w działaniach na wodach przybrzeżnych i na rzekach. [...] ⁵⁷

Znaleziska wraków łodzi w miejscu ujścia Łupawy i Łeby oraz z okolicy Miastka

Znaleziska w miejscu ujścia Łeby

Odnosnie znalezisk nad J. Łebsko- patrz mapa Ryc.4, s. 25, 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 geografii historycznej. 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

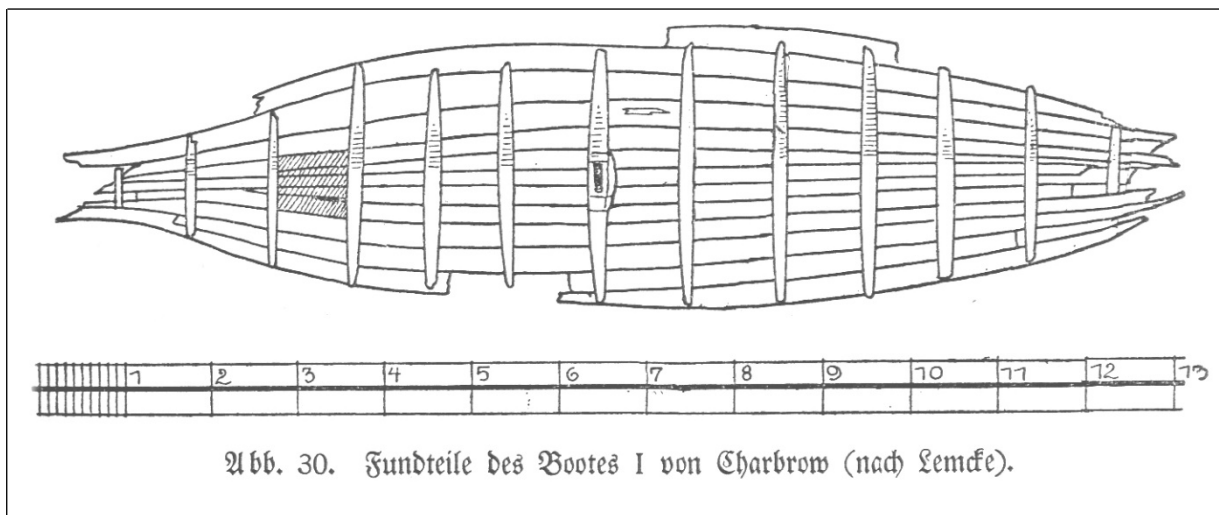
trzy z tych łodzi zostały wydobyte i obecnie znajdują się w Muzeum Narodowym w Szczecinie (Charbrowo I, Czarnowsko I) i w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku (Czarnowsko II). Jedynie dwie z nich doczekały się opracowań (Charbrowo I, Czarnowsko I) ⁵⁸.

⁵⁶ Edmund Kosiarz; *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1978, s. 16.

⁵⁷ Edmund Kosiarz; *Bitwy na Bałtyku*, Warszawa 1978, s. 17.

⁵⁸ Paulina Kubacka; *Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko*, [w:] *Materiały Zachodniopomorskie*, Tom XLVI, str. 235-278

To właśnie wraki i wykonane rekonstrukcje tych łodzi powinny znaleźć się w zbiorach nowopowstałego muzeum w Uście albo Łebie. Pierwsza z łodzi⁵⁹ 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 1911⁶⁰.



Ryc. 18. Łódź (a dokładnie wrak łodzi) charbrowska I.

Szkic znalezionych części wraku, z oznaczonymi trzynastoma wręgami; skrajne wręgi zostały następnie usunięte przy rekonstrukcji. Według 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.

....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 jednostki⁶¹.

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 pomorskich⁶². 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 cm⁶³. 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

⁵⁹ Historia wraku łodzi Charbrów I została opisana zgodnie z opracowaniem: Przemysław Smolarek; W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi pomorskich. Komunikaty Naukowe.

⁶⁰ 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.

⁶¹ H. Lemcke, op. cit., s. 317.

⁶² O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Gdańsk 1934, s. 15 i nast.

⁶³ O. Lienau, *Ausgrabung und zeichnerische Wiederherstellung...*, op. cit., s. 13.

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 wikińską⁶⁴.

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 dokonania wielu zmian w jej budowie. Poleciał obciąć zakończenia stępki przy stewach, zakończenia klepek poszycia burt oraz zakończenia wręg⁶⁵. 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 stępki. 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 dziobu. 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 wioślowe wykonał na wzór współczesnych łodzi norweskich, a częściowo na wzór statku nydamskiego⁶⁶....

...Ale Kunkel miał już wyrobiony własny pogląd na kwestię łodzi pomorskich, zwłaszcza po kłopotach z rekonstrukcją Lemckego. 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 (przejściowo byli oni nawet konkurencją dla Wikingów). Nie sądzę również, aby takie stwierdzenie było dla nas niebezpieczne — pod warunkiem, że należycie

⁶⁴ H. Lemcke, op. cit., s. 309: „Beim Abriiumen des Achterteils fanden sich etwa in der Mitte zwischen der Mastspur und der Stelle des Achterstvens 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”.

⁶⁵ Tamże, s. 314 i nast.

⁶⁶ 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”.

wyinterpretuje się zagadnienie osadnictwa (germańsko- wikingo- wendyjskie w przeciwieństwie do polskiego i niemieckiego)"⁶⁷.

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 robót⁶⁸. 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”⁶⁹....()⁷⁰

Dzisiaj nie budzi wątpliwości naukowców autentyczność i odrębność myśli konstrukcyjnej Słowian. Oto przykład. Na moją prośbę o konsultacje co do wyżej wymienionej korespondencji niemieckich naukowców z lat 30- tych XX w., Pan Arne Emil Christensen; z „Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo” powiedział: „znam łodzie z Charbrów 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 relikwiarz 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

⁶⁷ Akta MPZ. inw. 719, Tgb. 34/1619. Kunkel do W. La Baume, 23 sierpnia 1934.

⁶⁸ Kosztorys robót i decyzja nadprezydenta w aktach MPZ, inw. 750.

⁶⁹ 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.

⁷⁰ 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

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 chronologię⁷¹:

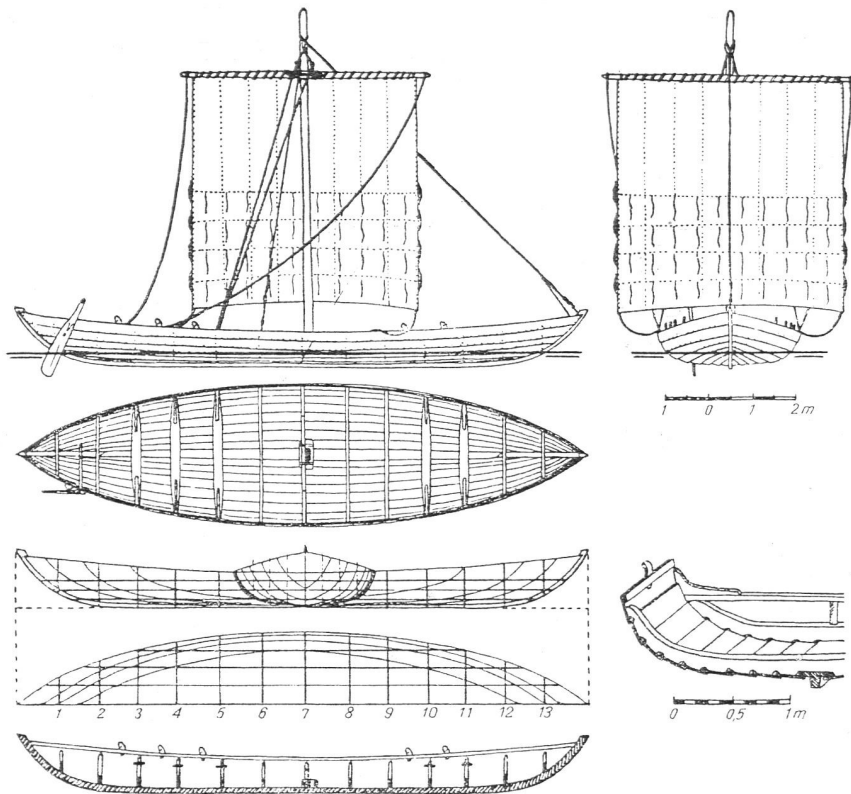
Charbrów I- 1188r.

Charbrów II- 1175r.

Wrak łodzi Czarnowsko II został odkryty nieopodal poprzednich łodzi w 1962 roku. Znaleźnikiem 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.⁷²

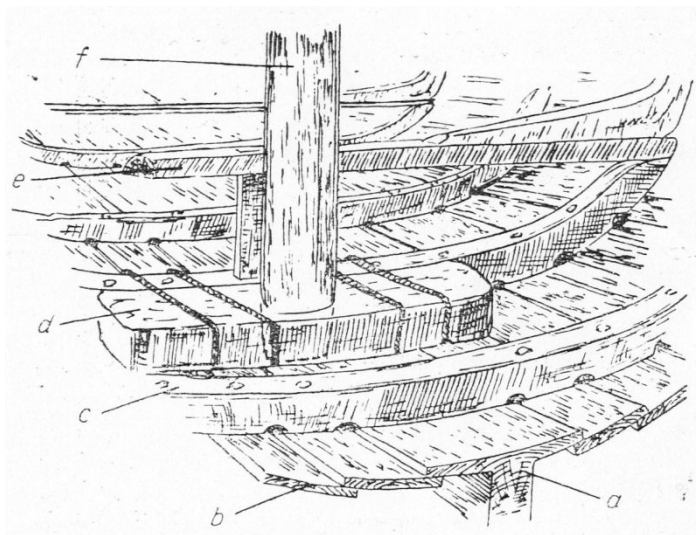
⁷¹ Georg Indruszewski; *Man, Ship, Landscape. Ships and seafaring in the Oder Mouth area AD 400- 1400. A case study of an ideologikal context*. Copenhagen 2004r. s. 171

⁷² Paulina Kubacka; *Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko*, [w:] *Materiały Zachodniopomorskie*, Tom XLVI, str. 257-258



Ryc. 19.

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



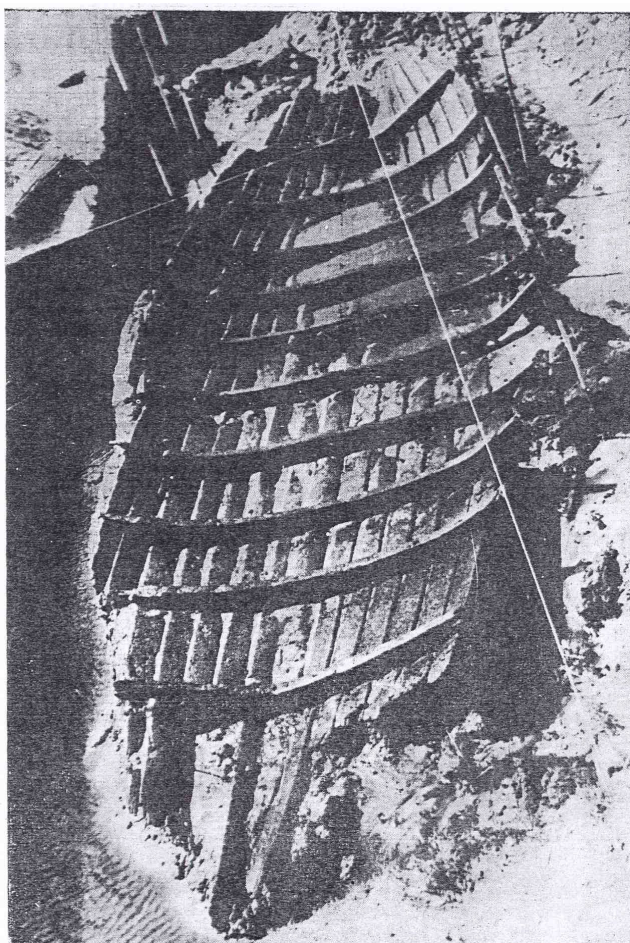
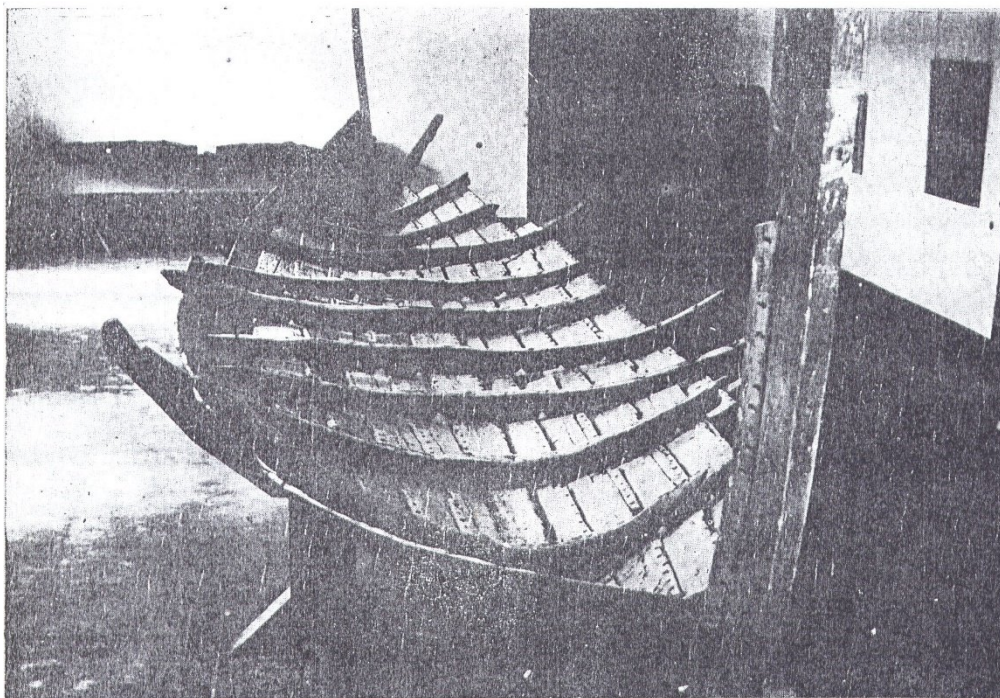
Ryc. 20. Umocowanie masztu na
statkach z Charbrowa i Czarnowska

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

Ryc. 21.

Szkielet statku z
Charbrowa,
(CharbrówIII)
przykład
założeń
konstrukcyjnych
słowiańskiego
korabia.

Zdjęcie
archiwalne
MPZ.



Ryc. 22.

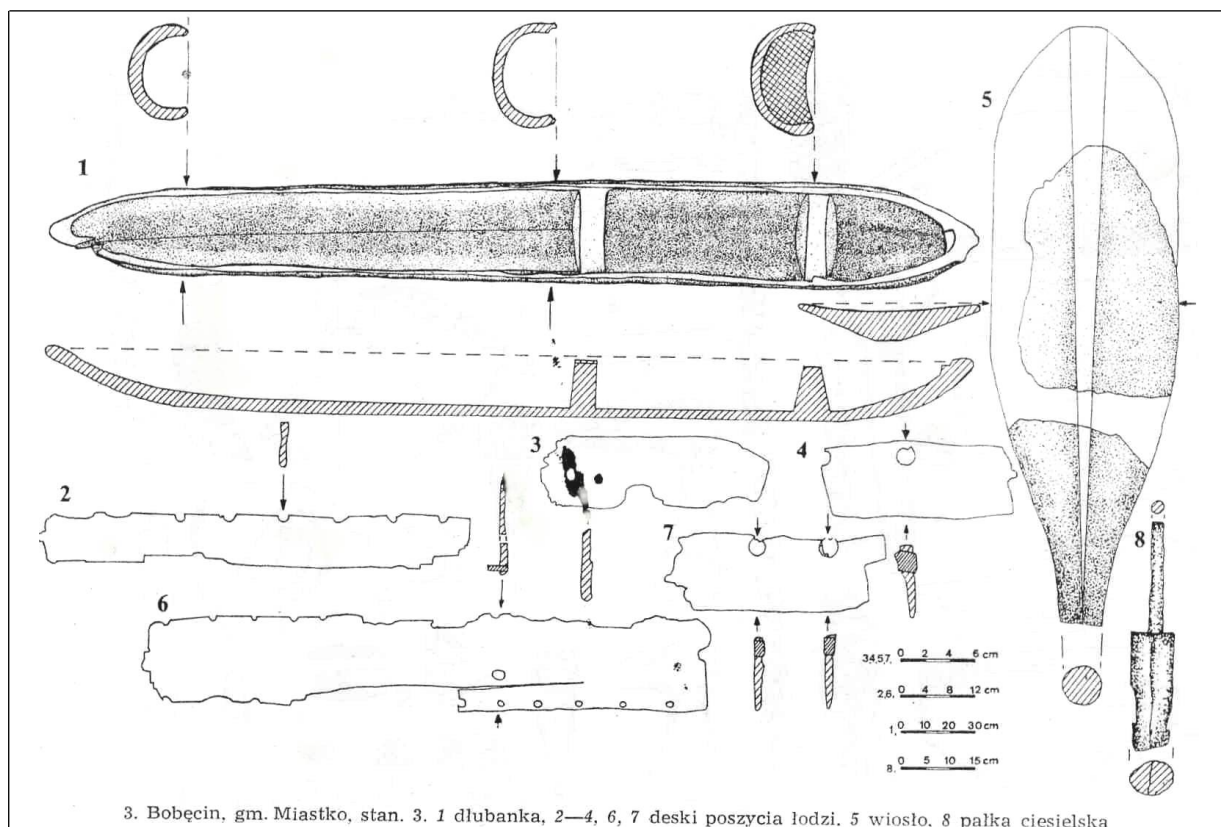
Szczątki okrętu z Czarnowska (Charbrów
III) (wg W. Filipowiaka).

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 Słupska a rodziną Święców- więc łódzie występujące w wykopaliskach datowanych na IX- XIV w. Nie będę omawiać również dłubanek używanych na płytkich jeziorach i bagnach- taką łódź można obejrzeć w Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku. Jest ona prymitywna, o niewielkich osiąгах, 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 łódzie zwane bordynkami⁷³.

Łódzie tu przedstawiane zostały odnalezione na przepięknym Jeziorze Bobięcino Wielkie, koło Miastka, gdzie w IX-XII w., na wyspie istniała osada obronna. Do wyspy był doprowadzony most.

Ryc. 23. Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *Ruchome materiały źródłowe z archeologicznych badań podwodnych reliktyw mostu wczesnośredniowiecznego w Bobęcinie koło Miastka, woj. słupskie, z lat 1977—1983.*



- numeracja pod rysunkiem odpowiada tej, z oryginalnego sprawozdania archeologicznego

⁷³ **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.

...” 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 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....⁷⁴

Wiek wydobytej w Bobęcinie łodzi został określony badaniami prowadzonymi przez dr Waldemara Ossowskiego z Muzeum Morskiego w Gdańsku⁷⁵.

⁷⁴ Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *ruchome materiały źródłowe z archeologicznych badań podwodnych reliktyw mostu wczesnośredniowiecznego w Bobęcinie koło miastka, woj. słupskie, z lat 1977—1983*

⁷⁵ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999

Produkcja okrętowa w regionie po 1337r.

Od drugiej połowy XIII w. na Pomorze a więc i do powiatu słupskiego zaczynają przyjeżdżać niemieccy osadnicy. Stawiają domy obok swoich kaszubskich sąsiadów⁷⁶. Pod presją germanizacji kaszubska ludność powoli zapominała o swoich "niechcianych" korzeniach.

W Charnowie powstają gospodarstwa rolne, lecz jeszcze w XIX wieku np. w Charnowie były 64 krosna, w Wodnicy 52, w Przewłocie 18⁷⁷. Zapewne ludność tych wsi obok normalnych zajęć rolniczych parała się tkaniem płótna do szycia z niego żagli (żagle wykonywane były z płótna lnianego), rzemiosłem tak potrzebnym też we wcześniejszym okresie niż zostało już to odnotowane.

Produkcja w Słupsku i Ustce po 1337 roku

W roku 1337, w obecności licznych świadków zostaje spisany w mieście Słupsku dokument, określający strony oraz zakres i warunki sprzedaży terenów położonych wzdłuż rzeki Słupi poczynając od jej ujścia, aż po Bruskowo i Machowino.

Przyczyna powstania takiego dokumentu wydaje się być jasna, a mianowicie uzyskanie możliwości korzystania z posiadanego już wcześniej prawa mieszkańców miasta Słupska m. in. do, jak podaje Z. Świąchowski, J. Mertka, „Słupsk 1958 „(...)wolnej od cła i opłat, przez budowanie żadnych jazów nie krępowanej żeglugi na rzece od miasta w dół aż do morza,....(....)” (Dokument określający to został sporządzony i podpisany w dniu 9 września 1310r. w miejscowości Krępcowo pod Pyrzycami.)

Ze względu na stanowisko zajmowane w omawianym przedmiocie, warto przytoczyć tu opracowanie autorów: J. Lindemajera, T. Machury, Z. Szultki, Słupsk 1985r.:

„(...)Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wy pływało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska (wobec nieudanej próby opanowania Gdańska) dużego portu morskiego. Dlatego słupszczanie otrzymali zezwolenie na swobodną i wolną od cła żeglugę na Słupi od miasta aż do morza, przy jednoczesnym zapewnieniu spławności rzeki na tym odcinku przez wydanie zakazu budowania jazów i innych trwałych urządzeń, mogących stanowić przeszkodę dla ruchu łodzi lub statków rzecznych. Miasto otrzymało też prawo posiadania 6 łodzi rybackich zwanych bordynkami (Burdyna-bordynka – łódź, która wzięła początek od dłubanki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy "*nadbojnaja łodka*" i niemieckiej "*bording*". Występuje już w XII wieku, a ulegając ewolucji przetrwała na Pomorzu Gdańskim do XIX wieku- Internet). Przywileje „morskie” Słupska zostały rozszerzone już w niespełna trzy lata później. W wystawionym 2 lutego 1313 r. dokumencie margrabiowie przekazali miastu pas ziemi szerokości 5 prętów (około 19 m) wzdłuż obu brzegów rzeki, umożliwiając włoźnikom ciągnięcie łodzi, oraz zniesli ograniczenia dotyczące wykorzystania statków wynikające z przywileju z 1310 r. Na mocy tego dokumentu miasto uzyskało też prawo kupna lasu i pastwisk położonych nad rzeką Słupią (40 łanów)(...).

„(...)Rada miejska Słupska przejęła Ustkę z prawem dziedziczenia i pełnym sądownictwem. W dokumencie nabycia Ustki Święcowie występowali jako zwierzchnicy feudalni odstąpionych ziem, chociaż te, jako część ziemi słupskiej, w drodze zastawu były w latach

⁷⁶ Walter Witt; *Urgeschichte des Stadt- und Landkreises Stolp*, Stolp 1934.

⁷⁷ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 106.

1329—1341 w posiadaniu Zakonu Krzyżackiego. Święcowie jako zwierzchni właściciele odsprzedanych miastu dóbr za nieznaną sumę, zwolnili Słupsk od wszelkich ciężarów, czynszów, prac i innych powinności należnych im tytułem sprawowania władzy zwierzchniej, właściwej panującemu, oraz zobowiązali się wziąć mieszkańców odsprzedanych dóbr w opiekę i bronić ich na równi z poddanymi zamieszkującymi ich posiadłości. Rada miejska Słupska, jako dowód uznania zwierzchniej władzy Święców w stosunku do Ustki i przyległych terenów oraz swej od nich zależności zobowiązała się dostarczać Święcom i ich dziedzicom corocznie w dniu Św. Marcina (11 XI) parę skórzanego obuwia wartości 8 solidów słowiańskich lub jej równowartość (...)."

Właściwie nie wiadomo dokładnie gdzie te przydzielone łodzie (6 bordynek) będą stacjonowały, czy to będzie Ujść (kaszubska nazwa Ustki) czy Przewłoka, czy może będą rozdysponowane między Ujściem a Przewłoką?

Moneta wymieniona w omawianym dokumencie nie była nigdy monetą obiegową.

Można zatem przyjąć, że przybyli osadnicy- Niemcy nie dysponowali pieniądzem ani innymi dobrami mogącymi być przydatnymi w takich transakcjach. Ów pieniądz umowny można jedynie przyjmować w domyśle.

Bordynki, o których wspomniano w w/w dokumentach były łodziami używanymi na śródlądziu i w morskiej żegludze przybrzeżnej (wyłącznie przy słabych wiatrach i małej fali). Były jednak znacznie tańsze niż łodzie klepkowe o większej znacznie dzielności. Tak więc te sześć łodzi to pierwsza produkcja- z pewnością była realizowana przez specjalistów kaszubskich, mieszkających teraz kątem w swoim mieście Słupsku- głównie na prawym wschodnim brzegu Słupi.

Produkcja w Słupsku

Absurdalne wydaje się myślenie o przemyśle okrętowym w relacjach Słupsk- Ustka i nie mogło tak być jak podaje Oesterle, że przedmiotem sporów między mieszkańcami Ustki i Słupskiem była też w drugiej połowie XVI w. sprawa budowy statków, Ustka bowiem była bez reszty podporządkowana pod Słupsk. Początki budownictwa okrętowego Słupska sięgały odległych czasów. Niestety nie jest powiedziane jak bardzo odległych ale w domyśle przyjąć trzeba przybycie tu pierwszych niemieckich osadników, ok. 1265, no i ci osadnicy ze śródlądzia musieli nauczyć się jeszcze korabnictwa od Kaszubów. I dalej- Oesterle.: Badania wykazały bowiem, że już w początkowym okresie rozwijania handlu morskiego przez poszczególne miasta koniecznością było posiadanie przez nie własnych warsztatów stocznioowych. Problem ten występuje w źródłach dopiero od drugiej połowy XVI w. Trzeba podkreślić, że już w tym okresie budownictwo okrętowe posiadało wiele cech organizacyjnych, ekonomicznych i technicznych, które wyróżniały je od klasycznej produkcji rzemieślniczej epoki feudalnej. Wymagało ono bardzo dużych nakładów finansowych i koncentracji siły roboczej, warsztatów kooperujących, których większość najprawdopodobniej aż do początków XIX w. znajdowała się w Słupsku⁷⁸.

Tym bardziej w epoce feudalnej budownictwo okrętowe odróżniało się od innych rzemiosł- trzeba było w okrętownictwie wykazać się ogromną wiedzą wraz z doświadczeniem przekazywanym w rodzinach z ojca na syna. Słowem kronikarz tak piszący o okrętownictwie nie ma pojęcia o tym przemyśle. Dobrze jednak, że odnotował fakt pojawienia się problemu tegoż budownictwa na Słupi, po odsunięciu od władzy Słowian.

⁷⁸ Oesterle, Chronik der Gemeinde Stolpmünde, s. 26-32.

No i mam jeszcze uwagę do Oesterle, co do rozlokowania warsztatów- np. dymarki do wytopu żelaza znajdowały się cały czas w osadzie Żelazo koło Smołdzina, tyle że już wtedy są własnością kościoła św. Mikołaja w Słupsku i klasztoru norbertanek.

Produkcja szkutnicza w Ustce

Kiedy powstały pierwsze warsztaty stoczniove w Ustce, skoro w początkach niemieckiej tu bytności od 1337 roku przystań mieściła się w Słupsku bo dociągano z Ustki statki bałtyckie na rozładunek i załadunek. Otóż nie tak prędko bo zmiany w Słupsku i Ustce dokonały się dopiero w pierwszej połowie XV w. Były one powiązane z drugim etapem rozbudowy portu w Ustce. Plac drzewny i warsztaty stoczniove zlokalizowane zostały prawdopodobnie po zachodniej, lewej stronie ujścia Słupi (za komorą celną) i połączone za pomocą mostu przeładunkowego z głównym nabrzeżem przeładunkowym, usytuowanym po stronie wschodniej. Ta przeprowadzka warsztatów stoczniowych ze Słupska do Ustki spełniła oczekiwania we wzroście ilości i tonażu budowanych statków⁷⁹.

Armatorami byli też jedynie kapitanowie ewentualnie wolni mieszkańcy Ustki, chociaż najczęściej tworzyli oni spółki z kupiectwem Słupska. Czasem współnikami byli gdańszczanie- wbrew obowiązującemu wówczas prawu. W tym okresie statki w Ustce, podobnie jak w innych stoczniach zachodniopomorskich, budowała też szlachta, między innymi landwójt słupski H. H. Flemingk. Rada miejska Słupska ucięła ten proceder- wstrzymała przyjęcia w poczet obywateli miasta mieszkańców Ustki, nakładała kary pieniężne na budujących statki samodzielnie lub z gdańszczanami. W 1579 r., ponowiła uchwałę zabraniającą budowy obywatelowi Słupska więcej niż jednego statku w ciągu 7 lat⁸⁰.

Zastanawiam się nad daniem wiary dla tej powyższej informacji o kładce ze strony zachodniej na wschodnią. Taka kładka wyklucza przepłynięcie pod nią żaglowca- maszty wówczas trudno było złożyć i postawić, na wodzie czynność tę wykonywano tylko w przypadku złamania masztu. Tą decyzją o kładce w Ustce przekreśla się słupską produkcję. Ponadto trzeba także założyć, że był to pierwszy most w Ustce.

Nie funkcjonowała jeszcze wtedy droga między Ustką a Zimowiskami bo zaraz pod Ustką był zalew. Droga do Słupska wiodła brodem (a już teraz kładką) na zachodni brzeg Słupi, dalej dzisiejszą ulicą Polną do miejsca gdzie dzisiaj Wodnica, dalej do Charnowa, dalej trzeba się otrzeć o wał grodziska w Gałęzinowie, dalej trzeba się otrzeć o młyn w Zamełowie, dalej pod górkę do Strzelina, dalej jeszcze przed końcem wsi trzeba skrócić w lewo, do dzisiaj jest tam droga, rosną przy niej piękne dęby, dalej skrócić w prawo ale iść się tam już nie da bo to ruchliwa droga przed Słupskiem.

Nie zachowały się dane o wielkości stoczni w Ustce, nie wiadomo nic jak wyglądała słupska flota z tego okresu. Wiadomo jednak, że jednostki wchodzące do flotyli słupskiej to jednostki, których nośność jest określana na 15 – 30 łasztów⁸¹:

- szkuta⁸², - tak jest właśnie ze źródłami jeśli rzecz dotyczy spraw technicznych, szkuta będąca statkiem rzeczny używanym przy spławianiu jest wymieniana przy postawieniu zapory (kładki na rzece). To tylko pozorna sprzeczność bo w dalszym ciągu rzeka służyła do spławiania drewna i towarów.

⁷⁹ W. Bartholdy; O Stolpa, du bist ehrenreich..., Stolp 1910, s.45

⁸⁰ R. Schuppius; Stolp von 1600-1650, s.62

⁸¹ Łaszt – dawna jednostka miary objętości, stosowana od XIV do XIX wieku. Liczyła od 3000 do 3840 l (dm³). Łaszt dzielił się na 30 lub 60 korców.

⁸² szkuta: polski bezpokładowy statek rzeczny do spławiania towarów (w XVI w. - o dwu masztach i 10 wiosłach).

Etymologicznie - st. skand . *skuta* 'szybki żaglowiec'.

- krajer⁸³.

Założenia o budowie uesteckiej floty w Ustce mogą być niedokładne (jak dotąd to zakładano). Wiadomo jednak, że budowano tam też jednostki pełnomorskie, które zimę spędzały na przystani w Gdańsku. Wiadomo o budowach:

- w 1593 r. był wodowany statek 150- łasztowy. Zbudowany był przez kupców słupskich J. Lange i A. Mitzlaffa. Źródło potwierdza tą informację, mówiąc: [...] Bis zum Ende der pommerschen Selbständigkeit dürfte der Handel nicht all zu groß gewesen sein. Aus dem Jahre 1593 wird berichtet, daß Joachim Lange, Bürger in Stolp, ein Schiff von 150 Last gebaut habe. [...] ⁸⁴

- w latach 70- tych, tegoż, XVIw. szyper uesteckie T. Horne zbudował statek wspólnie z kupcem gdańskim.

- w 1578 r. samodzielną próbę zbudowania statku podjął szyper J. Banndeke, sprzeciwiła się temu jednak rada miejska i nałożyła na niego karę pieniężną.

Podobnie jak w innych stocznich zachodniopomorskich w produkcji warsztatów stocznioowych w Ustce w XVI w. i początkach XVII w. decydującą rolę odgrywał kapitał kupiecki Słupska, który wspierali szyprowie uesteccy i obywatele Gdańska⁸⁵.

Z powrotem Słupska na szlaki handlu morskiego (były problemy ze stanem portu uesteckiego) wiązała się też ściśle kwestia posiadania floty handlowej. Potrzebom kupiectwa słupskiego i innych miast portowych, a także mieszkańców Ustki, odpowiadała polityka państwa pruskiego, które począwszy od drugiego dziesięciolecia XVIII w. wydawało akty prawne mające na celu stworzenie lepszych warunków rozwoju krajowego przemysłu stocznioowego (zakaz budowy statków dla obcych armatorów, 10-letnie terminy ochronne na nowo zbudowane jednostki, ulgi podatkowe, licencyjne i celne dla właścicieli nowych statków, protekcyjny system licencji i opłat celnych w portach państwa pruskiego).

Na ożywienie produkcji stocznioowej w Ustce korzystnie wpłynęło też osiedlenie się w Słupsku pod koniec XVII w. małej, ale bardzo bogatej kolonii hugenotów francuskich⁸⁶.

Mimo zamiarów utrzymania stoczni w Ustce są problemy z kapitałem podobnie jak w innych miejscach gdzie są stocznie, tak było w pierwszej połowie XVIIIw. Wystąpiły braki w materiałach, w szczególności brakowało drewna do budowy statków. Nie było cieśli okrętowych.

W 1736 r. wodowano 60-łasztową karawelę J. Heringa.

W 1737 r. z pochylni spłynął 160-łasztowy statek, z którego wyprowadzeniem w morze były duże trudności z powodu zbyt płytkiego kanału portowego.

⁸³ krajer: 1. jednomasztowy żaglowiec handlowy używany na Bałtyku w XV-XVI w. 2. trójmasztowy towarowy żaglowiec lugier używany na Bałtyku w XIX w. Etymologicznie - 1. niemieckie Kreier. 2. angielskie crayer.

⁸⁴ Karl-Heinz Pagel; 161 Stolpmünde , Landkreis Stolp i. Pommern.,S. 654.

⁸⁵ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 37.

⁸⁶ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 55

W stoczni, w Ustce, wiele wskazuje na fakt prowadzenia budowy przed 1736 rokiem i także po 1741 roku⁸⁷.

Wszystkie źródła potwierdzają całkowite zatrzymanie i handlu i produkcji w czasie wojny siedmioletniej, podobnie było po tej wojnie.

W 1767 r. Słupsk miał 6 jednostek. Były to statki o ładowności od 80- 140 łasztów. W 1806 r. słupska „spółka kupiecka” miała 12 statków, niektóre o ładowności 180 łasztów. Jednak w Ustce były budowane jedynie dwie jednostki.⁸⁸

Uruchomienie produkcji nastąpiło pod koniec lat sześćdziesiątych XVIII w. bo z pochylni stoczni spłynął 160- łasztowy statek Ch. G. Heringa i J. Kitskatsa (armator z Gdańska). Wiosną 1776 roku statek ten nie był jeszcze zwodowany ze względu na trudności techniczne jakie występowały w Ustce przy produkcji większych jednostek⁸⁹.

Korzystna koniunktura dla regionalnego budownictwa okrętowego nastąpiła w czasie wojny niepodległościowej w Ameryce. W latach 1781 – 1785 w Stoczni w Ustce zbudowano 6 statków o wartości 52 800 talarów⁹⁰.

Co najmniej dziesięć lat przerwy w produkcji ma miejsce po 1785 roku.

W 1805 r. została zbudowana jedna jednostka a w 1810 r. była zbudowana druga- 150- łasztowa . Zachowane informacje mówią, że produkowane były jedynie duże (morskie) jednostki.

Brak informacji o produkcji statków floty przybrzeżnej w stoczni w Ustce i zupełny brak źródeł aby wyjaśnić sprawy kooperacji i stosowanej technologii.

XIX wiek nie pozwala również na uzyskanie znaczącej pozycji dla uestckiego szkutnictwa, mimo odbudowy portu i stosunkowo dużej floty handlowej, przyporządkowanej Ustce.

W 1805 roku wodowano jeden statek.

W 1810 i 1811 zwodowano po jednym statku, o nośności 150-130 łasztów⁹¹.

W latach dwudziestych i trzydziestych XIXw. budownictwo okrętowe w Ustce miało kolejny kryzys- zamierała produkcja.

W roku 1819 zwodowano 6 małych jednostek od 9 do 54 łasztów.

Warsztaty remontowe utrzymywały się bez większych przerw a już od 1844 roku prace remontowe wykonywano bezpośrednio na brzegu w łozu montażowym, jednostki zarządu portu (niewielkie) były remontowane po wyciągnięciu ich bezpośrednio na nieuzbrojony brzeg. [...]Bardziej

⁸⁷ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 56.

⁸⁸ Walter Dominik; *Stolpmünder Chronik*, Lübeck 1959, maszynopis, wyd. Ustka 2020, s. 8.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf> oraz

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44a.pdf>

⁸⁹ H. Sund, *Der Hafen Stolpmünde vor hundert Jahren*, „Ostpom. Heimat“, 1939

⁹⁰ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 57.

⁹¹ J. Lindmajer; Szkic do dziejów kształtowania się przemysłu i początków klasy robotniczej na terenie rejencji koszalińskiej. „Rocznik Koszaliński” 1980, s. 34.

skomplikowały się remonty większych jednostek drewnianych floty handlowej dokonywane były w prywatnej stoczni, zlokalizowanej na lewym brzegu rzeki (poniżej ówczesnego mostu jarmowego). [...] ⁹²

[...] Ponowny korzystny okres dla szkutnictwa okrętowego w Ustce przypada na lata czterdzieste i pięćdziesiąte ubiegłego wieku, kiedy zapoczątkowany został rozwój tutejszej spedycji handlu morskiego, zgodny z ogólnym ożywieniem żeglugi bałtyckiej opartej wciąż o flotyllę drewnianych żaglowców. Okres trzeciego ćwierćwiecza XIX stulecia przebiegał już pod znakiem eksploataowania niemal wyłącznie coraz bardziej wysłużonych i coraz mniej licznych żaglowców drewnianych, zwłaszcza w małych portach południowego wybrzeża Bałtyku. Powoli akwen ten otwierał się dla rewolucjonizującej handel międzynarodowy floty parowej, zatracił dawne cechy morza zamkniętego („mare elausum”). Zwiastunem tych przemian na wybrzeżu zachodniopomorskim może być wodowanie w końcu lat pięćdziesiątych XIX w. w stoczni szczecińskiej (później zakłady „Vulkan”) pierwszego parowca śrubowego o ładowności około 400 ton. [...] ⁹³

[...] W Ustce ostatni drewniany 87 kuter żaglowy spłynął na wodę w 1865 r. W roku następnym dwa szkunery 38 i 39- łasztowy wzmocniono po raz pierwszy płytami galwanizowanymi oraz „czarnymi”- stalowymi. [...] ⁹⁴

[...] Nadal remontowano tu stare żaglowce handlowe, a od początku XX w. także małe parowce. W 1903 i 1904 r. zbudowano w Ustce po jednym małym parowcu- 157 i 299 BRT. Przed pierwszą wojną światową pracowały w Ustce dwie małe stocznie, produkujące przeważnie kutry rybackie, z których tylko jedna przetrwała kryzys powojenny i ze zmiennym szczęściem kontynuowała produkcję w depresyjnych dla gospodarki niemieckiej w początkach lat dwudziestych i w latach wielkiego kryzysu światowego. Stocznia ta (właściciel Józef Bartsch) oferowała łodzie wiosłowe, motorowe, jachty oraz drewniane i stalowe kutry rybackie. [...] ⁹⁵

Prof. Zygmunt Szultka podaje niezwykle ważną informację dotyczącą przemysłu okrętowego. Przy przepisowywaniu zatrudnienia określa lokalną produkcję tkanin lnianych. Charnowo zwłaszcza jest bardzo interesujące pod tym kątem. To starożytna miejscowość. Oto fragment mówiący o tym przemyśle:

...[...] Ponadto 10 osób trudniło się dorywczo produkcją tkanin lnianych (tyle było w 1861 r. krosien). W pobliżu Ustki w dawnych wioskach miejskich Słupska ten rodzaj zajęcia i produkcji był bardziej rozpowszechniony; np. w Charnowie były 64 krosna, w Wodnicy 52, w Przewłocie 18. [...] ⁹⁶

W dn. 13 czerwca 1862 zostaje zwodowany tu zbudowany (w Ustce) szkuner „Emma Louise”. Ten szkuner miał nośność 34 łasztów i był oddany w ręce kapitana A. Schutt’a ⁹⁷.

⁹² Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 104.

⁹³ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 104.

⁹⁴ „Schtolper Wochenblatt” 1868, nr 164

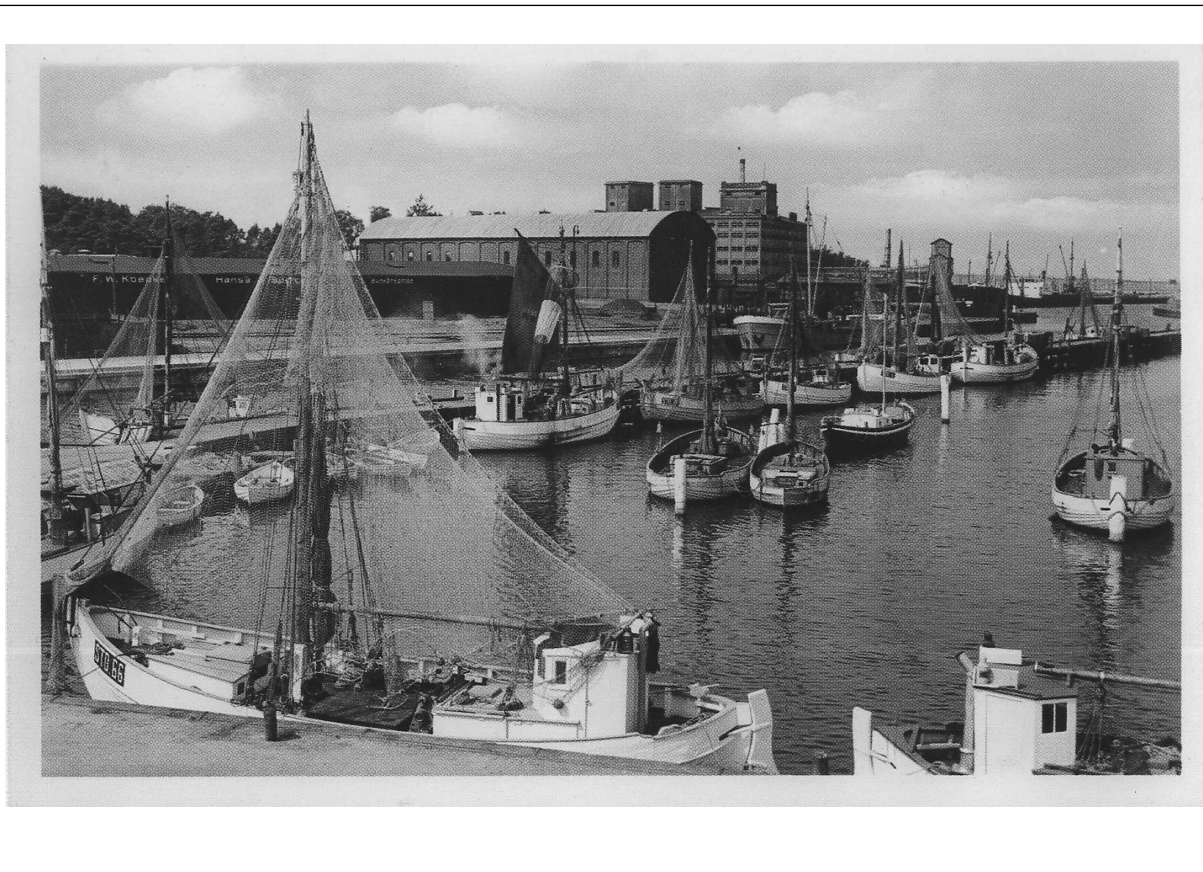
⁹⁵ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 105.

⁹⁶ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 106

⁹⁷ Walter Dominik; *Stolpmünder Chronik*, Lübeck 1959, maszynopis, wyd. Ustka 2020, s. 12.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf> oraz

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44a.pdf>



Ryc. 24. Widok ze starej widokówki przedstawia port w Ustce ok.1930r.

Zadaniem tworzonego muzeum też będzie określenie tych jednostek, które są pokazane na powyższym zdjęciu jak również zabranie wszystkich dostępnych starych widokówek i dokonanie analizy pod względem usteckiej produkcji.

W latach 1864- 1867 zbudowano w Ustce kilka statków, to zaraz po tym okresie czasu budowa statków została zupełnie wstrzymana. W 1870 roku w Ustce zwodowany został ostatni żaglowiec.⁹⁸

Dokładnie w tym miejscu gdzie jeszcze w latach 70- tych XXw. produkowano łodzie w Stoczni „Ustka” powstała w czasie II wojny światowej mała nowa stocznia, podjęła produkcję w 1942 roku. [...]Wzmacniając potencjał militarny, władze hitlerowskie zaczęły inwestować także w Ustce, budując tu od 1942 r. stocznnię małych trałowców. Zdążono oddać do eksploatacji 2 hale z wyciągiem szynowym.[...] ⁹⁹

Schematyczne przedstawienie historii produkcji szkutniczej przemysłu stocznioowego w Ustce po II wojnie światowej

-(ta część niniejszego artykułu jest schematem napisanym wg Kroniki zakładu do 1975r., by dopełnić zakres tematyczny niniejszego opracowania, spodziewane jest jednak uzupełnienie przez opracowania, które powstaną w wyniku prowadzonej pracy naukowej w nowopowstałym muzeum).

⁹⁸ Walter Dominik; *Stolpmünder Chronik*, Lübeck 1959, maszynopis, wyd. Ustka 2020, s. 14.

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf>

⁹⁹ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985 s. 120

1 października 1945 roku oficjalnie powstaje Delegatura Morskiego Instytutu Rybackiego, powstaje stocznia, praktycznie nieliczna grupa pracowników rozpoczyna remonty kutrów.

1956 r. powiększono teren stoczni o teren „A”

W kwietniu 1946 r. nastąpiło oficjalne otwarcie stoczni. Produkcja: łodzie rybackie wiosłowo-żaglowe oraz motorowe.

1947 r. stocznia powiększa obszar na stronie B. Zostaje podjęta produkcja kutra łososiowego typ KU-915.

Stocznia została przejęta przez „Stocznie Rybackie- Stocznia z Ograniczoną Odpowiedzialnością w Gdyni”, usamodzielnienie się zostaje po dwóch latach pod nazwą: „Stocznie Rybackie-Przedsiębiorstwo Państwowe- Stocznia Rybacka w Ustce”.

W końcu lat czterdziestych stoczni grozi likwidacja.

W czerwcu 1950 r. zostaje zwodowany kadłub szkunera o długość 27m, typ „Zew Morza”, dalsze wyposażenie było w Stoczni Rybackiej w Gdyni. Ponadto wykonano 12 kutrów różnych typów i 8 łodzi rybackich o długość 8,5m.

31 grudnia 1951 powstaje samodzielna jednostka organizacyjna „Stocznia Ustka” w Ustce.

Przestawienie produkcji na budowę łodzi ratunkowych i roboczych, dodatkowo jedynie była prowadzona produkcja jednostek rybackich. Zastanawiające jest podtrzymywanie przez stocznię budowy wyposażenia jak maszty, wiosła...- nie powstał w Ustce lub okolicy przemysł kooperujący ze stoczną.

Lata 1955-1958 to kolejny trudny okres, zmniejsza się ilość zamówień, produkcja spada są ogromne kłopoty materiałowe.

Rok 1956 to rok krytyczny, armatorzy wycofują zamówienia na kutry z drewna, chcą mieć kutry stalowe a więc lokują swoje zamówienia w innych stoczniach. Kadłuby łodzi ratunkowych mają być ze stopów aluminium- takie jest zapotrzebowanie.

Rok 1957 przyniósł do rozwiązania problem: szukanie nie wiadomo gdzie zamówień na wyroby szkutnicze bo inaczej trzeba zwolnić w 50% załogę stoczni z powodu braku pracy. Efektem działań jedynie przyszło zamówienie z Łeby na 4 kutry 16. metrowe. W wyniku tego powstał nowoprojektowany KU-160. Były to ostatnie drewniane jednostki budowane w stoczni.

W maju 1957 roku Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego postraszyło soczniowców z Ustki, że: „Albo stocznia w Ustce opanuje i uruchomi produkcję łodzi z aluminium do połowy 1958 r., albo przestanie nam być potrzebna i wtedy przełączymy ją komu innemu”.

Do tej pory po wojnie powstały w usteckiej stoczni: 124 kutry rybackie 262 łodzie ratunkowe, przeprowadzono wiele remontów i napraw jednostek.

Produkcja Pomeranki w Ustce

O Pomerance najlepiej zaczerpnąć informacji z publikacji opisujących łódzie kaszubskie.

Pomeranka, wywodzi się z Pomorza Zachodniego. Używano jej na całym wybrzeżu od Świnoujścia po Mierzeję Wiślaną, a nawet Kurońską. Celowali w jej budowaniu szkutnicy z Dziwnowa, Kamienia Pomorskiego, Ustki i innych miejscowości Pomorza Zachodniego. Rozpowszechniła się w drugiej połowie XIX wieku.

[...]Cechami wyróżniającymi pomerankę są przede wszystkim: zastąpienie stępki płasko położoną deską, tak zwaną *atłiplónką*, długość kadłuba około 8,5 m, wyposażenie w miecz burtowy lub centralny oraz proste, lekkie ożaglowanie, z reguły — poza najdawniejszymi egzemplarzami — gaflowe z możliwością stawiania grota, foka, kliwra i topsła. Prostota niektórych rozwiązań konstrukcyjnych nie świadczy wcale o braku umiejętności ówczesnych szkutników i rybaków, a wręcz przeciwnie jest świadectwem wspaniałego dostosowania do warunków, którym te łódzie musiały sprostać¹⁰⁰. [...]



Ryc. 25. Pomeranka¹⁰¹- jako łódź laskornowo- sieciowa

¹⁰⁰ Aleksander Celarek; *Rybackie łódzie żaglowe z wybrzeży Kaszub*, Gdańsk 1987, s. 11

¹⁰¹ Aleksander Celarek; *Rybackie łódzie żaglowe z wybrzeży Kaszub*, Gdańsk 1987, s. 12

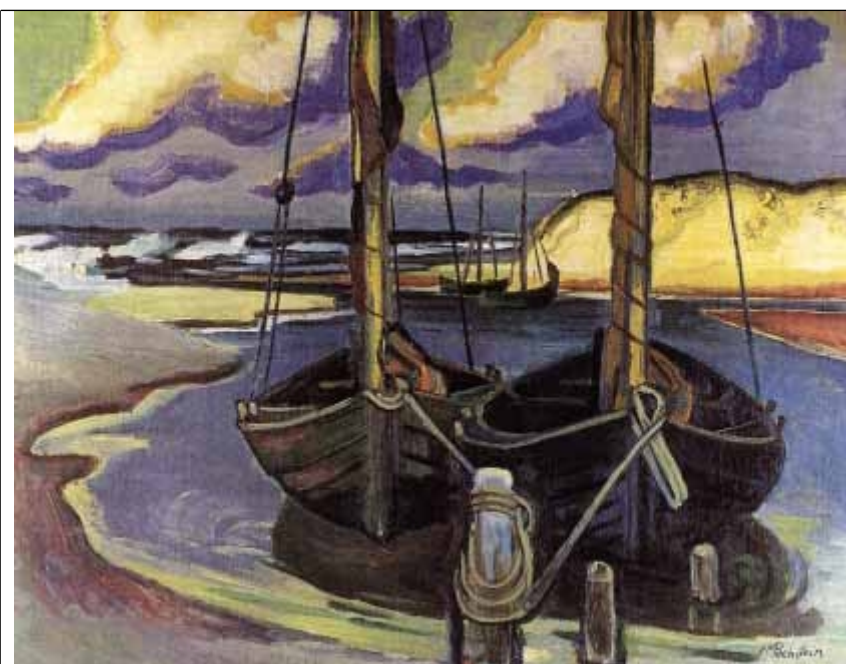
Produkcja w Rowach, Gardnie Wielkiej i w Łebie

W Rowach, Łebie i Gardnie Wielkiej żyli potomkowie tych Kaszubów co tworzyli tu niegdyś silny przemysł szkutniczy. Od XIX w. ten region stał się, ze względu na piękno przyrody i niepowtarzalnej zabudowy miejscem spotkań malarzy, takich jak Max Pechstein, malarz ekspresjonista. Przed presją nazistowskiego otoczenia schronił się też w pobliskich Rowach Gottfried Brockmann. Trzeba wymienić tu takich malarzy jak: Otto Priebe, Margarete Stubbe, Willi Hardt, Gertruda Hardt, Paul Kuhfuss, Hans Winter, Wilhelm Granzow, Anna G. von Zitzewitz, Siegfried Reich, H. Meincke, K. Pieper, Rudolf Hardow, Joachim Wendt, K. Topel, Walter Zuchors, Hans Lietz, Heinrich Otto, Willi Koch, Bruno Müller, Hans Troschel.

Na płótnach ich obrazów przyszłe muzeum w Łebie musi poszukać technologii i wzorców sprzed wieków.



Ryc. 26. Max Pechstein- Poranne słońce- 1929



Ryc. 27. Max Pechstein- Łodzie rybackie na brzegu- Rowy 1927

Literatura

- | | | | |
|----|--|---|--|
| 1 | Anderson | Baugeschichte des Hafens von Stolpmünde. | in: Zeitschrift für Bauwesen
1897 S. 93-118 u.241-274 |
| 2 | Celarek
Aleksander | Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub. | Gdańsk 1987 |
| 3 | Convetz H. | <i>Der überhöhte Einkahn aus Danzig.</i> | „Amtlicher Bericht
Westpreussen
Provinzial Museum", 1.18, s.
37-44. |
| 4 | Czarnik Andrzej | Gardna Wielka. | Słupsk 2001 |
| 5 | Ellmers D. | <i>Die Heilbronner Einbaumfahre.</i> | „Heilbronner Museumheft",
nr 12. |
| 6 | Filipowiak W. | Słowiańskie miejsca kultowe Pomorza Zachodniego w świetle badań archeologiczno-toponomastycznych. | „Przegląd
Zachodniopomorski" nr 5,
Szczecin 1967 |
| 7 | 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. | |
| 8 | Indruszewski
Georg | Man, Ship, Landscape. Ships and seafaring in the Oder Mouth area AD 400- 1400. A case study of an ideologikal context. | Copenhagen 2004r. |
| 9 | Kamiński Roman,
Uciechowska-
Gawron Anna | Badania ratownicze na Górze Rowokół w 1996r. | Materiały Zachodnio
Pomorskie, t. 45:

1999 s. 403-454 |
| 10 | Kantzow Thomas | Pomerania. Kronika pomorska z XVI wieku. | |
| 11 | Kobyłecki
Jarosław | Sztuka korabnicza Słowian Północnozachodnich (VIII- pocz. XIII w.). | maszynopis, 1998 |
| 12 | Kowalenko
Władysław | SLAVIA MARITIMA
Łodzie u Słowian Wczesnośredniowiecznych. | Gdynia 1969 |
| 13 | Kosiarz Edmund | Bitwy na Bałtyku | Warszawa 1978 |
| 14 | Kubacka Paulina | Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych znad jeziora Łebsko. | Materiały
Zachodniopomorskie, Tom
XLVI, str. 235-278 |

- | | | | |
|----|--|---|--|
| 15 | Lachowicz F.,
Olczak J.,
Siuchniński K. | Osadnictwo wczesnośredniowieczne na Pojezierzu
Wschodnio pomorskim. Wybrane obszary próbne.
Katalog, Poznań, s. 141-146. | Poznań 1977 |
| 16 | Leciejewicz L. | Początki miast nadmorskich na Pomorzu
Zachodnim. | Warszawa- Kraków 1962 |
| 17 | Leciejewicz Lech | Z badań nad początkami osad miejskich nad
Bałtykiem we wczesnym średniowieczu. | [w:] Archeologia Polski, t.
VIII, z.2, Wrocław |
| 18 | Lienau Otto | Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der
Wikingerzeit. | Danzig 1934 |
| 19 | Lindmajer Józef,
Machura Teresa,
Szultka Zygmunt | Dzieje Ustki. | Słupsk 1985 |
| 20 | Nitkowska-
Węglarz Jolanta | Krzyżacka granica. | [w:] Pomerania, Nr 9, 1997 |
| 21 | Oesterle | Chronik der Gemeinde Stolpmünde (rękopis). s. 26-
32. | |
| 22 | Olczak Jerzy i
Siuchniński
Kazimierz | Sprawozdanie z badań weryfikacyjnych grodzisk
przeprowadzonych na terenie powiatu słupskiego. | Kosz. Zesz. Muz., t. 2, 1972 |
| 23 | Ossowski
Waldemar | Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru
Polski. | Gdańsk 1999 |
| 24 | Salemke G. | <i>Das Bodenschalenboot von Danzig</i> , „Das
Logbuch", H. 3, s. 76-78. | 1974 |
| 25 | Salemke G. | <i>Decouverte d'une piroque prehistorique en
Skanie</i> , „L'Anthropologie",
Nr 61, s. 289-294. | 1921 |
| 26 | Smolarek
Przemysław | Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki
szkutniczej Słowian pomorskich | Materiały Zach.- Pom. t. I.
1955. |
| 27 | Smolarek
Przemysław | Kilka uwag w sprawie kształtowania się typów
południowobałtyckich łodzi klepkowych, [w:]
Pomorania Antiqua, t. 3, str. 506-507. | 1971 |
| 28 | Smolarek
Przemysław | Lokalizacja stanowiska łodzi „Charbrów III”. | Sprawozdania
Archeologiczne, t. IV, 1957 r.,
s. 202-204. |
| 29 | Smolarek
Przemysław | <i>Studia nad szutnictwem Pomorza Gdańskiego X-
XIII wieku.</i> | „Prace Muzeum Morskiego
w Gdańsku", t. III, Gdańsk
1969. |

- | | | | |
|----|-----------------------------|--|--|
| 30 | Smolarek
Przemysław | W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych
łodzi pomorskich. | w Komunikatach Naukowych |
| 31 | Szultka Zygmunt | Studia nad rodowodem i językiem Kaszubów. | Gdańsk 1992 |
| 32 | Szymczak A. | Łodzie dłubanki ze zbiorów szczecińskich. | „Materiały
Zachodniopomorskie”, t. XLII,
1996, s. 31-59, 1997. |
| 33 | Świechowski Z.
Mertka J. | Z dziejów Słupska i Ustki. | Poznań– Słupsk, 1958 |