

Wydawnictwo Naukowe PWN
Czasopismo Naukowe F. 28
K. 28/29 W. 28/29
B. 28/29 G. 28/29
W. 28/29



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA 1989

Kwartalnik · Quarterly

Rok XXVI · 1991 · Nr 3-4

NAUTOLOGIA

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

JULIUSZ JUNDZIŁŁ: Morskie przewozy pasażerów w epoce rzymskiej.....	1
TADEUSZ GÓRSKI: Bałtyk i Morze Czarne w polityce władców polskich 1576 - 1648.....	8
MARIAN ŚLIWIŃSKI: Morze i kultura. Motywy marynistyczne Norwida.....	12
TADEUSZ LINKNER: Mitologia słowiańska w „Wietrze od Morza” S. Żeromskiego.....	16

MATERIAŁY

RYSZARD WIĘCKOWSKI: Sytuacja na odcinku morskim. (Do druku przygotował, wstępem opatrzył Zbigniew Machaliński.....	21
MARIAN CZERNER: 150-lecie drugiego Pruskiego Atlasu Morskiego.....	24
ADAM MUSZYŃSKI: Generał Mariusz Zaruski i jego „Gadulki”.....	26
MIECZYŚLAW PROSNAK: Flota polska w dobie pierwszych Piastów w świetle zachodnich źródeł.....	28

RECENZJE

A. SITEK: Jan Kazimierz Sawicki, <i>Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce</i> , Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.....	40
M. CZERNER: Walter Bölk, <i>Strandungen und Seeunfälle an der pommerschen Küste von Dievenow bis Kolberg</i> , Hamburg 1989.....	41
A. SITEK: Henryk Mąka, <i>Fiordy bez Wikingów</i> , IW Zw. Zaw. Warszawa 1989.....	42

Wydano z pomocą finansową Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

Kolegium redakcyjne Nautologii

redaktor naczelny: prof. dr hab. Zbigniew Machaliński

członkowie kolegium: mgr Witold Bublewski, prof. dr hab. Jerzy Danielewicz, prof. dr kpt. ż. w. Daniel Duda, prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski, dr inż. Jerzy Litwin, mgr Stanisław Ludwig, mgr Henryk Pietraszkiewicz, prof. dr hab. Jan Tuczyński, prof. dr h.c. inż. Witold Urbanowicz.

Wydawca:

Polskie Towarzystwo Nautologiczne

81-374 Gdynia, Sienkiewicza 3

☎ 20-49-75

konto:

I Oddz. PKO Gdynia Nr 19611-3274-132

Skład i łamanie: MARCBOSS

Druk i oprawa: ORGBOSS

Gdańsk, Na Wzgórzu 21

☎ 41-03-82

PL ISSN 0548-0523



POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA 1989

Kwartalnik · Quarterly

Rok XXVI · 1991 · Nr 3-4

NAUTOLOGIA

JULIUSZ JUNDZIŁŁ
Gdańsk

MORSKIE PRZEWOZY PASAŻERÓW W EPOCE RZYMSKIEJ

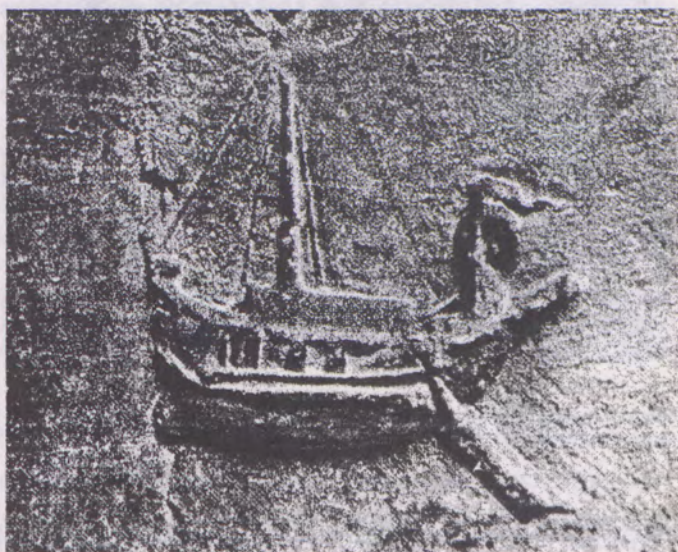
*„Trzech rzeczy w całym życiu żałował (Katon Starszy)
... powtórę, że popłynął gdzie mógł pieszo się dostać”
(Plut., Cato 9)
„Na Herkulesa! Piekło ta podróż okrętem”
(Terent., Hec.)*

Paper is dealing with passenger traffic looking from the point of view of social and professional composition of passengers, reason of travelling and accommodation conditions on board. Seaway are not considered due to the abbreviation of the paper. Information concerns the period of ending time of Roman Republic and beginning of Empire when the formation of state was in full extend.

Analysis of traffic is showing that the need and possibility of travelling have had the upper class of population (nobiles, equites and later honestiores) and middle class going for business, state service or leisure. Number of passengers on particular ships (up to 600) and not less that teens is showing that numbers of lower class are travelling too for economical and political reasons, especially in upper class travellers. It was many of teachers going to the other scientific centers. Pleasure travellers are not so numerous but traffic of clergymen and monks for organisational reasons scientific and post transport was very large. Women and children were travelling by sea and too specific form of transport was carriage of slaves especially in 1 century b. Ch. n.

Governor of the ship was responsible for passengers having some crew members for servicing them. The fees were rather moderate, for longer travel were equal to the high months salary. It seems that travelling conditions were better than was in common opinion in scientific literature.

Sea travels were for Romans most convenient and quickest form of voyages and was used by the population for cultural purposes and empire power.



Konstrukcja kadłuba i nadbudówki statku umożliwiająca zabranie większej liczby pasażerów. Płaskorzeźba z grobowca właściciela statku z Salony (Split) w Dalmacji - pierwsze 10-lecie I w. n.e. Kopia w Museo della Civiltà Romana, sala XX, nr 42

Handel morski to jedna z głównych obok rybołówstwa domen działalności człowieka na morzu od zarania dziejów. Natomiast wyprawy morskie, przewóz pasażerów pozostają ubocznym jego produktem, choć to one na przykład stanowią kanwę dzieł Homera i Wergiliusza - epepej leżących u podstaw kultury europejskiej, a morskie podróże Apostołów mocno wryły się w świadomość religijną chrześcijan. Wydaje się, że ciągle nie zdajemy sobie sprawy, jak istotną rolę pełniły przewozy pasażerów w okresie istnienia imperium rzymskiego, stąd chęć częściowego zapełnienia tej luki badawczej.

W artykule tym zajmę się wyłącznie danymi dotyczącymi podróży na statkach, którzy nie przewożą nimi także swoich towarów, a więc chodzić będzie jedynie o wychwycenie przekazów odnoszących się wyłącznie do ruchu pasażerskiego, a nie w ogóle podróży morskich. W tym ujęciu podróż handlowa kupca z towarem była czymś innym niż przejazd pasażera. Niewątpliwie przy ogólnikowości przekazów wiele źródeł można podejrzewać, iż pod terminem podróży (np. peregrinator) ujmuje także kupca czy właściciela statku, ale najczęściej negotiator i navicularius byli odróżniani od zwykłego pasażera. Nie będę tu także omawiał przejazdów podejmowanych wyłącznie dla celów rekreacyjnych, często na wynajętych łodziach przybrzeżnych, gdyż chodzi wtedy o rozrywkę, a nie ruch pasażerski¹⁾.



Alegoria życia portowego (Ostia?), płaskorzeźba nagrobna z 2 połowy III w. Muzea Watykańskie, Cortile Octogono 4 PE, nr inw. 973

Z racji osiągnięcia przez państwo rzymskie dopiero u schyłku republiki (koniec I w. p.n.e.) panowania nad całym basenem Morza Śródziemnego oraz nasileniem występowania przekazów źródłowych od tego okresu, przedstawię ten problem w przedziale czasowym od końca I w. p.n.e. po wiek V, kiedy to cesarstwo traci ostatecznie zarówno swą jedność, jak i charakter przeistaczając się na zachodzie w konglomerat państw „barbarzyńskich” z enklawami rzymskimi, na wschodzie zaś zmienia się w cesarstwo bizantyjskie.

W obrębie zagadnień związanych z przewozami pasażerów znajdują się głównie ustalenia, kto i w jakim celu odbywał morskie podróże oraz w jakich warunkach one przebiegały. Nie jest możliwe w jednym artykule szczegółowe zestawienie wszystkich tras podróży. Odbywały się one zresztą głównie na statkach handlowych, a trasy tego handlu omówiono w oddzielnych opracowaniach²⁾. Chciałbym natomiast przy tej okazji wspomnieć o przewozach poczty, gdyż był to jeden z istotnych motywów podróży, a także o morskim handlu niewolnikami, gdyż to także był transport ludzi morzem. Niestety, zagadnienie to źródła naświetlają tylko incydentalnie.

Literatura przedmiotu nie jest zbyt rozbudowana, a nieliczne informacje na ten temat rozsiane są po wielu publikacjach, zwłaszcza popularno-naukowych. Z poważniejszych należy wspomnieć o pracach autorów wyspecjalizowanych w problematyce morskiej czasów antycznych, czyli L. Cassona i J. Rouge³⁾. Niestety, po części z racji popularyzacji zagadnienia, po części z filozofii widzenia problemów rzymskich ujmują oni problematykę morską czasów rzymskich łącznie z całym antykiem, a więc nawet z epoką Homera, co rozmywa jasność charakterystyki poczynąń mieszkańców państwa rzymskiego.

Odpowiedź na pytanie, kto podróżował morzem w interesującej nas epoce przybliżyłaby w znacznym stopniu także i rozwiązanie problemu rozmiarów tych przewozów w poszczególnych okresach. Niestety, zarówno precyzyjne ustalenie kto podróżował, jak i kwantytatywne ujęcie tego zagadnienia nie jest możliwe ze względu na brak źródeł. Istotne dla nas będzie jednak uchwycenie pewnych wskaźników, które wynikają z badań nad społeczeństwem rzymskim u schyłku republiki i za cesarstwa⁴⁾.

Wiele wskazuje na to, iż znaczący procent przedstawicieli warstwy najwyższej, wielcy politycy i wodzowie okresu schyłku republiki, cesarze wraz z rodzinami, senatorami i ekwici odbywali liczne podróże morskie. Wśród rządzących dominowały względy polityczne: udział w działaniach zbrojnych, podróże w celu objęcia urzędu w prowincjach rozległego Imperium wymagało odbywania podróży morskich. Wiemy, że np. Cezar i August nigdy nie wahali się przed podjęciem takiego przedsięwzięcia, mimo ryzyka, ze względu choćby na szybkość podróży. Cezar wymusił na gubernatorze małej łodzi rejs w burzliwą porę po Adriatyku, a August mimo doświadczenia wielu niebezpieczeństw podróżował morzem wtedy, gdy nadarzała się po temu okazja lub nagleża konieczność. Podobnie postępowali jego wodzowie z Agryppą na czele i rodzina. To samo musiało dotyczyć i innych wodzów i urzędników republiki, gdyż rozległy teren działań wojskowych i urzędowych wymagał częstych przemieszczeń na dużych przestrzeniach, a tylko statek zapewniał szybkość i dobre warunki podróży⁵⁾. Późniejsi cesarze nie stronili od tego środka podróżowania, ale oczywiście najczęściej stosowali specjalne statki kurierskie lub jednostki floty wojennej, co nie wchodzi w obręb naszych rozważań. Gdy działa się inaczej, źródła specjalnie to podkreślały, jak w przypadku rejsów Heroda i Agryppy, wielkorządców Palestyny lub Tytusa, syna Wespazjana (obaj zresztą wtedy walczyli o schedę po Neronie)⁶⁾. Szczególnym zamiłowaniem do podróży morskich odznaczał się Hadrian. Statki pokazane na jego monetach mogą być zarówno jednostkami handlowymi jak i kurierskimi. Były to

¹⁾ Organizacja handlu morskiego, por. J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966

²⁾ Por. J. Rougé, op. cit., s. 81-106; J. Jundziłt, *Transport i handel morski w późnym cesarstwie rzymskim w świetle Listów Euzebiusza Hieronima*, „Nautologia” 1977, nr 2, s. 28-44; idem, *Rzymianie a morze. Zagospodarowanie środowiska morskiego przez Rzymian*, Bydgoszcz 1991 (w druku), rozdz. 4

³⁾ L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971; idem, *Podróże w starożytnym świecie*, Wrocław-Warszawa 1981; J. Rougé, *Le confort des passagers à bord des navires antiques*, „Archaeonautica” 1984, s. 223-242

⁴⁾ W literaturze polskiej sumaryczne ujęcia najlepiej dostępne w: T. Łoposzko, *Historia społeczna republikańskiego Rzymu*, Warszawa 1987, idem, *Zarys dziejów społecznych cesarstwa rzymskiego*, Lublin 1989

⁵⁾ Suetonius, *Iul. 4*; *Aug. 82*; 97-98; Iosephus Flavius, *Antiquit. XVI. 2*, 1-2; Velleius Paterculus, *Hist. II. 101*; Philo, *In Flacc. 5. 26-27*; Dio Cassius, *Hist. 59. 3*, 5. Termin gubernator (w odmiennie spolszczonej) używam z racji różnych kompetencji - od sternika do kapitana.

⁶⁾ Plinius, *NH XXXII. 1. 1*; Iosephus Flavius, *Vita 76. 422*; *Bel. Iud. I. 14. 2-3*; 15, 3; 20, 1; 23, 4-5; 26, 4; 27, 3; 29, 3; 31, 3; II. 2, 1; VII. 1, 3; 2, 1; 5, 3; III. 4, 2; 9, 2; Tacitus, *Hist. IV. 31*; 81; Plutarchus, *Marius passim*; Dio Cassius, *Hist. 65/66. 9. 2*; Appianus, *Hist. III. 7. 1*; XII. 33, 132; SAH Verus 6. 9

galery z dwoma masztami i nadbudówką, ale trudno przypuścić, by cesarz ten nie dysponował specjalnym statkiem przy tak licznych podróżach. Cesarze z II wieku, którzy nie unikali podróży morskich, to np. Marek Aureliusz, Werus i Karakalla. Spośród władców okresu późnego, np. Konstantyn tuż przed śmiercią nie wahał się popłynąć morzem do źródeł leczniczych dla ratowania zdrowia⁷⁾.

O wiele więcej mówią dane o świtach namiestników prowincji płynących w celu objęcia urzędu lub wracających do domu. Jak dowodzi tego przykład rejsów Cyclerona i Pliniusza Młodszego, korzystano też z przygodnych okazji. W przypadku Cyclerona były to często całe odyseje: najczęściej przeszkodą był niepomyślny wiatr zatrzymujący podróżnych całymi tygodniami w portach, mimo iż korzystali z jednostek wiosłowo-żaglowych. Te jednak zarówno w przypadku Cyclerona jak i Pliniusza były niezbyt dobre do dalszych rejsów. Cycleron narzekał na płaskodenne statki rodyjskie jako mało wytrzymałe na większe falowanie. Należy jednak zaznaczyć, iż za cesarstwa nie spotykamy już opisów takich trudności w żegludze, jakie przedstawiał Cycleron choć oczywiście przynajmniej w części wynikać to może z niedostatku źródeł⁸⁾.

Nobilowie i ekwici podróżowali także w interesach, których nadzorowanie wymagało częstych podróży, choćby w racji rozmiarów majątków ziemskich rozrzuconych po całym państwie. Ekwitów zmuszały do odbywania licznych rejsów interesy finansowe, nadzorowanie działalności gospodarczej w produkcji rzemieślniczej i handlu. Sprawowali oni wiele urzędów w administracji, co również powodowało, że stanowić mogli liczną klientelę przewoźników morskich. Warstwa ta licząca kilka, kilkanaście tysięcy ludzi nie mogła jednak tworzyć głównej masy podróżnych⁹⁾.

Znaczniejszą liczbę pasażerów mógł zapewnić jedynie plebs, czyli liczna grupa obywateli rzymskich o statusie majątkowym poniżej 400 tys. sesterców. Warstwę górną plebsu tworzyli m. in. niżsi urzędnicy administracji państwowej, arystokracja miejska miast prowincjonalnych, wojskowi, kapłani, przedstawiciele wolnych zawodów, a także właściciele mniejszych interesów w produkcji rzemieślniczej i handlu oraz w rolnictwie. Tutaj także można umieścić bogatych wyzwolenców, a w okresie późnego cesarstwa duchowieństwo oraz wszystkich humiliores¹⁰⁾. Członkowie tej grupy mieli powody, aby podróżować w interesach, poszukując źródeł zaopatrzenia w surowce, rynki zbytu lub przenosząc się z miejsca na miejsce w poszukiwaniu lepszego zajęcia. Najbardziej dotyczyło to ludzi wolnych zawodów, którzy poszukiwali mecenasów lub pracy albo na prowincji z racji niemożności wyróżnienia się w ośrodkach centralnych, albo awansując próbowali robić karierę w Rzymie czy innej metropolii. Lekarze, artyści, wędrujący filozofowie i retorzy przenosząc się po obszarze Imperium szukali sobie nowych miejsc pracy o wyższych zarobkach. Podróżowano też w celach naukowych lub turystycznych. Najmniej ruchliwi w tej grupie musieli być drobni właściciele warsztatów rzemieślniczych i majątków rolniczych.

Najtrudniej wyznaczyć zakres podróżowania morzem najliczniejszej, ale i najbiedniejszej warstwy dolnej plebsu oraz reszty mało zamożnych mieszkańców cesarstwa. Pracownicy najemni z pewnością zmieniali miejsce pracy, ale łatwiej wyobrazić ich sobie jako przemierzających drogi pieszo niż podróżujących morzem, choć takie przypadki musiały mieć miejsce. Najwięcej podróżnych w tej grupie musiało rekrutować się

z agentów wykonujących zlecenia lub będących klientami osób zamożniejszych, czasem ich świąt w podróży. Stosunkowo licznie mogli też podróżować morzem tacy poszukiwani specjaliści jak kucharze, aktorzy, lekarze; mam na myśli raczej przeciętnych niż sławnych na całe państwo specjalistów¹¹⁾.

Ze względu na stosunkowo znaczną liczbę obywateli rzymskich (w czasach Augusta około 5 mln) i kilkakrotnie większą liczbę mieszkańców państwa bez obywatelstwa rzymskiego nawet stosunkowo niewielki procent osób podróżujących w ramach wyliczonych tu grup dawała znaczące rozmiary ruchu pasażerskiego. Należy jeszcze dodać ludzi „luźnych”, margines społeczny, z których rekrutowali się być może pasażerowie w żegludze przybrzeżnej, a także przedstawiciele wszystkich grup mieszkańców prowincji ciągnących w swoich sprawach do Rzymu lub innych wielkich ośrodków - w interesach lub dla kariery¹²⁾.

Wydawałoby się, że okres późnego cesarstwa nie sprzyjał podróżom morskim z racji niepokoju i klęsk wewnętrznych oraz najazdów. Tak jednak nie było. Rejsy odbywały się ze znaczną częstotliwością, podróżni byli obecni na statkach. Mimo potencjalnie mniejszego zasięgu społecznego podróży morskich (petryfikacja stosunków społecznych, zubożenie) dochodzą nowe przyczyny, jak masowe nieraz ucieczki z zagrożonych wojną rejonów, opuszczanie terenów dotkniętych zamieszkami etnicznymi (np. Żydzi), opuszczanie prowincji granicznych pozbawionych ochrony wojsk rzymskich (np. Brytanii) lub Rzymu po najazdach germańskich¹³⁾. Nasylenie tego okresu źródłami proveniencji kościelnej powoduje, iż mamy też dużo informacji o duchownych w podróżach morskich zarówno z III w. (najmniej danych z racji mniejszej liczby źródeł), jak IV w., ale i V wieku. Przewozili oni korespondencję między poszczególnymi kościołami lub osobistą między duchownymi, często prowadzoną bez przerwy kilka, kilkanaście lat na tak długich trasach jak Galia - Palestyna, Afryka - Palestyna, Rzym - Egipt itd. Wymiana ludzi i korespondencji trwała ciągle zarówno w obrębie Zachodu i Wschodu, jak i między obiema częściami cesarstwa. Dochodzą do tego podróże biskupów i ich świt na liczne synody i w sprawach urzędowych oraz wędrowki młodszych duchownych w poszukiwaniu wiedzy. Morzem przewożono zbierane na potrzeby biednych kolekty i dary rzeczowe, książki, ale najczęściej chyba duchowni wyprawiali się na morze w celu uczestniczenia w dysputach teologicznych organizowanych nawet przez władze świeckie. Stąd czasem na jednym statku płynęło aż 10 biskupów ze świtą¹⁴⁾.

Dobitniej jeszcze o ruchliwości kleru świadczą morskie podróże mnichów udających się morzem w poszukiwaniu miejsc odosobnienia, zakładania nowych klasztorów lub przenoszących się z jednego ośrodka do drugiego ze względu na lepsze warunki bytowania. Dostatecznie były też grupy wędrujących mnichów, których ruchliwość wywoływała nawet niepokoje społeczne i polityczne. Częstotliwość rejsów poświadczają reguły zakonne, których autorzy uważali za konieczne umieszczać specjalne przepisy dla mnichów w podróżach morskich. Duchowni, mnisi i wierni udawali się też stosunkowo licznie na pielgrzymki, które z odleglejszych regionów cesarstwa do Ziemi Świętej odbywały się głównie morzem. Poświadczone są one dla arystokracji, a przypuszczalnie uczestniczyli w nich bogatsi członkowie warstwy średniej. Powodem podróży była także chęć odwiedzenia znaczniejszych ośrodków monastycznych np. w Egipcie, Syrii czy Galii oraz poszukiwanie inspiracji duchowej u wielkich teologów i mistyków rozsianych po całym państ-

⁷⁾ SHA Hadr. 13. 1; 17. 8 Marc Aurel. 8; 9; 27 (ten jednak bardzo przeżył trudy burzy morskiej); Ant. Carac. 6; Socrates. HE I. 39 - por. J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... rozdz. 5

⁸⁾ Np. Cicero, Ep. Att. V. 11; 13; X. 17; 18; XIV. 16; 20; Ep. fam. IV. 5; 12; Or. Phil. I. 3-4; Acad. Lucul. 48. 147; Epiceteus, Diss III. 9; Plinius Min., Ep. X. 15; 17a; Tacitus, Ann. II. 70

⁹⁾ Np. Philo, Leg. Gaum. 2. 8; 33. 250 - por. T. Łoposzko, Historia społeczna ... s. 58-100; idem, Zarys ... s. 7-33; 144-157. Tu można by dodać arystokrację prowincjonalną i postów krajów ościennych - np. Lucianus, Alex. 57

¹⁰⁾ Np. Plutarchus, Marius 31; Iosephus Flavius, Bel. lud. II. 10, 5; Dz. Ap. 13; 20; 21 - por. T. Łoposzko, Historia społeczna ... s. 100-140; idem, Zarys ... s. 33-78; 157-180

¹¹⁾ T. Łoposzko, Historia społeczna ... s. 124-140; idem, Zarys ... s. 52-78; 164-180

¹²⁾ Np. Aristides, Or. 26 - por. T. Łoposzko, Historia społeczna ... s. 143-145

¹³⁾ Np. Hieronymus, Ep. 130. 4-5; Augustinus, De exic. Rom. 2. 3; Theodoretus, Ep. 70; Victor, Persec. III. 11

¹⁴⁾ Np. Cyprianus, Ep. 21. 1; 4; 48. 3; 52. 2; Eusebius, HE X. 5, 19; Basilius, Ep. 68; 69. 2; 215; Sulpicius Severus, Dial. I. 1; 6; II. 15; III. 17-18; Ambrosius, Vita Sat. I. 26; 43; 50; Iohannes Chrysostomus, Or. de Stat. I. 9; Hieronymus, Apol. III. 2; 24; Philostorgius, HE II. 18; Socrates, HE II. 17; IV. 37; VI. 12; 14; Sozomenos, HE II. 25; III. 6; IV. 9; V. 11; VI. 11; 19; 39; VII. 15; VIII. 3; 14-15; 19; Cyrillus, Poemat o najęździe Hunów 594-597 PSP t. 11; Leo Magnus, Ep. 91; 94 - por. trasy handlu morskiego ustalone na podstawie korespondencji i podróży duchownych: J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... rozdz. IV; O. Perler, Les voyages de Saint Augustin, Paris 1969; A. G. Hamman, Życie codzienne w Afryce Północnej w czasach św. Augustyna, Warszawa 1989, s. 51; 286

wie. Według Hieronima pielgrzymi tacy przybywali morzem nawet z Indii, a Ziemię Świętą odwiedzały „tłumy” pobożnych podróżnych. Nie można jednak przedstawić tego zjawiska w liczbach bezwzględnych¹⁵.

Ten zarys problematyki pokazany od strony społecznej w większości dotyczy potencjalnych podróżnych. Można go uzupełnić zestawem wynikającym bezpośrednio ze źródeł, które najczęściej niestety nie określają bliżej ani pochodzenia, ani profesji podróżnych, częściej zatrzymując się na powodach podróży. Przytoczone w tym miejscu nie mają jednak nawet określonych powodów podróży, natomiast wydaje się, że dla ich autorów obecność podróżnego na pokładzie statku jest czymś naturalnym i powszechnym. Charakterystycznym rysem tego rodzaju przekazów jest łatwość podjęcia podróży morskiej (i jej nagminność), czego symbolem może być fragment z Apulejusza: „...spakowawszy tego co rychłej manatki wsiałem na statek i ruszyłem do Rzymu”, co odnosi się zarówno do okresu wczesnego cesarstwa jak i IV-V wieku¹⁶.

Łatwość znalezienia okazji do żeglugi potwierdzają sytuacje, w których decyzja podróży zapadała nagle, konieczność wyjazdu wynikała z wypadków losowych. Po uzgodnieniu warunków z gubernatorem jednostki bez problemów rozpoczynano rejs. Na mniej uczęszczanych szlakach żeglugowych korzystano z rejsów kabotażowych, przy czym trzeba było jednak czekać na okazję i podróż przypominała wtedy łańcuch przypadkowych spotkań z kapitanami płynącymi mniej więcej w pożądanym kierunku. Trzeba było wtedy nieraz wynająć całą łódź (*navicula*), zwłaszcza gdy konieczny był pośpiech powodowany np. ucieczką skazanych w czasie proskrypcji (wojny domowe w połowie I w. p.n.e.) lub nagłym interesem¹⁷.

Poważnym motywem dla większości wyliczonych tu wcześniej grup pasażerów było przewożenie poczty. Czynili to zarówno podróżni udający się morzem w swoich sprawach, przy okazji tylko dostarczający listy, jak i zawodowi posłańcy zatrudnieni w administracji państwowej przez osoby prywatne lub organizacje (kościół w tym celu powołał urzędników - *tabellarii*). Znana jest przystopka cesarskiego posłańca w służbie Kaliguli, którego trzymiesięczna podróż (ciągle burze) i wynikła przez to zwłoka uratowała świątynię jerozolimską od zniszczenia. Nie było to zbyt skuteczne i powszechne narzekania na jakość ich usług wskazują na niedogodność korzystania z przygodnych posłańców, podróżnych, a czasem członków załogi statków¹⁸.

Jednym z najczęstszych motywów podróży morskich było podjęcie studiów. Łacinnicy z Zachodu udawali się na naukę do szkół na Wschodzie - w Atenach, Aleksandrii, Berytos, a mieszkańcy Wschodu - zwłaszcza do Rzymu, aby znaomością języka, kultury łacińskiej ułatwić sobie zrobienie kariery. Także w obrębie Zachodu studenci udawali się po naukę np. z Afryki do Rzymu. Podobnie było z mieszkań-

cami Hiszpanii, Galii i Brytanii. W okresie późnego cesarstwa mamy dane wskazujące na przywożenie np. do Konstantynopola całych „transportów” przyszłych studentów szkół retorycznych i filozoficznych. Grupę tę tworzyli w większości przedstawiciele warstw średnich i wybijający się ludzie z nizin. Zamożniejsi, zwłaszcza arystokracja, udawali się w długie, kosztowne wyprawy po znanych ośrodkach studiów w poszukiwaniu sław, u których nauka zwiększała ich prestiż.

Powiększali liczbę podróżnych wędrujący nauczyciele (w tym zwłaszcza filozofowie i retorzy), którzy przenosili się z miejsca na miejsce w poszukiwaniu uczniów i lepszych warunków pracy. Byli też tacy, którzy w podróże morskie udawali się z żądzy wiedzy, badań naukowych np. środowiska morskich lub chęci poznania świata, przy okazji prowadząc wykłady swoich poglądów. Bardziej znani spośród nich to np. Epiktet, Apoloniusz z Tyany i Apulejusz oraz wielu innych, także w biografii Eliana, senatora i naukowca rzymskiego z II w. podkreślono jako coś wyjątkowego, że nigdy nie postawił nogi na statku. W IV-V wieku dominują w takich podróżach (przynajmniej w świetle posiadanych źródeł) duchowni i mnisi uzupełniający swe wykształcenie oraz głoszący popisowe kazania. Wobec dziesiątków tysięcy podróżujących statkami, ta grupa jest o wiele mniejsza, licząca najpewniej tylko setki i tysiące osób, ale z racji znacznych nieraz środków na pewno intratniejsza dla właścicieli statków, choć niektórzy jak Polemon ze Smyrny otrzymywali od cesarza (w tym przypadku od Hadriana) przywilej bezpłatnych podróży morzem, widocznie na statkach państwowych¹⁹.

Nieco podobnym motywem kierowali się ci, co na morze wyruszali wyłącznie w celach turystycznych, choć większość raczej uprawiała turystykę przy okazji podróży w innych celach, w tym zwłaszcza po naukę. Sprowadzało się to głównie do zwiedzania osobliwości w mijanych portach, było też i tak, że zwiedzano dokładnie cały kraj lub region (np. Grecję, Egipt) wykorzystując statki do oglądania wybrzeży i przejazdów. Wydaje się, że pasażerów takich nie było nigdy zbyt wielu i rekrutowali się wyłącznie z arystokracji i intelektualistów, ale chęć zwiedzania kierowała ich nawet do Brytanii i Indii, które dla Rzymian były równie odległe. Większą natomiast grupę stanowili ci, którzy płynęli dla odpoczynku i rozrywki traktując podróż morską jako atrakcję samą w sobie, co Seneka nieco żrędlawie traktuje jako wynik niespokojności ducha, która gna ludzi czasem po bardzo odległych morzach tylko z chęci zmiany miejsca pobytu. Jest to oczywiście przesada moralisty. Dominowały tu rejsy przybrzeżne, czasem wynajętym statkiem lub łodzią przy muzyce i ucztach. Pomijam tu krótkie rejsy rekreacyjne, np. po zatokach i ekscentryczne czasem wycieczny cesarzy. Dane na ten temat pochodzą głównie z okresu od końca I w. p.n.e. po II w. p.n.e., ale w spokojniejszych okresach III i IV w. można domyślać się podobnych działań²⁰.

¹⁵Reg. Pach. 46; 86; 118; 142; Sulpicius Severus, Dial. I. 1; Hieronymus, Apol. III. 22; Vita Hil. 34-38; 41-42; Ep. 46. 10; 107. 2; Rufinus, Hist. mon. 18. 3; 29. 5, 1; 32. 1; Iohannes Cassianus, Col. XI. 1; XX. 1, 5; Inst. Coenob. IV. 31; VII. 9; Paulinus Nol., Ep. 29; Augustinus, Ep. 48; Socrates, HE VI. 20; Sozomenus, HE VI. 20; VIII. 13; 19; Apoph. Patr. 66; 276; 374; Hist. Laus. 54; Vita Porphy. 27 - por. D. Gorce, Les voyages, l'hospitalité et le port des lettres dans le monde chrétien des IV et V siècles, Paris 1925; J. Jundziłł, Transport ... s. 39-41; L. Casson, Podróże ... s. 215-219; 225; E. D. Hunt, Holly Land Pilgrimage in the Later Roman Empire AD 312-460, Oxford 1982, s. 72-76.

¹⁶Np. Cicero, Ep. Att. IV. 1; IX. 3; XVI. 6; Ep. Quint. II. 1; Catullus, Carm. 101. 1-1; Propertius, El. IV. 20; Strabo, Geogr. I. 2, 26; Philo, Quod omnis prob. 10. 67; Xenophon, Eph. III. 2; 4; 5; 10; 12; IV. 1; V. 1; Seneca, Ep. 104. 1-8; Epictetus, Diss. III. 9-10; Martialis, Epigr. X. 78; 104; XII. 2; Dz. Ap. 13. 4-5, 13; 15. 39; 16. 11-12; 18. 18; 18. 21; 20. 6; 20. 38; 21. 1-3, 7; Plinius Min., Ep. VII. 27; VIII. 20; Fronto, Ep. 8. 6 (Loeb); Apuleius, Met. XI. 26 (tł. E. Jędrkiewicz, Warszawa 1976); V. 14; 21; 27; Origenes, C. Cels. I. 11; Philostratus, Vita Apol. VII. 15; Lucianus, Bisacus. 27; Asin. 55-56; Appianus, Hist. IX. 47, 242; Sextus Empiricus, Pyr. hyp. II. 22, 244; Heliodorus, Aithiop. passim; Iulianus, Or. VIII. 253C; Ambrosius, Hex. III. 22; Symmachus, Ep. VI. 21; Rutilius Namatianus, De red. passim.

¹⁷Cicero, Ep. Att. X. 17-18; Ant. Pal. IX. 559; Hipolytus, Philosoph. IX. 12; Velleius Paterculus, Hist. II. 53; Plinius Min., Ep. III. 16; Dio Chrysostomus, Or. 7. 2; 7. 6; Athenaeus, Deip. I. 7, 6; Appianus, Bel. civ. I. 96, 449; IV. 19, 73; 21, 85; 25. 106; 26, 108; 27. 114; 36, 150-151; 51, 222; 56, 241; Longus, Daph. II. 12. Materiały, które informują o podróżach duchownych także mają podobną wymowę.

¹⁸Dane zawarte są w większości zbiorów korespondencji np. Cyserona, Pliniusza Młodsze, Hieronima, Augustyna. Tu tylko przykładowo: Ovidius, Heroid. 18; Iosephus Flavius, Bel. Iud. II. 10, 5; Plutarchus, De tranq. anim. I. 464E; Hieronimus, Apol. III. 6-7; Ep. 71. 1; 85. 1; 112. 1; Augustinus, Ep. 121. 1; Synesius, Ep. 129; 134; Theodoretus, Ep. 51; XXX (XXVI); Procopius, Hist. arc. 30 - por. L. Casson, Podróże ... s. 156-160; J. Jundziłł, Transport ... passim.

¹⁹Cicero, Acad. Lucul. 31. 100; Plinius, NH II. 45, 117-118; Seneca, Ep. 87. 28; Plutarchus, De def. orac. 2. 410A; 17. 419B; Florus, Verg. or. (Lipsiae 1872, s. 107); Lucianus, Peregr. 18; 43; Eunapius, Vita Soph. 456; 458; 475; 485; 490; 498; Philostratus, Vita soph. I. 10; 25; II. 16; 21; 26; 31; Vita Apol. I. 40; II. 17; III. 52; 56-57; IV. 9; 11; 13-17; 34; V. 1; 6; 11; 16; 18; 20-21; 24; VII. 10; 41, VIII. 7; 11; Libanius, Or. 64. 101; I. 186; 214; Gregorius Nas., Or. 7. 5; 25; 43. 15; Carm. II. 1, 11 v. 124 i nn; Gregorius Theol., Vita Greg. 5-7; Augustinus, Conf. V. 8, 15 - por. J. M. Szymusiak, Grzegorz Teolog, Poznań 1965, s. 39-40; H. I. Marrou, Historia wychowania w starożytności, Warszawa 1969, s. 411-414; 424.

²⁰Cicero, Ep. Att. VI. 7; Horatius, Ep. I. 11, 1-2; Seneca, De otio 5. 2; 8. 4; De tranq. anim. 2. 13; Cons. Marc. 17. 2-3; Ep. 55. 2; 87. 28; 101. 4; Plinius, NH XXXVI. 5, 20; Martialis, Epigr. X. 44; Tacitus, Ann. II. 53-54; 70; Suetonius, Aug. 82; 92; 97-98; Nero 27; Lucianus, Alex. 44; Appianus, Hist. III. 7, 1; Philostratus, Vita Apol. IV. 34; SHA Hadr. 17. 8; Ver. 6. 9; Ammianus Marcellinus, Res gest. XXVIII. 4, 18; Augustinus, Sermo 306. 3, 3 - por. J. Schnayder, Podróże i turystyka w starożytności, Warszawa 1959, s. 12-17, 29, 43; L. Winniczuk, Ludzie, zwyczaje, obyczaje starożytnej Grecji i Rzymu, Warszawa 1983, s. 113-116; L. Casson, Podróże ... s. 93, 180-186; J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... r. 5.

Z powyższym motywem silnie wiąże się podróż dla zdrowia. Zalecali je lekarze na wiele schorzeń, a i bez tego sami chorzy serwowali sobie takie kuracje, a dla smakoszy podróż morską stawiała się pretekstem do leczenia w ten sposób „braku” apetytu. Pliniusz referował zalecenia lekarzy, aby łączyć podróż z kuracją polegającą na picu wody morskiej - trudno w tym miejscu ocenić zalety takiej metody. Podkreślić należy jednak fakt traktowania tego serio, choć nieco przypomina to leczenie hipochondrycznych bogaczy z epok późniejszych. Poważniej natomiast wypadają sugestie, że leczniczo działa nie tylko podróż, ale i morskie powietrze oraz zmiana klimatu, stąd sugestie, aby były to specjalnie długie rejsy. Morzem także pacjenci udawali się do słynnych nadmorskich uzdrowisk - znamy właściwie tylko przypadek Arystydesa, który w takich przypadkach unikał podróżowania morzem, ale uchwycenie nawet przybliżonych rozmiarów takich przewozów wydaje się niemożliwe²¹⁾.

Specjalną (ale nie dla Rzymian) kategorią podróżnych były kobiety i dzieci. Fakt ich podróżowania morzem stanowi dla mnie istotną miarę intensywności przewozów pasażerskich z racji pewnych ograniczeń, które społeczeństwo Rzymu stawiało przed ruchliwością kobiet, a także stanowi to dobry wskaźnik odnośnie do warunków podróży umożliwiających żeglugę nawet dzieciom. W stosunku do tych ostatnich nie było to na pewno zjawisko masowe (podróże całych rodzin), ale dane odnoszące się do kobiet podróżujących w ciągu całego tego okresu w żaden sposób nie podkreślają wyjątkowości tej sytuacji. Dotyczy to zarówno przedstawicieli arystokracji jak i warstw średnich. Co więcej, stają się one bohaterkami morskich przygód, jak żona wuja Seneki, która przeżywszy śmierć męża na statku i ciężką burzę myślała tylko o uratowaniu zwłok, by móc je pochować na lądzie, co wiązało się z jakością pośmiertnego bytowania męża. Podobny hart ducha będący przykładem nawet dla marynarzy w walce z przeciwnościami żeglugi wykazała Agrypina i Monika - matka św. Augustyna. W IV-V wieku przedsiębiorcze patrycjuszki organizowały całe wyprawy morskie, aby prowadzić akcje dobroczynne, pływały w pielgrzymkach do Ziemi Świętej i zakładały tam klasztory. Natomiast powieści rysują przygody kobiet, które porwane przez piratów, albo cudownie ratują część albo też stają się ich paniami - wszystko to w wyniku zarówno odwagi, jak i ich walorów estetycznych. Nic natomiast nie wiadomo o specjalnym traktowaniu kobiet i dzieci na pokładzie statku²²⁾.

Pasażerami na statkach morskich byli też zwykli żołnierze i artyści (tu mało danych), ale też skazańcy wywożeni na sąd wyższej instancji, nawet z Syrii do Rzymu (np. św. Paweł), jak i ci, których skazano na pobyt na wyspach oraz mający zginąć na arenie stolicy (np. Ignacy Antiocheński). Wydaje się, że były to jednak niezbyt liczne przypadki²³⁾. Jeszcze mniej danych mamy o przewozach niewolników, przy czym nie chodzi tu o święte bogatych podróżnych, ale o ich transport na targ i wywóz do właścicieli. Posiadane dane na ten temat mówią o grupie niewolników wyladowanych w Ostii, przewożeniu niewolników statkami w fabułach powieści przygodowych oraz są to ogólnikowe aluzje do zwabiania na statek handlarzy niewolników. Doroteusz z Gazy opisuje nawet praktykę kabotażowego handlu niewolnikami, w tym dziećmi. Może to jest powodem przewijania się w źródłach obaw o porwanie przez statek korsarski lub handlowy dzieci czy pojedynczych ludzi w celu sprzedaży ich w niewolę. Pośrednio na wysokie przewozy niewolników w epoce wcześniejszej (III-I w. p.n.e.) wskazuje umieszczenie największych rynków niewolniczych na Rodos i Delos oraz

sprawozdanie niewolników ze Wschodu do Rzymu i Italii. Za cesarstwa handel nimi uległ rozproszeniu, a jego rozmiary zmniejszyły się. Wydaje się więc, że w okresie I-IV wieku przewozy niewolników sprawdzały się do transportu kilku - kilkudziesięciu osób w lepszych chyba warunkach niż to miało miejsce na nowożytnych statkach niewolniczych²⁴⁾.

O ile nie uda się ustalić jakichś globalnych wielkości co do przewożonych pasażerów, to bardzo wiele przekazów określa liczbę podróżnych na statku od kilku do kilkunastu, co wydaje się przeciętną wielkością dla całego tego okresu. Kilkadziesiąt (od ok. 20 do 100) to już rzadkość, a kilkuset pasażerów na wielkich statkach wydaje się sytuacją sporadyczną nie tyle z racji źródłowych (relacje zresztą nie podkreślają wyjątkowości takich liczb - a chodzi o 250, 276, 600 pasażerów), ile z trudnej do przyjęcia intensywności ruchu osobowego, dla którego nie widać wyraźnego uzasadnienia, chyba że przyjmiemy o wiele wyższą ruchliwość społeczną niż by to wynikało z badań struktur społecznych i ich etosu - gdzie pomyłka jest zupełnie możliwa z braku danych. W szczytowym okresie przewozu zboża wielkimi statkami (od kilkuset do ponad tysiąca ton pojemności) w I-II w. dawałoby to możliwości transportowe w postaci przewozu kilkuset statkami (np. 500) robiącymi tylko po dwa rejsy rocznie, przeciętnie (przy 300 pasażerach na statek) 300 tys. pasażerów i to tylko w jedną stronę, co wydaje się bardzo przesadzoną liczbą, nawet jeśli zmniejszymy parametry wyjściowe o połowę. Natomiast przy ruchu rocznym w basenie Morza Śródziemnego kilku tysięcy (np. 10 tys.) statków małych od 100 do 300 ton pojemności i przeciętnie kilkunastu (np. 15 pasażerów) dałoby to jednorazową zdolność przewozową w postaci 225 tys. osób, co w tak dużej skali ruchu jest prawdopodobniejsze, ale też świadczyłoby o nadzwyczajnie dużej ruchliwości mieszkańców Imperium²⁵⁾.

Sporo napisano o strachu przed podróżą morską starożytnych, przypisując nadmierne obawy zwłaszcza Rzymianom. Być może odnieść to można częściowo do najwcześniejszego okresu, ale dla epoki schyłku republiki i za cesarstwa po analizie źródeł dochodzi się do wniosku, że procent wyrażający obawy jest podobny do liczby dzisiejszych pasażerów bojących się lotu lub morskiej przejażdżki. Oczywiście ryzyko realnie było wtedy większe ze względu na niedoskonałości techniczne statku. Natomiast piraci od końca I w. p.n.e. po około schyłku II w. nie stanowili poważniejszej groźby. Niestabilna sytuacja polityczno-militarna pogorszyła bezpieczeństwo rejsów w III wieku oraz być może w końcu IV, a na pewno w latach dwudziestych i następnych V wieku. Losy pasażerów były wtedy być może podobne do opisanych przez Ksenofonta z Efezu. Młodszych zabierano w niewolę, starsi ginęli na ograbionym statku. W okresie późnym nie tyle piraci co flota wojenna plemion gockich stanowiły główne zagrożenie. Na ogół jednak ani zimowa pora wielu odstręcająca od żeglugi, ani przeciwnie wiatry i burze czy niedogodności małego statku i choroba morska nie powodowały rezygnacji z rejsu tych, którym było to niezbędne. Podejmowali żeglugę ryzykując rejs albo do portu przeznaczenia, albo do królestwa Persefony, jak to złośliwie zauważył Nikarchus, poeta czasów Nerona. Za bezpieczną uchodziła żegluga w lecie na możliwie dużych statkach. Stosunkowo częste opisy katastrof, losów rozbitków także nie wykraczają raczej poza przeciętną, choć oczywiście danych liczbowych na ten temat nie ma. Wiele wskazuje na to, że umiano sobie radzić w takich sytuacjach, choć nie obowiązywała powszechnie zasada pomocy pasażerom kosztem bezpieczeństwa załogi, a mieszkańcy wybrzeży czasem najpierw rabowali dobra podróżnych i wrak, potem

²¹⁾ Plinius, NH XXVII. 14, 54; XXXI. 23, 62-63; Celsus, Med. I. 3, 11; I. 10, 1; II. 15, 3; III. 22, 8, 9; IV. 10, 4; IV. 12, 5; IV. 19, 3; Plinius Min., Ep. IV. 23; V. 18; Aristides, Or. 26; 37-49: 162-170

²²⁾ Propertius, El. II. 26; Seneca, Cons. Helv. 19. 4; 19. 7; Velleius Paterculus, Hist. II. 53; Petronius, Sat. 110; Quintilianus, Decl. 259; 342; Epictetus, Diss. III. 7; Martialis, Epigr. IX. 30; Tacitus, Ann. II. 75; III. 1; Iuvenalis, Sat. VI. 821 nn; Xenophon, Eph. II. 11 i passim; Achilles Tatius, Leucip. passim; Heliodorus, Aithiop. III. 3; Apuleius, Met. VII. 6, 7; Lacinianus, Nav. 18; Peregr. 43; CIL I³ 1012; VI. 140; VI. 12072; IX. 3337; Eusebius, Chron. p. 247. 10 (Helm); Iohannes Chrysostomus, Hom. post red. 3 (PG 52. 443-448); Paulinus Nol., Ep. 29. 12; Severus Min., Ep. Iud. PLS I. 744; Synesius, Ep. 4. 160-164; Apoph. Patr. 66; Hist. Laus. 54; Theodoretus, Ep. 70 - por. J. Jundziłł, Transport ... s. 31, 33-34. Przypisy prawne przewidywały nawet sytuację, w której mogły zająć narodziny na statku - wtedy nie można było pobrać opłaty za przejazd noworodka - Dig. XIX. 2, 19, 7

²³⁾ CIL XIV. 4488; Dz Ap 27. 1-44; Philo, In Flacc. 18. 151-160; Plinius Min., Ep. 3. 16; Plutarchus, De exil. passim; Ignatius Ant., Ep. 4; 6; 8 Origenes, Hom. Ier. 12. 3; Ps. Clemens Rom., Ep. 2. 7, 1; Dio Cassius, Hist. 67. 14. 1; Socrates, HE II. 16; IV. 16; VI. 14 - por. J. Jundziłł, „Okrutne morze” w ujęciu Rzymian okresu cesarstwa, „Meander” 1983, z. 7/8, s. 249-250

²⁴⁾ Strabo, Geogr. XIV. 5, 2; Plinius, NH XXV. 50, 199; Suetonius, De gram. 25; Xenophon, Eph. II. 9-11; Philostratus, Vita Apol. VII. 7, 11; Iulianus Apost., Ep. 45; Fr. ep. 305C; Augustinus, Ep. nov. 10. 4-5; Dorotheus, Didask. II. 6. 73; Victor, Persec. I. 8 - por. I. Biezuńska-Małowist, M. Małowist, Niewolnictwo, Warszawa 1987, s. 45, 48-58; W. V. Harris, Towards a Study of the Roman Slave Trade. „Memoirs of the Roman Academy in Rome” 1980, s. 117-140

dopiero pomagali rozbikom, ale równie często np. rybacy z narażeniem życia ratowali tonących²⁶.

Poczucie zagrożenia, podejmowanego ryzyka powodowały przeciwdziałania w postaci zwracania uwagi na prorocze znaki i sny mające wskazać czy podróż będzie bezpieczna. Najczęściej ich „trafność” odczytywana była po fakcie, ale nigdy nie zniechęcało to zwłaszcza co bardziej zabobonnych podróżnych. Rzymianie zresztą słynęli ze skłonności do wiary w znaki wróżebne. Feralną mogła być godzina wstąpienia na pokład (i dzień), a nawet noga, która pierwsza dotknęła pokładu. Nie warto też było potknąć się przy wchodzeniu na statek, a wróżono nawet z faktu pojawienia się porannej rosy lub z zachowania ptaków siadających na reje. Spowodować nieszczęście mogło strzyżenie głowy na statku, co przypominało o losie rozbitek, którzy w ten sposób chcieli błagać ludzi i bogów o wsparcie.

Oczywiście najlepiej było radzić się w tym przypadku wyroczni czy wróżbiarza. W tym przypadku udawano się nawet do Delf, ale chyba nie drogą morską?! Lepszą metodą była analiza, czasem przy pomocy specjalistów lub sennika, własnych snów a odnośnie do ich proroczego charakteru panowała powszechna zgoda. I tak, sny o piratach zawsze miały groźne znaczenie, sny o żegludze - dobre, o ile odbywała się ona na dużych statkach, źle natomiast gdy śniło się o żegludze łodem. Dobrymi znakami były sny o kotwicy (natomiast np. sen o rejach miał czasem groźne znaczenie), porcie, delfinach. Boginie, takie jak Selene, Afrodyta Pelagia, Leukotea, Amfitryta, nawiedzające przyszłych podróżnych we śnie także wróżyły pomyślność, spośród bogów zaś Posejdon-Neptun, Nereus, Proteus i Glaukus. Dobrze było też śnić o chodzeniu po morzu. Prorocze były nawet sny np. o lwiej głowie, co mogło oznaczać kłopoty na morzu. Senniki podawały przy tym oczywiście przykłady skuteczności takich proroctw, a i poważniejsze dzieła oraz wspomnienia podróżnych potwierdzały sytuację, w których odpowiedni sen ratował życie podróżnych, nawet jeśli chodziło o duchowieństwo i mnichów (wtedy w grę wchodziły sny o świętych).

Dla odwrócenia złego losu, prześlągnięcia wyższych sił składano przed i po podróży ofiary, czasem bardzo skromne jak kogut i trochę kadzidła, choć były i kosztowne wota ze złota lub wotywnie tablice z obrazem przeżytych kłopotów. Niektóre popularniejsze świątynie były wprost obwieszone tymi ofiarami²⁷.

Rozmiary tego artykułu nie pozwalają bliżej zająć się sprawami organizacyjnymi przewozu pasażerów. Wspomnę jedynie, że w nie-

których rejonach strategicznie ważnych, zwłaszcza w Egipcie, żądano od pasażerów dokumentów wjazdowych i wyjazdowych regulując tym rodzaj gości, których uznawano za pożądanych bądź nie. Za brak takich dokumentów w II wieku groziła utrata 1/3 posiadłości, a wysyłający tracił wszystko. Kiedy indziej grożono za to ściąganiem grzywny. Odpowiedzialnym za pasażerów na statku był na ogół kapitan (gubernator) lub magister navis o podobnym zakresie władzy. Niektóre dane sugerują, że odpowiadał też za ich bezpieczeństwo, ale w większości opisywanych katastrof wszyscy radzili sobie sami. U niego też załatwiano sprawę przejazdu, umawiając się co do kosztów i warunków rejsu, także w tym przypadku, gdy chodziło o wynajęcie całej jednostki. Jeśli gubernator sam nie był właścicielem statku uzgadniał z pewnością warunki z właścicielem bądź kupcem przewożącym towar (navicularius, negotiator). Na dużych statkach pasażerami zajmowali się wyznaczeni oficerowie (dietares), w alegorii statku - Kościoła taką rolę pełnili diakoni²⁸.

Jednym z podstawowych elementów uzgodnień z gubernatorem była opłata za rejs (naulum). Dla ludzi bogatych wynajęcie całego statku za kilka - kilkadziesiąt aureusów lub solidusów nie stanowiło problemu, choć były to sumy przekraczające roczne dochody wielu ludzi z plebsu. Opłata za podróż dla przedstawiciela warstwy średniej i góry warstw niższych także była do przyjęcia, gdyż nie ma większych narzekania na koszty przejazdu nawet uboższych mnichów i duchownych, ale dla ludzi mniej zamożnych zawsze stanowiło to pewną barierę. Biedni mnisi egipscy z trudem zbierali pieniądze na opłatę za rejs sprzedając koszyki, mnich Hilarion ofiarował za dwie osoby w rejsie z Libii na Sycylię kodeks czterech ewangelii - a więc dosyć znaczną sumę. Natomiast mnich Serapion usiłował przepłynąć „na gapę”. Można też było z braku pieniędzy odpracować podróż stając się członkiem załogi. Pojedyncze sumy, które przetrwały - 3 i 12 tys. sesterców za podróż morską posłów w początkach II wieku, 4 obole za przewóz łodzi z wyspy na wyspę, nie mówią wiele. Podobnie jest z danymi z Edyktu Dioklecjana. Opłata uzależniona była od liczby osób, miejsca ile zajmie (w kabinie lub na pokładzie), wliczenie, bądź nie, żywności. Wydatki na podróż zwiększały opłaty za nocleg w zajazdach portowych w trakcie oczekiwania na połączenie lub podczas rejsów w portach etapowych. Czasem też korzystającym z poczty cesarskiej (cursus publicus) udzielano zwolnień od opłaty, co obdarowani bardzo sobie cenili. Koszty przejazdu musiały więc być w tym przypadku wysokie, może ze względu na szybkość i regularność połączeń²⁹.

²⁵ Velleius Paterculus, Hist. II. 43; 53; Seneca, Contr. VII. 1, 4 i nn.; Dz Ap 27. 37; Xenophon, Eph. passim; Iosephus Flavius, Vita 3. 14-16; Petronius, Sat. 10 i nn; Quintilianus, Decl. 259; 342; Ant. Pal. XI. 331; Epictetus, Diss. III. 7; Dio Chrysostomus, Or. 1. 29; 3. 63; 31. 165; 34. 32; 77/78. 6; Tacitus, Ann. III. 1; Suetonius, Galb. 10; De gram. 25; Plutarchus, De san. praec. 11. 128B; De def. orac. 17. 419B; De gar. 2. 503A; Cons. uxor. 5. 609D; De exil. 11. 604A; Aristides, Or. 1. 144 (45D); 2. 371 (124D); Iuvenalis, Sat. VI. 82-98; Aelianus, NA II. 15; 17; XIV. 26; Apuleius, Met. II. 13-14; VII. 6; Lucianus, Merc. cond. 1-2; Tox. 19; Nav. 6; 15; 18; Peregr. 43; Iup. trag. 48-49, Ep. I. 3 (Loeb); Appianus, Bel. civ. IV. 36, 150-151; Philostratus, Vita Apol. passim; Longus, Daph. II. 12; Arthemidorus, Oneir. I. 35; Eunapius, Vita soph. 485; Ps. Aesopus, Fab. 30; 80; Heliodorus, Aithigo. III. 3; V. 17-22; Ignatius Ant., Ep. 4. 5, 1; Eusebius, HE X. 5, 19; Dorotheus, Didask. II. 6, 73; Sulpicius Severus, Dial. I. 3; 6; II. 15; Rufinus, Hist. mon. 29. 5, 1; Hieronymus, Apol. III. 22; 24; Paulinus Med., Vita Amb. 10. 52; Gregorius Nas., Carm. II. 1, 11; Iohannes Chrysostomus, Or. post red. 3-4 (PG 52. 443-48); Augustinus, De ord. II. 8; Iohannes Cassianus, Col. XI. 1; Ps. Clemens Rom., Ep. 2. 7, 3; Synesius, Ep. 4. 160-164; Socrates, HE IV. 16; VI. 20; Sozomenus, HE V. 11; VI. 14; VIII. 3; 13; 19; Theodoretus, Graec. I. 103-104; Beda Venerab., Mart. PL 94. 1141 - por. A. Villiers, Note. „Mariner's Mirror” 55, 1969, z. 1, 97; P. Pomey, A. Tchernia, Il tonnellaggio massimo delle navi mercantili romane. „Puteoli. Studi di Storia Antica” 1980/81, s. 29-57; E. J. Meijer, The Ship of bishop Synesius. „International Journal of Nautical Archaeology” 1986, s. 67-68. Liczba statków krążących po morzach Imperium jest nie do ustalenia, ale w początkach V w. tylko w Afryce można było zgromadzić 3700 (choć niezbyt dużych) statków - por. J. Rougé, Recherches ... s. 72, 73

²⁶ Podkreślenie ryzyka, rejsy mimo obaw w zimie, katastrofy, np. Cicero, Or. Pro Pis. 38; Pro Planc. 40; de leg. agr. II. 17; 29; Pro Sesc. 20; Ep. Att. III. 8; VI. 7; XV. 25; Ep. fam. II. 6; 15; X. 31; XII. 25; XIV. 4; Ep. Quint. II. 2; Ant. Pal. XI. 331; Petronius, Sat. 114; Seneca, Ep. 53; Plinius, NH II. 47, 122; Tacitus, Hist. IV. 51; 81; Suetonius, Calig. 23; Epictetus, Diss. II. 16; 19; Lucianus, Vita Demon. 35; Apuleius, Met. II. 13-14; Clemens Alex., Protrep. 89. 2; 105. 3; Basilus, Ep. 215; Iohannes Chrysostomus, Hom. ep. 2 Tim. X. 3; Ep. 94; Hieronymus, Vita Hil. 41; Iohannes Cassianus, Col. II praef. 2 - por. H. A. Ormerod, Piracy in the Ancient World, Liverpool 1978, s. 151-270; E. de Saint Denis, Mare clausum. „Revue des Études Latines” 1947, s. 106-112; J. Rougé, La navigation hivernale sous l'Empire romain. „Revue des Études Anciennes” 1952, s. 316-325; J. Jundziłł, The Ways of Salvage from the Shipwrecks in the Roman Times. „Antiquitas” (w druku); idem, Rzymianie a morze ... s. 16-23 (w druku)

²⁷ Np. Lucretius, Rer. Nat. V. 1226-1232; Cicero, De div. I. 16, 29; 27, 56; Nat. deor. III. 37, 89; Propertius, El. II. 26; Ovidius, Heroid. 20; Petronius, Sat. 103; 105; 114; Xenophon, Eph. I. 10; Plutarchus, De E 5. 386C; Vita Mar. 8; Suetonius, Aug. 92; Aristides, Or. 26. 321; Lucianus, Alex. 53; Apuleius, Met. II. 12; Arthemidorus, Oneir. I. 22; 35; II. 16; 23; 36-38; III. 16; IV. 53; V. 21; Sulpicius Severus, Dial. I. 1; Libanius, Or. I. 32; Augustinus, Ep. 55. 13 - por. D. Waschsmuth, Pompimos ho daimon, Berlin 1967 (diss); J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... rozdz. 3

²⁸ Cicero, De rep. I. 34, 51; 40, 63; Ep. fam. XVI. 9; Ep. Att. X. 17; Ant. Pal. IX. 559; Philo, Leg. aleg. II. 104; Dio Chrysostomus, Or. 1. 29; 14. 5; 34. 32; Aristides, Or. 2. 371 (124 D); Libanius, Or. 1. 14; Const. Apost. 2. 57; P. Oxy. 1271; P. Grenf. I. 49; Gnom. Idiol. 64; 66; 68 - por. J. Rougé, Recherches ... s. 222-234; 362

²⁹ Cicero, De off. III. 23, 89; Plinius, Ep. III. 16; X. 57; Iuvenalis, Sat. 8. 97; Lucianus, Nav. 15; Ver. hist. I. 5; Philostratus, Vita soph. I. 25, 533; Rufinus, Hist. mon. 29; Hieronymus, Vita Hil. 35; Iohannes Cassianus, Inst. Coenob. VII. 5; Synesius, Ep. 129; Hist. Laus. 37; Apoph. Patr. 374; Dig. XIX. 2, 19, 7. Stawki wykazywane w Edyktie Dioklecjana o cenach w odniesieniu do ludzi stanowią, że pasażer odpowiada przewiezieniu 25 *castrensisibus modis*, co daje określone sumy na bardzo wielu trasach - niestety dla tego okresu sytuacja pieniężna nie jest zbyt jasna. W każdym razie przy cenie np. pszenicy (1 modius) 100 denarów, a placę retora (za ucznia miesięcznie) 250 denarów, opłata za rejs z Aleksandrii do Rzymu wynosiła 425 denarów, a więc stosunkowo umiarkowanie - por. Ch. Roueché, Aphrodisias in Late Antiquity, Oxford 1989, s. 271 i nn.; J. Rougé, Recherches ... s. 362-366; St. Mrozek, Dewaluacje w starożytności grecko-rzymskiej, Wrocław 1978, s. 92-99

Z braku miejsca pominąć muszę rozważania na temat szczegółów konstrukcji statków, a zwłaszcza ich wewnętrznej architektury, nadbudówek i kabin w kadłubie. Sądzić można, iż wbrew wcześniejszej literaturze naukowej w źródłach pisanych oraz ikonograficznych dopatrzeć się można świadectw wielu rozwiązań powiększających komfort podróży przez umieszczenie pasażerów w kojach i w oddzielnych kabinach, zwłaszcza na rufie. Były one jednak na dużych statkach. Pozwalały one zajmować się nawet pisaniami i lekturą w czasie rejsu, jak to opisywał Ciceron. Inni skazani byli na spanie na górnym pokładzie lub dolnych pokładach, w skrajnych przypadkach nawet w pobliżu żęzy, co narażało na cierpienia z powodu fetoru. W związku z tym górne miejsca były lepsze niż na dolnych pokładach. Pasażerom dostępne były czasem jakieś łóża (wzdłuż burt?) na górnym pokładzie. Przy dużej liczbie podróżnych panował tłok, gdyż przypadało nawet poniżej jednego m² na osobę, brud, a także kradzieże powodowały narzekania na zachowanie ciżby³⁰⁾. Pasażerowie najczęściej zaopatrywali się na drogę w sprzęty do gotowania i jedzenia, ubrania, zapasy żywności, pościel - czasami pakowane w specjalne worki. Te bagaże, tobołki czasem przybierały znaczne rozmiary zależne od pozycji społecznej i bogactwa podróżnego, który brał nawet małpki i psiki dla rozrywki w czasie długiej podróży. Taka dbałość o wygody pozwalała podróżować nie zważając nawet na chorobę³¹⁾. Wspomniana przed chwilą żywność była zróżnicowana, od zboża i mąki, zwykłego wina, oliwy, suszonego mięsa - po bardziej wymyślne wina, mięsa i ryby. Te ostatnie łowiono czasem z pokładu w czasie ciszy. Do dyspozycji pasażerów była na ogół kuchnia na rufie, resztki jej wyposażenia odnajdywane są często na wrakach. Na ogół nie ma danych o trudnościach z aprowizacją i wodą, które pobierano w licznych portach na trasie, ale marynarze potrafili nawet odsalać wodę morską. Żywność umiano widocznie dobrze przechowywać nawet w czasie kilkumiesięcznych rejsów. Problemem stawała się wtedy, gdy nie było czym za nią zapłacić i tak mnich Serapion głodował pięć dni zanim marynarze odkryli, że nie miał co jeść. Inni mnisi, jak i w ogóle chrześcijanie mogli w czasie rejsu przestrzegać postów, co wskazuje na zróżnicowane zaopatrzenie dostępne podróżnym³²⁾.

Nawet mnisi, a co dopiero przedstawiciele arystokracji, nie rezygnowali z usług niewolników w trakcie podróży, stąd stosunkowo wiele danych o ich obecności na pokładzie, w tym też kobiet. Wydaje się, iż na niektórych statkach stanowili oni nawet część załogi obsługującej pasażerów. Cezarowi w niewielkiej wiosłowej łodzi towarzyszyło aż 10 niewolników, późniejsi podróżni mogli mieć ich nawet więcej³³⁾.

Nie tylko względny luksus podróży ludzi zamożnych, ale i dobra pogoda, niezbyt wielki tłok na pokładzie, dobre jedzenie, powodowały, że pasażerowie i załoga przeżywali szczęśliwe chwile śpijąc (czasem



Port, początek podróży i symbol osiągnięcia celu i bezpieczeństwa, płaskorzeźba z okresu cesarstwa. Kopia w Museo della Civiltà Romana

pobożne pieśni), łowiąc ryby lub ptaki obsiadające reje oraz wylegając się na pokładzie. Ludzie pobożni mogli wtedy spokojnie się modlić. W czasie rejsu grano też w gry towarzyskie i hazardowe popijając przy tym wino. Urozmaicheniem podróży stawało się zwiedzanie portów leżących na trasie rejsu. Przy większej niż dziś tolerancji dla upływającego czasu długie podróże mogły więc mieć dla wielu dobre strony³⁴⁾.

Niestety, w czasie złej pogody, a nawet większego falowania wielu męczyła choroba morską, dla przeciętnego podróżnego największą przeszkodą w żegludze. Środki zalecane przez lekarzy (np. specjalne napoje) na niewiele się zdawały i nawet Seneka nie wstydził się przyznać, że umęczony nudnościami wołał się rzucić w pław do brzegu niż znosić dalekie kołysanie, czego mało nie przypłacił życiem. Podobnie reagowali niektórzy uciekinierzy woląc się oddać władzom niż daleko znosić chorobę. Plutarch słusznie zauważył, że największą rolę odgrywały tu nerwy i rozbudzona psychika nie wytrzymująca zwiększonego napięcia³⁵⁾. Zdarzały się i zgony na pokładzie, ale dążeniem ówczesnych współpasażerów, zwłaszcza rodziny, było dowieszenie zwłok na stały ląd, aby tam je pogrzebać, gdyż inaczej czekało zmarłego błędzenie między światem zmarłych a żywych, tak że właściwie nie słychać o pogrzebach morskich w tym okresie³⁶⁾.

Wydaje mi się, że przekorne opinie starożytnych Rzymian symbolizowane przez motto tego artykułu zbyt łatwo i bezkrytycznie weszły w obieg świadomości historycznej, ale pokazany tu materiał powinien przekonać o intensywności ruchu pasażerskiego w epoce rzymskiej. Stawia też on w nowym świetle wizerunek społeczeństwa, które ruchliwością przypomina czasy nowożytne, ale dopiero gdzieś od XVI-XVII wieku.

³⁰⁾ Cicero, Ep. Att. XVI. 6; Ep. fam. VII. 19; XIV. 7; Propertius, El. II. 26; Ant. Pal. IX. 546; Petronius, Sat. 100-101; 103; 114-115; Dio Chrysostomus, Or. 3. 63; Plutarchus, De def. orac. 14. 419B; Sept. sap. 2. 148A; Tacitus, Ann. XIV. 5; Festus, De verb. p. 41; Lucianus, Iup. trag. 48; Nav. 2; 6; Tox. 20; Achilles Tatius, Leuc. II. 33, 1; Ps. Aesopus, Fab. 69; Reg. Pach. 118; Ambrosius, Vita Sat. I. 26; C. Iust. IV. 5, 3 - por. J. Rougé Le confort ... s. 231-242; J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... s. 38-39; 42 (w druku); L. Casson Ships ... s. 175-182. Nie wiadomo, gdzie umieszczano latryny, być może na galeriach burtowych lub na dziobie. Na dużych statkach mogły się teoretycznie znajdować w galerii burtowej blisko urządzeń sterowych, ale byłoby to może zbyt blisko stanowiska gubernatora.

³¹⁾ Seneca, Ep. 104. 1; Petronius, Sat. 99; 114; Dio Chrysostomus, Or. 3. 63; Celsus, Med. I. 3, 11; Alciphron, Ep. pisc. I. 15; Xenophon, Eph. I. 10; 13; V. 11; 15; Tacitus, Ann. I. 47; Hist. Apol. 39; Appianus, Bel. civ. IV. 40, 167; Ps. Aesopus, Fab. 75; Synesius, Ep. 4. 160-164; Procopius, Hist. arc. 12 - por. L. Casson, Podróże ... s. 108-114

³²⁾ Cicero, Ep. Att. X. 15; Epictetus, Ench. 7; Xenophon, Eph. I. 10; 12; 13; Plutarchus, Quaest. nat. 5. 913C; Ant. Pal. VII. 293; Lucianus, Merc. Cond. 2; Ver. hist. I. 5; Basilus, Hom. de ieiun. 2. 2 (PG 31. 185); Reg. Pach. 46 - por. E. D. Hunt, op. cit., s. 74-76; 138-140; J. Rougé, Le confort ... s. 224-225

³³⁾ Ant. Pal. IX. 546; Xenophon, Eph. I. 15; Velleius Paterculus, Hist. II. 43; Petronius, Sat. 110; Pausanias, Desc. Graec. I. 23, 6; Philostratus, Vita Apol. IV. 34; Hieronymus, Vita Hil. 37; Reg. Pach. 46

³⁴⁾ Epictetus, Ench. 7; Petronius, Sat. 109; Ant. Pal. IX. 546; Philostorgius, HE Ia. 2, 2; Paulinus Nol., Carm. 17. 109 i nn.; Reg. Pach. 142

³⁵⁾ Cicero, Ep. Att. V. 13; Seneca, De ira III. 37, 3; Ep. 53; Plinius, NH XXVII. 18, 52; Celsus, Med. I. 1, 1; 3, 11; Plutarchus, De san. praec. 11. 128D; De tranq. 3. 466B; De gar. 3. 503D; Quaest. nat. 11. 914E; Festus, De verb. p. 104; Basilus, Ep. 2, 1; Iohannes Chrysostomus, Hom. dict. Ap. (Rom. 5. 4) 3 PG 51. 155

³⁶⁾ Seneca, Cons. Helv. 19. 7; Plinius, Ep. V. 9 - por. J. Jundziłł, Rzymianie a morze ... rozdz. 3

BAŁTYK I MORZE CZARNE W POLITYCE WŁADCÓW POLSKICH 1576-1648

W czasach od Batorego do Władysława IV Rzeczpospolita obejmowała obszary na pomoście bałtycko-czarnomorskim, z gęstą siecią rzek. Było to położenie niekorzystne pod względem geopolitycznym i strategicznym, zmuszające państwo do rozpraszania swych sił. Wzdłuż biegu głównych rzek i ich dorzeczy kierowały się wewnętrzne zainteresowania gospodarcze na Bałtyk lub Morze Czarne. Szlachta i miasta dorzeczy Wisły i Dźwiny zainteresowane były zbytem produktów rolnych przez porty leżące w ujściach tych rzek do zachodniej Europy. Zaś szlachta i miasta południowo-wschodniej Polski zainteresowane były terenami leżącymi w kierunku Morza Czarnego i handlu z Azją, czyli wzdłuż Dniepru. Natomiast magnateria interesowała się głównie rejonami w kierunku czarnomorskim, gdzie mogła tworzyć latyfundia, niemożliwe do uzyskania w dorzeczu Wisły i Dźwiny, ale ich produkty kierowała często nad Bałtyk. Polscy władcy w zależności od sytuacji polityczno-militarnej i dynastycznych planów, również kierowali swe zainteresowania na Bałtyk lub Morze Czarne. Batory realizował plany wielkomocarstwowe poprzez podporządkowanie swym celom politycznym i wojskowym Moskwy¹, a po wzmocnieniu w ten sposób sił zamierzał wyjść nad Morze Czarne wypierając Turków. Problem bałtycki interesował go jako strategiczne zabezpieczenie kraju z kierunku północno-wschodniego, by następnie móc swobodnie realizować swe zamierzenia wobec imperium osmańskiego. Zygmunt III realizował politykę bałtycką mając na uwadze koronę szwedzką, a będąc w koalicji z Habsburgami, wchodził w konflikt z Turcją. Za jego panowania miały miejsce ciężkie i niebezpieczne dla kraju walki z imperium osmańskim, a wyprawy flotylli czajek na Morze Czarne doszły do szczytu swych możliwości. Natomiast Władysław IV celem wzmocnienia swej władzy początkowo realizował politykę bałtycką, a następnie czarnomorską.

Jednocześnie rosło zagrożenie zewnętrzne, zaostrene wojnami religijnymi i agresją sąsiadów Polski: Szwecji, Moskwy i Turcji.

Na północy Szwecja dążyła do uchwycenia ujść głównych rzek Rzeczypospolitej - Dźwiny i Wisły, do podporządkowania polskiego eksportu i ciągnięcia z niego zysku.

Moskwa dążyła do uchwycenia wybrzeży Bałtyku kosztem Rzeczypospolitej i do podporządkowania sobie jej wschodnich terenów. Natomiast ziemie południowo-wschodnie Polski były stale zagrożone przez imperium osmańskie, głównie zaś przez ciągle najazdy tatarskie. Sama Turcja wdała się w działania zbrojne przeciwko Polsce od 1620 roku, a najgroźniejszego i najniebezpieczniejszego wroga w niej upatrywali magnaci wschodni tracący tam swe latyfundia, szlachta ukraińska i podolska wyzuwana ze swych posiadłości, mieszczenie i chłopci

w obawie przed paleniem, mordem i jasyrem².

Zagrożony był również kierunek południowo-zachodni Polski, skąd szedł napór Habsburgów usilnie dążących do zdobycia korony Rzeczypospolitej i do podporządkowania jej własnym interesom.

Sytuacja ta zmuszała do balansowania między sąsiadami i przecinania prób porozumienia - głównie Szwecji, Moskwy i Turcji przeciw Rzeczypospolitej. Polska szukała również - bez większych rezultatów - sojuszników przeciw imperium osmańskiemu w Europie, Azji, a nawet w północnej Afryce. Co prawda było ich wielu, ale w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia i wojny Polska była zdana wyłącznie na własne siły.

Poza tym Rzeczpospolita nie potrafiła rozwiązać na swoją korzyść sprawy Prus Książęcych, Gdańska i Zaporozża, co w przyszłości katastrofalnie odbiło się na jej losach.

Prusy Książęce były państwem lennym pod zwierzchnictwem Polski w latach 1525-1657. Albrecht Fryderyk, syn Albrechta, w wyniku choroby umysłowej, w 1577 roku za zgodą Batorego znalazł się pod kuratelą księcia Ansbachu Jerzego Fryderyka. Kolejnymi kuratorami byli Joachim Fryderyk i Jan Zygmunt. Ten ostatni za zgodą Zygmunta III objął tron pruski w 1618 roku, zapoczątkowując unię personalną między Prusami Książęcymi i Branderburgią. Za panowania Jerzego Wilhelma w latach 1619-1640 rozpoczął się proces słabnięcia związków lennych między Rzeczpospolitą a Prusami Książęcymi. Zaś Fryderyk Wilhelm - wielki elektor w latach 1640-1688, wykorzystując ciężką sytuację Polski w okresie wojny północnej 1655-1660, w traktatach welawsko-bydgoskich uzyskał uznanie swej suwerenności w Prusach Książęcych³.

Gdańsk⁴, obwarowany licznymi królewskimi przywilejami, realizował własne, egoistyczne cele polityczno-gospodarcze. Był silny militarne, stanowił niezdobyty twierdzę, wystawiał silne oddziały lądowe i zespoły okrętów wojennych, broniąc zaciekle swoich interesów. Stanowił również główną - obok ubogiego skarbu państwa - przeszkodę w realizacji morskich poczynań na Bałtyku przez władców polskich⁵. Prowadził nawet własną politykę zagraniczną z cesarstwem, Hanzą i Danią.

Kozaczyzna zaporoska rozwijała się systematycznie⁶. Ułatwiały to liczne wojny zatrudniające młocjów i trudności kontroli ze strony władz nad Zaporoziem leżącym na trudno dostępnych krańcach państwa. Zaporozcy byli niezbędni dla Rzeczypospolitej jako rezerwuariat sił zbrojnych dających żołnierzy na każde wezwanie państwa, pomagali w ochronie granic przed napadami tatarskimi i przeprowadzali wy-

¹ Akta historyczne do panowania Stefana Batorego Króla polskiego. Od 3 marca 1578 do 18 kwietnia 1579 r., wydał J. Janicki, Warszawa 1881, s. 21-22, 56-74; Bartoszewicz J., Pogląd na stosunki Polski z Turcją i Tatarami, Warszawa 1860.

² Pajewski J., Bunczuk i koncerz, Warszawa 1963, s. 188.

³ Piwarski K., Dzieje Prus wschodnich w czasach nowożytnych, Gdańsk-Bydgoszcz 1946; Labuda G., Polska granica zachodnia. Tysiąc lat dziejów politycznych, Poznań 1974, s. 96-97.

⁴ Lepski K., Dzieje floty polskiej, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, passim; Lutman R., Gdańsk i Polska w stosunku dziejowym (1454-1793), „Rocznik Gdański”, t. VI: 1932, s. 137-166; Gdańsk. Przeszłość i teraźniejszość, praca zbiorowa pod redakcją S. Kutrzeby, Lwów-Warszawa-Kraków 1928, s. 35-128; Matysik S., O stosunku Gdańska do Polski i o ustroju Gdańska w latach 1454-1793, „Przegląd Zachodni”, 1954, nr 7-8, s. 390-414.

⁵ Lepski, ibid.

⁶ Jabłonowski A., Lustracje królewskiej ziem ruskich Wołynia, Podola i Ukrainy z pierwszej połowy XVII wieku. Źródła Dziejowe, t. V, Warszawa 1877, s. I-XXXIV; Maruszewski A., Ochrona granic w dawnej Polsce i dzisiaj, Warszawa 1939, s. 20-22; Kronika Pawła Piaseckiego, Kraków 1870, s. 44 nn.

prawy morskie na posiadłości imperium osmańskiego⁷. Ich liczba rosła po każdej wojnie⁸, po zakończeniu których starano się pozbyć kozaków jako żołnierzy.

Na służbę państwową kozacy zostali przyjęci po raz pierwszy w 1489 roku, w czasie wyprawy Olbrachta przeciw Tatarom, a w pierwszej połowie XVI wieku werbował ich również starosta czerkaski Eustachy Daszkiewicz⁹. W 1572 roku Jerzy Jazłowiecki z polecenia Zygmunta Augusta utworzył rejestr kozacki, który podlegał bezpośrednio wielkiemu hetmanowi koronnemu. Pierwszy rejestr liczył 300 żołnierzy, a Batory powiększył go do 500¹⁰. Od tego czasu Zaporozcy brali udział niemal we wszystkich wojnach prowadzonych przez Polskę, a liczba rejestrowych i nierejestrowych, mających duże doświadczenie bojowe i zasługi wobec kraju stale rosła. Bogaci Kozacy ubiegali się o dopuszczenie ich do stanu szlacheckiego, a dążenia Zaporozców do zwiększenia liczby rejestru zwalczane były przez magnatów ukraińskich. Przeciwko zwiększeniu rejestru kozackiego występowała ostro szlachta. Wydaje się, że głównym powodem antykozackiego stanowiska wśród szlachty i magnatów była obawa przed wzmocnieniem władzy królewskiej. Oddziały zaporoskie podlegały hetmanowi i uznawały króla za swego pana. Batory, a szczególnie Władysław IV doceniali to wojsko i przy jego pomocy mogliby narzucić swoją wolę szlachcie - czego ta się obawiała. Niechęć do Zaporozców wzmocnił również fakt, że byli oni świetnymi i zdyscyplinowanymi żołnierzami na polu walki, wiernie służącymi Rzeczypospolitej. Plany zniesienia Zaporozców nie mogły się powieść, ponieważ państwo polskie dysponujące ubogim skarbem i prowadzące liczne wojny obronne potrzebowało dużo i tanich żołnierzy, co zapewniała kozacyzna¹¹. Byli oni również podstawą jedynej siły polskiej na Morzu Czarnym oraz trzonem powstań na Ukrainie¹². Stłumienie powstań kozackich w ich pierwszym okresie wpłynęło na rozwój gospodarczy ziem ukraińskich¹³, ale drugi okres 1648-1654 w poważnym stopniu osłabił Rzeczpospolitą¹⁴ i pozbawił ją morskiej siły do walk na Morzu Czarnym.

W omawianym okresie Polska była w stanie oprzeć się nawale przeciwników, a jej wojska nie były łatwe do pokonania. W kraju leżącym w dorzeczu Bałtyku i Morza Czarnego krzyżowały się wpływy kulturowe, handlowe i wojskowe¹⁵.

Rozwój artylerii przebiegał równolegle do rozwoju broni strzeleckiej, następowało ich techniczne udoskonalenie. Polacy potrafili wykorzystać sprzęt bojowy i sposoby walki stosowane na wschodzie i na zachodzie, uzyskując wiele świetnych zwycięstw. W okresie od Batorego do Władysława IV Rzeczpospolita odnosiła sukcesy nie tylko na polach bitew, ale kończyła również zwycięsko wiele wojen. Sukcesy te odnoszono wysiłkiem nielicznych wojsk, chwilowym angażowaniem się w określonych sytuacjach całego społeczeństwa i dowodzenie przez świetnych dowódców różnych szczebli. Niemniej świadczenia na rzecz wojska były wówczas niewielkie. Występowały zazwyczaj w formie

gromadzenia zapasów żywności i furazżu oraz zaopatrywania w broń. Magnaci utrzymywali wojska na własny koszt, podobnie niektóre miasta - głównie Gdańsk, a szlacheckie pospolite ruszenie było do stałej gotowości na własny koszt. Nieco gorzej było z wojskami stałymi do obrony ziem południowo-wschodniej Polski. Ciągły brak pieniędzy w skarbie nie pozwolił tam utrzymywać wymaganej ilości wojska.

Ówczesna technika wojskowa wpływała na sposoby działań bojowych, a sama walka miała formę bitew w otwartym polu, oblegania, bądź obrony twierdz i odrębnych działań na morzu. Ukształtowała ona również trzy typy wojsk: przeznaczone do walki w polu, do obrony lub zdobywania umocnień i morskie. Ważną rolę odgrywały oddziały techniczne¹⁶.

Na kierunku czarnomorskim w walkach z Turkami władcy ówczesni nie brali osobiście udziału. Jedynie pod Chocimem walczył król Władysław, a Zygmunt III przybył z pospolitym ruszeniem pod Lwów¹⁷.

Wzrost znaczenia ręcznej broni palnej, artylerii i fortyfikacji spowodował dyskusję mającą na celu ulepszenie szkolenia wojskowego, w tym na kierunku czarnomorskim. Między innymi proponowano, aby młodzież szlachecką przysposabiać do zawodu wojskowego w specjalnych szkołach, właśnie na tym kierunku, w specjalnych obozach na Ukrainie. Poza tymłożono wielki nacisk na kształcenie tych¹⁸, którzy realizowali zamierzenia wojskowe polskich władców.

Ponieważ wojska na kierunku czarnomorskim spływające z kraju koncentrowały się w określonym miejscu, ziemie południowo-wschodniej Polski chroniły oddziały kwarcianych, Zaporozcy, oddziały zamkowe, straż miejska, oddziały magnackie, milicja miejska i pospolite ruszenie chłopów. Ich celem było zapewnienie bezpieczeństwa przed czambułami tatarskimi i grasującymi tam w takich czasach bandami, głównie mołdawskimi. Były to działania obronne, chroniące ludność oraz jej dobytek przed zaborem lub zniszczeniem.

Obronę ziem polskich na kierunku czarnomorskim prowadzono w czasie pokoju i w czasie wojny. W czasie pokoju prowadzono ciągłą obserwację szlaków tatarskich na podejściach do granic państwa, wysyłano czaty w rejon przeciwnika, zwalczano wpadające do kraju czambuły, a o ich pojawieniu się powiadamiano ludność celem przygotowania się do obrony przed rabusiami. Ponieważ w działaniach tych najważniejsze było rozpoznanie przeciwnika osmańskiego, wysyłano na tereny tatarskie i tureckie zwiadowców. W czasie zagrożenia i wojny śledzono wojska przeciwnika i określano jego siły oraz aktualne położenie, powiadamiano hetmana i ostrzegano ludność, zwalczano rozpoznanie przeciwnika, identyfikowano jego szpiegów i dostarczano „języka” polskiemu dowództwu. Zapewniało to warunki do organizowania obrony pasywnej i aktywnej. Pozwalało również na ograniczenie, a nawet wyeliminowanie strat w tych miejscowościach, w których ludność w porę ostrzeżona, za wałami mogła stawiać opór napastnikom.

⁷ Kronika Marcina Bielskiego, t. III, Sanok 1856, s. 1358-1361; Rawita-Gawroński F., Kozacyzna ukraińska w Rzeczypospolitej Polskiej do końca XVIII-go wieku, Warszawa-Kraków-Lublin-Lódź-Wilno-Zakopane, brw, s. 42-43; Serczyk W. A., Historia Ukrainy, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1979, s. 68.

⁸ Podhorodecki L., Raszba N., Wojna chocimska 1621, Kraków 1979, s. 112.

⁹ Polski Słownik Biograficzny, t. IV, s. 444-447.

¹⁰ Akta historyczne ..., s. 336-338; Jabłonowski A., Pisma, t. II, Warszawa 1910, s. 155-156, t. III, Warszawa 1911, s. 272.

¹¹ Czernak W., Plany wojny tureckiej Władysława IV, Kraków 1895, s. 302; Pisma Stanisława Żółkiewskiego, wydał A. Bielowski, Lwów 1861, s. 449; Suwara F., Przyczyny i skutki klęski cecorskiej 1620 r., Kraków 1930, s. 81, przypis 1, s. 76, 83.

¹² Kronika ..., s. 131; Pisma ..., passim; Tomkiewicz W., Polska polityka czarnomorska w dobie nowoczesnej, „Przegląd Historyczny”, t. XXX, z. 2, 1933, s. 414-432.

¹³ Jabłonowski, o. c., t. III, s. 285.

¹⁴ Historia Polski pod redakcją H. Łowmiańskiego, t. II, cz. 2, Warszawa 1965, s. 548 nn.

¹⁵ Laskowski O., Odrębność staropolskiej sztuki wojennej, „Przegląd Historyczno-Wojskowy”, 1935, z. 1, s. 2-20.

¹⁶ Zarys dziejów wojskowości polskiej do roku 1864, t. I, Warszawa 1965, s. 365 nn.

¹⁷ Pietrzak J., Po Ceczorze i podczas wojny chocimskiej. Sejmy z lat 1620 i 1621. Uniwersytet Wrocławski. Historia, t. I, XXXVIII, 1983, s. 160-161.

¹⁸ Czapliński W., O Polsce siedemnastowiecznej. Warszawa 1966, s. 51; tenże Władysław IV i jego czasy, Warszawa 1972, s. 73; Przyboś A., Podróż królewicza Władysława Wazy do krajów Europy zachodniej w latach 1624-1625 w świetle ówczesnych relacji, Kraków 1977, s. 152, 184-187, 381, 386; Radziwiłł A., Pamiętnik o dziejach w Polsce, t. II, s. 312.

Jednocześnie zaczęły krystalizować się coraz wyraźniej oznaki słabości wojsk polskich¹⁹, co przekreśliło aktywną politykę Rzeczypospolitej w kierunku czarnomorskim i bałtyckim. Wojska polskie były niejednolicie zorganizowane, zwołanie pospolitego ruszenia wymagało zgody sejmiku, a w nagłych wypadkach sejmików ziemskich. Ściągnięcie pospolitego ruszenia trwało do trzech miesięcy. Również formowanie wojsk zaciężnych trwało wiele miesięcy, a jedyną siłą w stałej gotowości były tylko wojska kwarciane i oddziały zaporoskie na sycy (od wiosny do jesieni). Poza tym występowały wojska prywatne, a jazda miała trzykrotną przewagę nad piechotą.

Przyczyn rysujących się słabości było wiele. Podstawową była słabość finansowa skarbu państwowego, nie pozwalająca na masową produkcję broni strzeleckiej i utrzymania licznej piechoty oraz na ufortyfikowanie wszystkich ważnych rejonów na kierunkach morskich. Magnateria i szlachta hamowały rozwój wojska w obawie przed narzuceniem absolutyzmu przez Batorego, Zygmunta III i Władysława IV, a magnaci w obronie własnych interesów tworzyli na wzór księstw niemieckich własne wojska. Szlachta była niechętna uchwalaniom podatków na wojsko, a jeżeli uchwałała je, to pieniądze spływały do skarbu opieszale. Poza tym w Rzeczypospolitej była łatwość w formowaniu jazdy i nawyki do korzystania z niej.

Wojny z Kozakami, Moskwą i imperium osmańskim poważnie osłabiły wojska polskie²⁰. Poległo wielu polskich dowódców niższych szczebli, utracono wiele sprzętu bojowego, a fortyfikacje z braku funduszy zostały nadwerżone. Po tych wojnach szczególnie odczuwano brak artylerii. Dlatego Jan Kazimierz nie mógł sprostać najazdowi Szwedów²¹. Do obrony kraju miał jedynie trochę jazdy, kilkanaście dział i był prawie bez piechoty. Natomiast Szwedzi dysponujący wielką siłą ognia w pierwszym okresie walk byli trudni do pokonania.

W składzie sił zbrojnych była również flota. Na Bałtyku stanowiły ją zespoły okrętów żaglowych, a do działań bojowych na Morze Czarne wychodziły z Dniepru flotylle czajek.

Po śmierci Zygmunta Augusta program rozwoju floty wojennej uległ zahamowaniu, a Komisja Morska²² pozbawiona wsparcia władzy zaprzestała swej działalności. Było to szczególnie na rękę Gdańskowi, który nie kontrolowany zaprzestał realizować Statutu Karnkowskiego²³. Miasto to opowiedziało się również za cesarzem Maksymilianem II, nie uznając jako króla Polski Stefana Batorego. Gdańskie stanowisko poparła chętnie Dania, obawiająca się wzrostu potęgi Rzeczypospolitej na Bałtyku. Batory nie zamierzał z Gdańskiem prowadzić pertraktacji, a siłą zmusić miasto do uległości rozpoczynając działania zbrojne na lądzie i na morzu²⁴. Uruchomił zespół okrętów dowodzonych przez Ernesta Weyhera²⁵, które miały odciąć dowóz do Gdańska posiłków i sprzętu wojskowego. Król zakazał również handlu miastom Rzeczypospolitej z Gdańskiem, a spław wiślany skierował do Torunia

i Elbląga. Skuteczne działania polskiego zespołu zmusiło Duńczyków do organizowania konwojów podążających do Gdańska. Jednak atak moskiewski na Inflanty i zagrożenie północno-wschodnich terenów Rzeczypospolitej przez to państwo, zmusiło Batorego do zaprzestania dalszej walki z Gdańskiem. Iwan IV Groźny przypuszczał, że Batory będzie zmuszony prowadzić długotrwałe walki o koronę polską, co poważnie osłabi kraj i pozwoli mu na łatwe sukcesy kosztem Rzeczypospolitej. W tej sytuacji Batory był zmuszony potwierdzić przywileje Gdańska²⁶, które uznało go swoim władcą i skierował działania wojskowe przeciwko Moskwie. W ten sposób Moskwa umocniła samodzielne stanowisko Gdańska i pogrzebała rodzącą się myśl morską Batorego.

Zygmunt III zamierzając panować równocześnie w Polsce i w Szwecji, w 1597 roku utworzył załazek własnej floty wojennej - eskadrę liczącą 6 okrętów. Prócz tego utworzono flotę transportową, z zadaniem przerzutu do Szwecji wojsk polskich. Wielka wyprawa do Szwecji w 1598 roku²⁷, w której uczestniczyło 85 transportowców nie powiodła się. Natomiast Szwecja zaczęła zagrażać wybrzeżom Rzeczypospolitej. Powstała wówczas pilna potrzeba utworzenia własnej floty wojennej, o co dopominali się m. in. hetmani: Jan Zamoyski, Jan Karol Chodkiewicz i Krzysztof Radziwiłł.

Nowy dowódca floty - Jan Weyher - w 1601 roku doprowadził do remontu i wyposażenia starych jednostek królewskich. W latach 1605-1606 zbudował w stoczni gdańskiej 5 nowych, dużych okrętów. Nowe jednostki budowano również w stoczni puckiej. Utworzone zespoły okrętów przystąpiły do obrony wybrzeża przed działaniami floty szwedzkiej, która dokonywała lokalnych desantów i siała zniszczenia.

Duży impuls do dalszej rozbudowy floty wojennej wniosła w 1626 roku nowo powołana Komisja Okrętów Królewskich, mająca za główne zadanie organizowanie i wyposażanie okrętów i przygotowywanie ich do walki.

Flota polska co prawda odniosła zwycięstwo w Zatoce Gdańskiej nad eskadrą szwedzką, ale zaniedbania w kierowaniu nią na co dzień doprowadziły nocą z 5 na 6 lipca 1628 roku do poważnych strat polskich okrętów. Kresem jej istnienia było wysłanie polskich okrętów do Wismaru na pomoc Habsburgom²⁸.

Władysław IV chcąc uzyskać koronę szwedzką musiał mieć flotę wojenną, składającą się co najmniej z 25 okrętów żaglowych. Z braku odpowiednich funduszy skorzystał z oferty bogatego armatora gdańskiego Jerzego Hewla, który oddał królowi swoje statki²⁹. Nad ich uzbrojeniem i wyposażeniem wojskowym czuwała reaktywowana Komisja Okrętów Królewskich. Poza tym król powołał flotylle czajek, które obsadzili kozacy z Zaporozża. Dalsze zamiary króla co do floty zniweczył sejm w 1635 roku. Nie zgodzono się na wzrost wydatków na uzbrojenie i na zakup okrętów.

¹⁹ Orzechowski J., Dowodzenie i sztaby, t. I, Warszawa 1974, s. 314-315.

²⁰ Historia Polski, s. 525 nn.

²¹ Zarys dziejów wojskowości ..., *passim*.

²² Bodniak S., Komisja Morska Zygmunta Augusta, „Rocznik Gdański”, t. IV i V, 1930 i 1931, s. 44-66; Lepszy, o. c., s. 92 nn.

²³ Tenże, s. 100 nn.

²⁴ Albertrandy, Panowanie Henryka Walezego i Stefana Batorego, wydał K. J. Turowski, Kraków 1851, s. 109-111, 410, 415, 429, 438-439; Kronika Marcina ..., s. 1408-1413, 1422-1423, 1427; Czołowski A., Marynarka w Polsce, Lwów 1922, s. 94-95; Lepszy K., Strażnicy morza Stefana Batorego, Gdańsk 1934. Odbitka z „Rocznika Gdańskiego”, t. VII, 1933, s. 27-32.

²⁵ Czołowski, o. c., s. 88; Odyniec W., Godlewski J., Ziemia pucka. Przeszłość i teraźniejszość, Gdańsk 1974, s. 60.

²⁶ Lepszy, o. c., s. 148-171; Konopczyński W., Kwestia bałtycka do XX wieku, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 72-108.

²⁷ Joachima Bielskiego dalszy ciąg kroniki polskiej zawierający dzieje od 1587 do 1598 r., Warszawa 1851; Kocorowski E., Flota polska w latach 1587-1632, Warszawa 1973, s. 37-44; Lepszy, o. c., s. 190-191; tenże, Trzy relacje o podróży Zygmunta III do Szwecji, „Jantar”, 1938, z. 4, s. 230-237.

²⁸ O flocie Zygmunta cyt. prace.

²⁹ Lepszy K., Dzieje floty, s. 258 nn; Odyniec W., Flota handlowa Władysława IV, „Technika i Gospodarka Morska”, R. XVI: 1966, nr 8-9, s. 283-285, s. 283-285.

Po Władysławie IV władcy polscy nie byli w stanie podejmować poważniejszych prób w zakresie utworzenia polskiej floty wojennej. Niemniej, światli politycy stawiali sprawę floty przy różnych okazjach. W czasie trwania Sejmu Czteroletniego Stanisław Staszic nie raz rzucał hasło: „Trzymajmy się morza”³⁰. Również w czasie wojny polsko-rosyjskiej w 1831 roku³¹ i w czasie powstania styczniowego zwracano uwagę na utworzenie floty transportowej i eskadry bojowej na Morzu Czarnym w oparciu o bazy tureckie³².

Wraz ze śmiercią ostatniego Jagiellona, utrzymującego poprawne stosunki z Turcją, nastąpiła era napięć politycznych zakończonych okresem wojen polsko-osmańskich. W wojnach mimo licznych sojuszników, Polska prowadziła walki z Turcją bez niczyjej pomocy³³.

Powstały wówczas cztery koncepcje wojny z imperium osmańskim, opracowane przez Batorego, Żółkiewskiego, Koniecpolskiego i Władysława IV³⁴, których realizacja pozwoliłaby wyjść Polsce nad Morze Czarne.

Koncepcja Batorego polegała na podporządkowaniu wojsk moskiewskich, których byłby - tak jak i wojsk polskich - wodzem naczelnym, i wspólnym rozbiciu Turków i Tatarów.

Koncepcja Żółkiewskiego przewidywała wyprowadzenie wojsk polskich na linię Dunaju i opanowanie tej rzeki. Jednocześnie flotyllę czajek miałyby opanować Tehinię, Białogród i Kilię, zaś na Ukrainie miałyby pozostać część wojsk polskich do obrony przed Tatarami. Po tych sukcesach, po przygotowaniu sprzętu i materiałów wojennych, należało przystąpić do dalszych walk.

Koniecpolski opracował plan tzw. wojny tatarskiej. Korzystając z wojny wenecko-tureckiej, przy współpracy z Moskwą, zamierzał zniszczyć Tatarów Krymskich i hordy tatarskie nad Morzem Czarnym.

Koncepcji wojny tureckiej, propagowanej przez cesarstwo i papieża, hołdował Władysław IV. Król zamierzał uderzyć na Stambuł, a tyły swych wojsk chronić przed Tatarami.

We wszystkich tych planach przewidywano udział flotylli czajek, które póki co, prowadziły działania bojowe na Morzu Czarnym przeciwko flocie osmańskiej i napadały na wybrzeże podległe sułtanowi.

Działania na morzu prowadzili kozacy zaporoscy. Korzystając z ówczesnego ustroju Polski, mieli pewną swobodę polityczną pozwalającą im na samodzielne kontakty z dworem habsburskim, moskiewskim i Krymem, a także prowadzenie działań zbrojnych przeciwko Krymowi i Turcji. Jednocześnie zazdrośnie strzegli - podobnie jak Gdańsk - swobód i wszelkie ograniczenia w tym zakresie wywoływały wśród nich powstania, bezwzględnie tłumione przez wojska koronne³⁵.

Głównym celem wojsk zaporoskich były - mimo wszystko - wyprawy rabunkowe na ziemie osmańskie, podstawa ich bytu materialnego, a także nie zawsze skuteczna obrona ziem południowo-wschodnich kraju przed Tatarami. Ci ostatni również za swój główny cel mieli

wyprawy łupieżcze na Ziemię Rzeczypospolitej i obronę przed Polską północno-wschodnich granic imperium osmańskiego. Jedni i drudzy bez zgody i wiedzy swoich władców prowadzili między sobą walki, nawzajem oskarżali się o napady, czasem też udzielali sobie nawzajem pomocy przeciwko Polsce lub Turcji, a przeważnie doprowadzali do nieporozumień i starć między Rzeczypospolitą a imperium osmańskim. Wówczas z radością zgłaszali się pod sztandary swoich władców, ponieważ wojna dawała im bogate łupy, a pokój przynosił nędzę. Jednocześnie, ani Polska nie mogła sobie poradzić z Zaporozcami, ani Turcy z Tatarami. Oba te państwa nie potrafiły w pełni podporządkować własnym interesom swawolnych, przejawiających tendencje odśrodkowe i państwowotwórcze poddanych.

Działania zbrojne w wyprawach morskich Zaporozcy prowadzili w imię obrony chrześcijaństwa, Tatarzy w imię obrony islamu, a hasła religijne usprawiedliwiali najpospolitsze rozboje na morzu i na lądzie. Wyprawę morską przygotowywano nadzwyczaj dokładnie, a nasilenie akcji czarnomorskich miało miejsce za czasów Zygmunta III³⁶. Zagrożony był nieraz nawet Stambuł - stolica Turcji³⁷.

W sumie jednak wyprawy czajek na Morze Czarne przynosiły wiele pożytku Polsce. Wielu później szukało w nich szlachetnego, ideowego podkładu. Nieraz z Zaporozców usiłowano zrobić obrońców chrześcijaństwa, a Piasecki dopatrywał się w nich podobieństwa z wojskami zakonnymi. Ideę zakonną Sycy rzuconą przez Piaseckiego podjął do pewnego stopnia Skalkowski, którzy otrzymawszy część archiwum siczowego, usiłował na jego podstawie napisać historię Sycy. Jego myśl podjął Gliszczyński, streszczając i uzupełniając prace Skalkowskiego³⁸. W polskiej literaturze misja zakonna Zaporozców nie cieszyła się uznaniem, ponieważ kozaczyznę doskonale znano w Rzeczypospolitej. Jedynie Dbiecki rozwinął myśl Piaseckiego, starając się znaleźć dla niej uzasadnienie³⁹.

Władcy polscy nie w pełni wykorzystali możliwości bojowe flotylli czajek. Istniały bowiem podstawy zdobycia portów tureckich w ujściu Dniepru, nad Dniestrem, Dunajem, skąd mogłyby iść uderzenia w kierunku ważniejszych obiektów przeciwnika⁴⁰. Można było również utrzymać zdobywaną przez Zaporozców Kaffę i inne miejscowości nadczarnomorskie. Nie wykorzystano możliwości flotylli czajek głównie w czasie wojny chocimskiej w 1621 roku.

Działania Batorego, Zygmunta III i Władysława IV mimo znacznego wysiłku z ich strony do podporządkowania ujścia Dniepru, Dniestru i Dunaju nie powiodły się. Złożyły się na to niekorzystne warunki wewnętrzne i złożona sytuacja zewnętrzna. Nie zdołano również podporządkować interesom królów Gdańska, co utwierdziło panowanie tego miasta nad polskim handlem zamorskim i pozbawiło ich dochodów z niego płynących.

³⁰ Staszic S., *Przestrogi dla Polski (w:) Trzymajmy się morza. Problemy morza w opinii Rzeczypospolitej XVIII wieku*, wyd. E. Kotarski, Gdańsk 1985, s. 48.

³¹ Górski T., *Myśl morska w Powstaniu Listopadowym*, „Przegląd Morski”, 1983, z. 1, s. 50-53.

³² Górski T., *Flota Powstania Styczniowego*, „Wybrzeże”, 1983, nr 4, s. 19-22.

³³ Cyt. prace dot. koalicji antytureckiej.

³⁴ Kubala L., *Jerzy Ossoliński*, Warszawa 1924 oraz cyt. prace Rawity-Gawrońskiego i Pietrzaka.

³⁵ *Historia ...*, s. 548 nn.

³⁶ Wynikało to stąd, że Zygmunt III zajęty walkami ze Szwecją, Moskwą i staraniami prohabsburskimi zaniedbał tereny zaporoskie, co pozwoliło Kozakom na organizowanie wielu samowolnych wypraw na Morze Czarne.

³⁷ *Pisma Stanisława ...*, s. 303.

³⁸ Apoloniusz Skalkowski był jednym z pierwszych historyków zajmujących się dziejami Zaporozża, był również dyrektorem Towarzystwa Statystyczno-Historycznego w Odessie (Serczyk W. A., *Na dalekiej Ukrainie, Dzieje kozaczyzny do 1648 roku*, Kraków 1984, s. 110, 269).

³⁹ Rawita-Gawroński F., *Geneza i rozwój idei kozactwa i kozaczyzny w XVI wieku*, Warszawa-Kraków brw, s. 137-138.

⁴⁰ Grabowski P., *Zdanie syna koronnego*, Kraków 1858, s. 15.

MORZE I KULTURA. MOTYWY MARYNISTYCZNE NORWIDA

W kręgu morskich doświadczeń poety

Według Bronisława Miazgowskiego, autora syntezy „Morze w literaturze polskiej”, „prawdziwym pisarzem morskim w zasadzie może być tylko człowiek morza. Ten kto pływał”¹. Norwid zdecydowanie spełnia to dość rygorystyczne kryterium Miazgowskiego. W biografii poety wiele jest faktów, wskazujących bezspornie na jego częste i bezpośrednie kontakty z morzem. W 1842 r. Norwid opuszcza kraj i w ciągu kilku kolejnych lat przebywa głównie we Włoszech, gdzie może podziwiać nadmorski pejzaż wielu najstojniejszych miast i okolic Południa. Odbija też wycieczki morskie. W 1844 r. poprzez Morze Adriatyckie do Dalmacji oraz w 1848 r. z Neapolu do Palermo na Sycylii, stamtąd przez Morze Śródziemne i Morze Egejskie w pobliże Krety i południowych wybrzeży Grecji, być może nawet w pobliże wybrzeży Azji Mniejszej. Ponadto wielokrotnie podróżuje drogą morską. Udać się w 1845 r. z Florencji do Rzymu, od Livorno do Civitavecchia płynie parostatkami. W tymże roku w ramach podróży z Rzymu do Mikołowa na Śląsku, z Senigallii płynie do Triestu. Jadąc w 1847 r. z Paryża do Rzymu, przepływa trasę z Marsylii do Civitavecchia. W 1848 r. udaje się z Rzymu do Pudelisk w Księstwie Poznańskim, bądź płynąc do Marsylii i stamtąd podróżując przez Francję, bądź też płynąc do Triestu i stamtąd podróżując dalej przez Austrię. Opuszczając w 1849 r. Włochy, płynie pisarz z Civitavecchia do Marsylii, by stamtąd skierować się do Paryża.

Największą podróżą morską w życiu Norwida okazuje się wyprawa do Stanów Zjednoczonych. 29 XI 1852 r. na statku „City od Rotterdam” płynie poeta z Dunkierki do Londynu, gdzie przybija 3 XII, stamtąd zaś 13 XII na pokładzie żaglowca „Margaret Evans” rozpoczyna rejs do Nowego Jorku, trwający 62 dni i zakończony 12 II 1853 r. Aby podreperować swoje finanse, Norwid pracował zarobkowo na statku: pomagał kapitanowi w rachunkach, był tłumaczem dla emigrantów włoskich. Sam rejs przebiegał niezwykle dramatycznie. Przedłużał się wskutek braku korzystnych wiatrów, co z czasem spowodowało wyczerpanie się zapasów żywności i głód na statku. Natomiast koło Islandii okręt wszedł w strefę sztormów, które uszkodziły wielki maszt i czterokrotnie zrywały żagle. W obliczu grożącego katastrofą niebezpieczeństwa wszyscy pasażerowie brali udział w pracach załogi. W czasie tych burz rozbiły się dwa okręty, które wypłynęły razem z „Margaret Evans” z Londynu. Jeden z rozbitych okrętów oglądał Norwid na własne oczy. Po ponad rocznym pobycie wraca poeta do Europy, wypływając 24 VI 1854 r. z Nowego Jorku na parowcu „Pacific” i przybijając 5 VII do Liverpoolu.

Biograficzne doświadczenia mogły z pewnością stanowić źródło marynistycznej inspiracji Norwida. Nie ulega też wątpliwości, że w szerokim zakresie wykorzystane zostały przez poetę i przyczyniły się do powstania i ostatecznego ukształtowania wielu utworów. Najprostszymi sygnałami ich obecności mogą być datowania i lokalizacja niektórych wierszy, np. wiersz *Z listu (Do Włodzimierza Łubieńskiego)* ma sygnaturę „Na Morzu Śródziemnym, 1848 lata”, wiersz *Marmur-biały* podpisany jest: „Na pokładzie okrętu u Egejskiego Morza 18/48” i obydwa stanowią poetycki plon wycieczki po Morzu Śródziemnym i Egejskim w 1848 r.; w wierszu *Z pokładu „Marguerity” wypływającej dziś do New-York* umieścił poeta tuż pod tytułem adnotację dotyczącą czasu i miejsca napisania utworu, względnie też czasu i miejsca rozgrywania się zdarzeń, wokół których wiersz jest osnuty: „Londyn 1852, decembra godzina 10 rano”, podobnie w mówiącym o rejsie do Ameryki wierszu (*Pierwszy list, co mnie doszedł z Europy*)

zaznaczone zostały czas i miejsce powstania: „New-York, United States of America 10 kwietnia 1855”. Trzeba równocześnie podkreślić, że materiał doświadczeń biograficznych zostaje przetransponowany w obręb literackiej wizji z zachowaniem wszelkich praw rządzących twórczością artystyczną, w związku z czym ulega najczęściej daleko idącym przekształceniom, przede wszystkim jednak - i jest to bodaj faktem najistotniejszym - funkcjonuje w złożonych i skomplikowanych strukturach dzieł sztuki pisarskiej, tworzących rzeczywistość szczególną, z gruntu odmienną od rzeczywistości pozaliterackiej. Do ukształtowania marynistyki Norwida przyczynia się ponadto w zasadniczym stopniu tradycja literacka. Dość wspomnieć o odwiecznej żeglarskiej alegorii, o ujęciu motywu morskiej wędrówki wypracowanym przez romantyzm lub o przeciwstawieniu statku żaglowego i parostatku, również stanowiącym novum romantyzmu. Wskaźnikami najbardziej wymiernymi i weryfikowalnymi obecności tradycji literackiej w dziele Norwida będą pozostawione w tekstach aluzje do poszczególnych pisarzy, jak również dokonania translatorskie poety. Najczęściej nawiązuje Norwid do Byrona, przede wszystkim w *Pożegnaniu* (1841 r.) *Epimenidesie* (1854 r.), a także w wykładach *O Juliuszu Słowackim* (1860 r.) gdzie padnie stwierdzenie, iż Byrona trzeba czytać „na pełnym Oceanie” (VI, 426)²; tłumaczy też Norwid z *Wędrówek Childe Harolda* fragmenty (*Do Inezy*) (1868 r.). W tym miejscu wspomnieć warto Mickiewicza jako tłumacza *Pożegnania Czajld Harolda*. W wykładach *O Juliuszu Słowackim* analizuje poeta *Legendę* Krasińskiego i zawartą tam wizję parostatku; swoją *Cywilizację* (1861 r.) opatrzył stanowiącym wyznacznik gatunkowy podtytułem *Legenda*. Wiersz *Na pokładzie Marii-Stelli* (1852 r.) przynosi w tytule aluzję literacką do powieści T. T. Triplina *Pan Zygmunt w Hiszpanii* (Warszawa 1852), w której jeden z epizodów rozgrywa się na feluze „Maria-Stella”. Przekłada też Norwid fragment *Columbusa* Fryderyka Schillera, włączając go do swego pierwszego listu z Ameryki, pisanego do Marii Trębackiej.

Kulturowa funkcja szlaków morskich

Norwidowska obserwacja morza pogłębiona jest historycznie i kulturowo i wychodzi daleko poza tradycyjny krąg chrześcijaństwa i antyku grecko-rzymskiego, a to głównie dzięki rozwijającym się bujnie w epoce poety badaniom nad najdawniejszymi cywilizacjami, dociekaniami z zakresu historii, archeologii, antropologii, religioznawstwa, mitologii. Norwid wypowiada wielokrotnie przeświadczenie o historycznej randze szlaków morskich, dostrzega ich rolę w rozwoju tak gospodarczych, jak kulturowych stosunków między narodami i kontynentami na przestrzeni epok. Dzięki szlakom morskim dokonuje się wymiana zarówno przedmiotów codziennego użytku, jak i najbardziej tajemnej wiedzy. Dokonuje się także konfrontacja różnych wzorów i modeli kultury, inspirująca refleksję metakulturową.

Na samo ukształtowanie się i funkcjonowanie szlaków morskich patrzy poeta w kontekście ogólnych praw rządzących ludzką kulturą. Szlaki morskie okazują się niezmiennie na przestrzeni wieków, niezmiennie są reguły korzystania z nich, a wynika to z nieuchronnej, deterministycznej konieczności respektowania przez człowieka takiego zjawiska przyrodniczego, jak występowanie w poszczególnych akwenach określonych pod względem siły, częstotliwości i kierunku wiatrów; dysponując określoną techniką, w tym wypadku techniką żagli, człowiek reguły swego poruszania się po morzu ustala w ścisłym powiązaniu z prawami przyrody: „Drogi handlowe pozostają też same zawsze. Wiatry *sud-est*: maj - oktober: okręta z Afryki do Malabaru i Cejlan

¹ B. Miazgowski, *Morze w literaturze polskiej*, Gdynia 1964, s. 121.

² Teksty Norwida przytaczam według wydania: *Pisma wszystkie*. Zebrał, tekst ustalił, wstępem i uwagami opatrzył J. G. Gomulicki. T. I-II. Warszawa 1971-1976. Cyfra rzymska oznacza tom, arabska - stronę.

Nord: maj - oktober: w Golfie Arabskim pcha je przez cieśninę Bab el Mandeb. Zimą nadchodzi wiatr *nord-est* na Morze Indyjskie, a wiatry *sud* w Golfie Arabskim powrót ułatwiają" (*Notatki z mitologii*) 1865 r. (: VII, 278).

Nie zawsze korzystano z morskich szlaków w sposób zgodny z podstawowymi zasadami żeglugi i handlu; stawały się morskie szlaki domeną ludzkiej przewrotności i podstępów, grabieży i gwałtu. Kupcy fenicyjczycy żerowali na niewiedzy swych klientów i zmyślali „*straszliwe powieści o krajach zamorskich*” (VII, 279), wyolbrzymiając wartość oferowanych towarów i podbijając ich cenę. Szlaki handlowe przekształcały się także często w szlaki korsarskich podbojów. W czasie wojny trojańskiej wyprawiali się korsarze przeciwko Grekom, porwując kobiety i dzieci. Również z okolic Kaukazu i Armenii „pięknych chłopców i niewiasty uprowadzali” i nie jest wykluczone, że w tym podłym procederze szukać należałoby prawdziwej genezy mitu, w myśl którego „*Venus z piany morskiej się rodzi*” (VII, 279). Zawsze głęboko zafascynowany Biblią, nie omieszczał Norwid odnotować, iż przeciwko bezprawiu piratów grzmieli starotestamentowi prorocy, Joel i Amos. Natomiast poczyniony przez poetę wypis ze Strabona wskazuje, że bezwzględność ostatnich rzeźmieszków łączyli korsarze z doskonałą znajomością arkanów żeglarskiej sztuki i opanowaniem tajemnic morza; posługiwali się mapami: „*kiedy przez obce okręta byli śledzeni, to je wprowadzali na piaski lub skały i tam rabowali, więc znali kartę morza*” (VII, 279).

Ani jednak przewrotność kupców, ani bezecność korsarzy nie mogą przesłaniać fundamentalnego znaczenia szlaków morskich dla rozwoju najszerzej pojętej komunikacji między narodami, dla wymiany zarówno towarów, jak idei, dokonującej się między różnymi historycznie ukształtowanymi formacjami kulturowymi. O wadze przywiązywanej przez Norwida do szlaków morskich dowodnie świadczą tzw. misteria narodowe, dramaty *Krakus* i *Wanda* (obydwa 1851 r.), poświęcone wyłanianiu się państwowości polskiej z mroku legendarnych, protohistorycznych wieków. Morze Bałtyckie umożliwia kontakty między krajami Północy a dalekimi krajami Południa, Fenicją i Judeą, jak również z Rzymem. Fenicyjczycy żeglarze przybywają na Bałtyk, by łąwić bursztyn, przywożą wonności, konchy, kolorowe szkła (IV, 139). Rytyger z Rzymu chce sprowadzić alabastrową wannę, by urządzić nimfeon dla Wandy (IV, 139-140). „*Z dalekiego Wschodu (...), zza morza*”, płynąc cztery miesiące fenicką nawą, a rok jeszcze wędrując szlakami lądowymi, przybywa Żyd, lekarz, który za pomocą wonnych maści i złotych pierścieni z talizmanami potrafi przeciwdziałać skutecznym takim przypadłościom, jak „*febry trzęsące, (...) bole suche i zastrzały*”, *zaniemówienie i ślepotę*” (IV, 144). W obrazie funkcjonowania szlaków morskich łączących państwo Wandy ze światem, rys dysonansowy stanowi groźna zapowiedź Rytygera:

O! każę trawę fenickich żeglarzy
(Co jeżdżą bursztyn łąwić) - każę złupić,
Wonności zabrać wszystkie -
(IV, 139)

Dostarcza ta pogróżka kolejnego przykładu „brutalnej zaborczości i gwałtowności Rytygera, którego celem jest niszczyć i podbijać”³.

W *Krakusie* morskim szlakiem przybywa do Polski z dalekiej Arabii pielgrzym, poszukiwacz mądrości, czciciel tajemnicy Kosmosu, symbolizowanej przez drzewo życia; swoją wiedzę tajemną dzieli się on z Pustelnikiem, a w pobliżu jego siedziby sadi drzewo o cudownych właściwościach: złotą jabłoń, rozsiewającą wokół wspaniałą woń. Znane w wielu starożytnych kręgach religijnych (Mezopotamia, Azja, Indie, Iran) „mity poszukiwania nieśmiertelności czy młodości wysuwają na plan pierwszy drzewo o złotych owocach bądź też cudownym listowiu, drzewo znajdujące się 'za górą, za lasami' (w istocie - na innym świecie) i strzeżone przez potwory (gryfy, smoki, węże)”⁴. Pustelnik opowiada o tajemniczym podróżniku dwukrotnie: raz swojemu uczniowi Lilianowi, drugi raz Krakusowi i Rakuzowi, którzy przybywają do starca po radę, jak pokonać wawelskiego smoka. To dwukrotne podjęcie opowieści o poszukiwaczu mądrości „*zza wielkiego*

przybyłym morza” (IV, 166, 171), charakterystyczne zresztą dla baśniowej poetyki Norwidowego misterium, zwraca szczególną uwagę na mit o drzewie życia strzeżonym przez węża, opowiedziany przez starca obydwu braciom:

Byli tu tacy - byli tu przecie
Ci, co mądrości szukają w świecie.

Na jesionowym tym jadłem stole
Z mężem, co dla niej znosił i bole,
Het! zza wielkiego przybyłym morza.
Ten sprawę Węża na pamięć umiał
I znał, co ręka czyni z nim Boża:
Słuchałem długo - ażem się zdumiał!

Długo słuchałem tego pielgrzyma!
Co jabłoń owdzie posadził złotą,
Gdzie łucznik konia waszego trzyma,
Tę, mówię, jabłoń posadził oto,
Błogosławieństwa znak kładąc na niej -
A odtąd co rok owoce niesie,
Wonność po całym rozlewa lesie,
Ptastwo ją mija, robak nie rani -
(IV, 171)

Przedstawiając księżetom w ten sposób mit o drzewie życia, skieruje ich następnie starzec w góry w poszukiwaniu tajemniczego źródła, symbolizującego wodę życia, która pozwoli na pokonanie wawelskiego smoka. W dramacie Norwida mitologiczne motywy drzewa życia i wody życia sąsiadują ze sobą i łączą się, podobnie jak dzieje się to w wielu najdawniejszych wierzeniach, np. wedle Asyryjczyków „król żył w przyjaźni z bogami w bajecznym ogrodzie, w którym znajduje się Drzewo Życia i Woda Życia”⁵. Wprowadzając do swego dramatu mity o drzewie życia i wodzie życia, ustanowił poeta uniwersalny kontekst dla rodzimego podania o smoku wawelskim. W związku z zagrożeniem, jakie stwarza smok dla Krakowa, przybywają morskim szlakiem do Polski Skandynawowie, także dysponujący określoną wiedzą na temat walki z gigantycznymi potworami. Jeżeli o mędrca z dalekiego Wschodu dowiadujemy się jedynie z relacji Pustelnika, przy czym rosnące nie opodal jaskini starca złote drzewo jest dodatkową jeszcze, niejako materialną formą poświadczenia obecności pielgrzyma, to skandynawscy żeglarze jawią się bezpośrednio w toku zdarzeń dramatu, a wódz ich w obszernym dialogu z Rakuzem bogato i wszechstronnie prezentuje morską genealogię i tradycję swego plemienia.

Szlaki morskie zakorzenione są niejednokrotnie bardzo głęboko w dziejach kultury europejskiej. Podmiot wiersza *Z listu (Do Włodzimierza Łubieńskiego)* płynący z Neapolu do Palermo ma świadomość, że przemierza szlak Cycerona, który jako konsul rzymski podążał tędy niegdyś z misją dyplomatyczną do greckiego plemienia Sikulów. Fakt, że podmiot wiersza podróżuje parostatkiem, gdy Cycero płynął „*na nawie wiosło-skrzydłej, dzwoniącej pieśń*” (I, 97), wskazuje na wpływ stuleci, w ciągu których dokonała się kumulacja technicznych i cywilizacyjnych doświadczeń ludzkości, owocująca oto przejściem z epoki żagli w epokę pary. W morską przestrzeń tego wiersza wpisana zostaje jeszcze jedna opozycja, wynikająca tym razem z kumulacji historycznych doświadczeń ludzkości. Cycero w swej misji reprezentował interesy rzymskiego imperium, dążącego do podporządkowania sobie wszystkich narodów i plemion; podmiot wiersza przybywa z kraju leżącego na północy Europy, dławionego przez imperializm i totalitaryzm carskiej Rosji. Padające w samym zakończeniu wiersza autookreślenie podmiotu: „*syn Grymhildy*” (I, 99) uruchamia z kolei paralelę historyczną z barbarzyńskimi plemionami północnymi, które pokonały Rzym; uruchamia zarazem paralelę literacką, przywołując na pamięć przesłanie i szlaki morskie *Irydiona* Zygmunta Krasińskiego.

Poprzez szlaki morskie śledzi Norwid analogie i nawarstwienia historyczne, a także przemiany tradycji. W poemacie *Epimenides* narrator kierujący się wraz z ekspedycją naukową na Kretę snuje

³ J. Maślanka, *Literatura a dzieje bajeczne*, Warszawa 1984, s. 251.

⁴ M. Eliade, *Sacrum, mit, historia*, Warszawa 1970, s. 157.

⁵ M. Eliade, *Historia wierzeń i idei religijnych*. T. I, Warszawa 1988, s. 54.

refleksje nad tym, że koło południowych brzegów wyspy płynął przed ponad osiemnastoma wiekami „okręt niosący na sobie S-go Pawła Apostoła do Miletu, Syrakuz, Regium i do Rzymu” (III, 58). Na podstawie występującego w *Liście do Tytusa* nawiązania św. Pawła do Epimenidesa przypuszcza narrator, że „Apostol-jeniec, przepływając owdzie, wspominał był Epimenidesa” (III, 58), otoczonego legendą mędrcą, który na sześć wieków przed Chrystusem był wielkim nauczycielem ludzkości, a żył właśnie na Krecie. Półtorastronicowy wstęp do poematu, koncentrujący się wokół postaci Epimenidesa i św. Pawła, zarysowuje taki model tradycji, który nie funkcjonuje już w dziewiętnastym stuleciu, zdominowanym przez materializm, racjonalizm, sceptycyzm, scjentyzm; współczesny model kultury został karykaturalnie zaprezentowany w poemacie poprzez obraz ekspedycji naukowej, która posługuje się narzędziami badawczymi całkowicie wykluczającymi możliwość dotarcia do humanistycznej prawdy.

Nie jest tymczasem obca Norwidowi myśl, iż morskie szlaki prowadzić powinny do odkrywania prawdy, zdobywania wartości o nieprzemijającym charakterze. W *Notatkach z mitologii* szeroko pisze poeta o wyprawie Argonautów po Złote Runo (VII, 298-299). W poemacie *Assunta* (1870 r.) apokaliptycznej współczesności przeciwstawia narrator odkrycie głębokiej, absolutnej prawdy i kończy pieśń pierwszą wizją zbudowania świata ludzkiego na najbardziej autentycznych fundamentach, a dla uwyślnienia swej idei przywołuje mit o Heraklesie, w swych licznych morskich wyprawach zakładającego niejednokrotnie miasta i kolonie na napotkanych brzegach:

O! wy, którym się roilo, że nagle
Poezja znikła, lub się kałem plami,
Bałwan wasz cisnę w wodę - nad nim żagle
Rozepnę - na twarz stąpię mu nogami,
Gdzieś wyląduję - złożę Herakle!...-
(III, 273)

O istocie morskiej cywilizacji

Przez twórczość Norwida przewija się wątek refleksji nad cywilizacją morską, przechodzący w refleksję nad genezą i istotą kultury ludzkiej jako takiej. Poeta daje wyraz swemu przekonaniu o kulturowym charakterze morza, o determinującym wpływie morskiego milieu na powstawanie i kształtowanie się cywilizacji. Przede wszystkim starożytna Fenicia dostarcza Norwidowi przykładu inspirowania przez morze kulturotwórczego wysiłku człowieka, stymulowania technicznego i cywilizacyjnego postępu. W traktacie (*Słowo i litera*) (1851 r.) stwierdza pisarz, że w porównaniu z innymi ludami odległej starożytności lud fenicki znajdował się w sytuacji o tyle szczególnej, że „ojczyzny jakby nie miał, na wybrzeżu morza zaczepiony” (VI, 315), górzyste, stronne wybrzeża nie sprzyjały lądowej egzystencji i czymś wręcz nieuchronnym i imperatywnym było skierowanie się ku morzu.

Podjęli Fenicjanie wysiłek zbudowania okrętu, by opanować niebezpieczny żywioł morza i móc poruszać się po niezmierzonych wodnych obszarach. Hegel w swej filozofii dzieł podkreślił doniosłość i niezwykły charakter tego wynalazku, jakim jest okręt, nie przypisując zresztą tego wynalazku żadnemu konkretnemu narodowi: „Temu żywiołowi podstępny i przemocy - mówił o morzu Hegel - przeciwstawia człowiek tylko zwyczajny kawałek drewna i zdając się tylko na własną odwagę i przytomność umysłu, porzuca twardy grunt i puszcza się w groźne odmęty, mając pod sobą tylko to oparcie, które sam sobie stworzył. Okręt, ów łabędź morza, zwinny, miękkimi ruchami prujący wodne przestworza lub zataczający na nich dalekie kręgi, jest narzędziem, którego wynalezienie przynosi największy zaszczyt zarówno odwadze, jak rozsądkowi człowieka”⁶. Ignacy Domeyko nie zawaha się nazwać okrętu „najciekawszym dziełem sztuki ludzkiej”, opisując żaglowiec „piękny w formie swojej, będącej wypadkiem natury rzeczy, matematycznych wymiarów prawdy i konieczności”⁷. Norwid w swej ocenie doniosłości wynalazku Fenician pójdzie znacznie dalej. Budując okręt, lud fenicki dokonał rewolucyjnego przejścia od epoki architektury do epoki słowa. Gdy budowniczowie indyjscy, babilończycy, egipcj, meksykańscy stawiali swe piramidy, wieże i obeliski, byli w znacznym stopniu zdeterminowani przez niemal przygotowany już i niejako narzucający się materiał skał i kamieni, co ostatecznie przeszkodziło im w uświadomieniu sobie alfabetu form architektonicznych, jak też w wyprowadzeniu z języka architektury fundamentalnego pojęcia

konstrukcji. Epokowego przewartościowania relacji między materią i formą, tworzywem i konstrukcją dokonali Fenicjanie, gdyż przy budowie okrętu idea, koncepcja, uświadomiony zmysł twórcy musiały uzyskać pozycję nadrzędną i prymarną w stosunku do materiału i narzędzi, a świadome posługiwanie się językiem architektury wymagało wyróżnienia w nim alfabetu i konstrukcji. O skutecznym poruszaniu się statku po wodzie decyduje przede wszystkim jego konstrukcja; w traktacie *Sztuka w obliczu dzieł* (1850 r.) mówi Norwid o niezbyt jeszcze udanych próbach zbudowania okrętu, charakterystycznych dla epoki, w której pojęcie konstrukcji nie było jeszcze należycie wyodrębnione i uświadomione: „Konstrukcja-okrętów, niedalekie podróże mogących wytrzymać, następstwem była opóźniona (do-chodzonej) konstrukcji w ogólności, a tej znowu następstwem nieszerokie lub nieodpowiednie przemysłowe środki rozwinięcia” (VI, 291). Oprócz pojęcia konstrukcji, idea apriorycznej i transcendentnej w stosunku do tworzywa i narzędzi produkcji, dali Fenicjanie światu alfabet, wydobywając go z prototypów form geometrycznych i architektonicznych (trójkąt-piramida-A, prostopadła-obelisk-I etc.), w rezultacie czego stali się „dla pierwszej epoki słowa rewolucją” (VI, 315).

Kolejny wkład morskiego ludu Fenician do kultury powszechnej polega na ukonstytuowaniu wiedzy ludzkiej na metafizycznych, transcendentnych podstawach, do których dostęp umożliwia sztuka patrzenia w gwiazdy, opanowana do perfekcji przez żeglarzy. Jeśli zbudowanie okrętu wiązało się z wyłonieniem konstrukcji i alfabetu z języka architektury, to żegluga przynosiła umiejętność czytania w alfabecie gwiazd, stanowiącym absolutny wzorzec dla alfabetu ludzkiego: „pierwszym dla ludzi alfabetem był firmament, gwiazdy, konstelacje: tam się wzroki jednaly wszystkich wzrok nad ziemię podnoszących, i stamtąd też spadły im pojęcia: pół roku - równość - znaczeń - liter...” (VI, 323). Kunszt nawigacji posiadany przez fenickich żeglarzy przynosił w efekcie „pojęcia astronomii” (VI, 315), wiedzę kosmologiczną, dotyczącą początku i końca świata, traktującą o przeszłości, czasie, całym porządku stworzonym⁸, dawał podstawę formacji kulturowej, określonej w swym myśleniu przez „ideę universum”⁹, formacji obejmującej następnie cały świat starożytny i asymilowanej przez chrześcijaństwo średniowieczne; od tradycji tej odetnie się kultura nowożytna i Voltaire będzie określał astronomię pitagorejczyków jako galimatias¹⁰. Norwid pokazał w dramacie *Kleopatra i Cezar* (1871 r.), iż znana była doskonale w starożytnym Egipcie sztuka kontemplacji gwiazdowego firmamentu, najchętniej uprawiana na pokładzie statku lub łodzi (V, 93, 101). Wódz skandynawskiego plemienia w *Kraksie* swoje żeglarskie powołanie i kunszt kontemplacji gwiazdowego firmamentu wywodzi z tradycji Fenician:

Dziadowie moi od Fenician wzięli
Mądrość pływania po morskiej topieli:
Bo nie znam więcej nic miłszego Bogu,
Jak, w gwiazdy patrząc, uwijać w pirogu
Po niezgłębionych toniach Bożej woli -
(IV, 194)

Jeszcze jednym niezwykle istotnym wyznacznikiem morskiej cywilizacji Fenician wskazanym przez Norwida jest aspekt praxis, rozpowszechniania osiągniętej wiedzy po wszystkich kontynentach kuli ziemskiej. Dzięki fenickim żeglarzom zostają „w praktykę rozpowszechnienia wprowadzone” (VI, 315) tak ich własne zdobycze, jak rewelacje innych ludów:

Alie fenickie nawy rozwioślone lecą
I na cały świat niosą wiedzy błyskawice
Zarzucając alfabet i srebrne kotwice.
(*Rzecz o wolności słowa* (1869 r.); III, 581)

W *Notatkach z mitologii* zestawia Norwid Fenician z innymi jeszcze narodami nadmorskimi, zdeterminowanymi poniekąd do budowania morskiej cywilizacji: „Fenicia - między Libanem a Mediterraneane. Memur Sydończyków uczy odzienie ze skór robić i puszcza pierwsze drzewo ścięte na fale, czyniąc zeń nawę (naciśnięci musieli być, jak pierwszy Wenecjanie, Genuńczycy, Holendrzy” (VII, 277). Fenicjanie są jednak narodem morskim najbardziej bodaj przez poetę preferowanym, wyróżniającym się już choćby swą prastarą, ledwie z mroku historii wyłaniającą się tradycją; toteż wyrazi przypuszczenie narrator *Cywilizacji*, że język marynarzy, któremu przysłużył się na statku żaglowym, „może jeszcze fenickie ma w korzeniu swoim pierwiastki” (VI, 46). Tradycja to

⁶ G. W. F. Hegel, *Wykłady z filozofii dzieł*. T. I, Warszawa 1958, s. 136.

⁷ I. Domeyko, *Moje podróże*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1963, t. II, s. 38-39.

⁸ *Theories of the Universe. From Babylonian Myth to Modern Science*, Glencoe Illinois 1957, s. VII. (ed. by M. K. Munitz).

⁹ J. Moreau, *L'Idée d'Univers dans la pensée antique*; cyt. za: N. M. Wildiers, *Obraz świata a teologia*, Warszawa 1985, s. 23.

¹⁰ Cyt. za: T. Gomperz, *The Development of the Pythagorean Doctrine*, w: *Theories of the Universe*, s. 32.

niewątpliwie kolejny istotny wyznacznik morskiej cywilizacji w ujęciu Norwida, przy czym przez tradycję należy tu rozumieć nie tylko chronologiczną dawność, ale przede wszystkim określony model formacji kulturowej, mający nieprzemijalną, uniwersalną wartość w perspektywie całych dziejów ludzkości.

Fenomenem dla morskiej tradycji szczególnie reprezentatywnym jest statek żaglowy. Jak widzieliśmy, z jego skonstruowaniem skłonny był pisać wiązać jeden z najdonioślejszych przełomów w dziejach cywilizacji. Żyjąc na przełomie epok, jednej należącej bezsprzecznie do żaglowca i drugiej coraz bardziej bezapelacyjnie zdominowanej przez parostatek, Norwid widział w statku żaglowym symbol dawnej, kwintesencji wartości, którym coraz bardziej ekspansywna i zaborcza cywilizacja wielkoprzemysłowa niosła śmiertelne zagrożenie. Dlatego w Norwidowych opisach statku żaglowego widzieć trzeba światopoglądową i aksjologiczną opcję, polemiczny oścień wymierzony przeciwko wiekowi współczesnemu.

W twórczości poety statek żaglowy rozbrzmiewa muzyką. W wierszu *Z listu (Do Włodzimierza Łubieńskiego)* Cypero, jak pamiętamy, płynie „na nawie wiosło-skrzydłowej, dzwoniącej pieśń”. W *Cywilizacji* zaznaczona jest wyraźnie analogia między statkiem żaglowym a instrumentem muzycznym, bo oto deski pokładu „wszystkie są jakoby wielko krzypiec pięknie wygięte” (VI, 46). Gdy płynie „Thalam”, okręt królowej Kleopatry, można „poić się muzyką” (V, 59), słysząc wyraźnie „muzykę wiosel” (V, 83), przypominających „narzędzia muzyczne”:

Galera królowej Egiptu

Poruszyła się w porcie, skąd masztowe liny,
Przepojone woniami, zabrzmiąły w powietrzu
I doniosły tu zapach... gdy trzy ławy wiosel,
Urobionych na wzorze narzędzi muzycznych,
We falach zwiste, akord wydały, i owy
Kręgami ich dopływa echa...

(V, 59)

Wszystko wskazuje na to, że statek rozbrzmiewa muzyką, jaką wydają obracające się planety, gwiazdy i cały wszechświat. Może zaś statek brać udział w wielkim koncercie świata, ponieważ jest jednym z najdoskonalszych dzieł, jakie wydała starożytna cywilizacja. Jeżeli żeglarze kierowali się w swej sztuce nawigacji gwiezdnym alfabetem, to konstruktorzy wsłuchiwali się w muzykę kosmosu i zbudowali statek zgodnie z wiecznymi prawami rządzącymi całym wszechświatem. Mówiąc, że konstrukcja żaglowa naśladuje harmonię kosmosu, warto może wspomnieć, iż samo słowo harmonia oznaczało pierwotnie spoidła przywiązaniu okrętu i dopiero później „termin rzemieślniczy otrzymał analogię artystyczną, społeczną i wreszcie znaczenie spoidła nieba i wszechświata”¹¹. Czy etymologia ta nie wskazuje na nic więcej, niż tylko na paradoksalną i anegdotyczną karierę, jaką słowo z zakresu budowy okrętu zrobiło na terenie kosmologii i metafizyki? Poprzestać wypadnie na stwierdzeniu, że między konstrukcją żaglowca a strukturą kosmosu zachodzi głęboka analogia, będąca wynikiem naśladowania przez budowniczych okrętu tej matrycy uniwersalnych norm i prawideł, jaką był porządek wszechświata; i że generalnym przeciwieństwem statku żaglowego jest parowiec, którym nie rządzą już prawa kosmiczne, a jedynie prawa mechaniczne, tak znamienne dla nowożytnej formacji cywilizacyjnej.

Ostatni aspekt myślenia Norwida o cywilizacji morskiej wiąże się z charakterystyczną dla historiozofii pisarza tezą o determinującym wpływie środowiska przyrodniczego na losy narodów i jednostek. W tezie tej, wypowiedzianej przez Norwida w noweli *Stygmat* (1883 r.) widziano niekiedy wyraz „fatalizmu dziejowego, ślepej przyrodniczej konieczności”, tchnie ona „pesymizmem, łamiącym wiarę w wolność, swobodę życia jednostkowego i zbiorowego”¹². Należałoby stwierdzić, że z pewnością zakładał poeta oddziaływanie czynników przyrodniczo-geograficznych na kulturę i historię, jednakże pesymizm i fatalizm nie musiały być wcale jedynymi i jednoznacznymi konsekwencjami takiego założenia. W wizji zaprezentowanej w noweli przesuwają się narody i postacie wyróżniające się zdecydowanym piętnem charakterologicznym, jakie wycisnęły na nich przyrodnicze warunki bądź historyczne okoliczności, nie wydaje się wszakże, aby piętno to było za każdym razem wyłącznie negatywne i defetystyczne w swym wydźwięku. Z pewnością argumentu na rzecz interpretacji fatalistycznej dostarczają Tatarzy obciążeni stygmatem stepu, a także władcy pogańs-

kiego Rzymu, Kaligula i Neron, napiętnowani kolejno przez stygmat obozu wojskowego i przez stygmat „przemysłu-sztuki” (VI, 126). Natomiast z dwoma pozostałymi składnikami wizji zawartej w noweli łączyć można zgola pozytywną wykładnię, która głosiłaby, iż wpływ wewnętrznych determinant na społeczeństwo może okazać się konstruktywny i wartościowy. W ujęciu Teutonów, naznaczonych stygmatem lasu, pozostaje Norwid zgodny z tzw. leśną teorią gotyku, wywodzącą najistotniejsze cechy i walory średniowiecznego stylu architektonicznego z naśladowania natury, przejmowania jej form nieukończenie bogatych i różnorodnych. Ostatnim przykładem, szczególnie nas tu interesującym, są Normandowie, naznaczeni stygmatem morza: „oni niosą owoc STYGMATU MORZA, oni urobioną w burzach i nawałnościach organizację okrętową przenoszą na ląd historii, i dlatego są organizatorami dyktatorialny mającymi sens i twardą ręką okrętowego kapitana. To ewangelie swoją morze historii podało!... i nic więcej” (VI, 125). Zacytowana wypowiedź należy do fantastyczno-wizyjnej postaci, nazywanej Kształtem, która wyklada narratorowi sens przesuwających się we śnie obrazów narodów, a kończąc tę wypowiedź dopowiedzenie „i nic więcej” ma za zadanie rozwiązać złudzenia narratora, jakoby stygmat morza nadawał normandzким żeglarzom rys szlachetny i predysponował ich do piastowania godności publicznych i sprawowania władzy: „- Ci zaś - rzekłem - co gdy wyskoczyli lekko z długich łodzi, zdawali się, iż do włości swoich powróciwszy, królują, rządzą, sprawują publiczne rzeczy i monarchami są, gdziekolwiek wylądowali, a nieledwie że cały znany świat posiadli?...” (VI, 125). Ta dialogowość i jednocześnie wyrażna dwukierunkowość interpretacyjna towarzysząca przedstawieniu Normanów w noweli Norwida pozwala na wyciągnięcie wniosku, że autor poszukiwał możliwości przezwyciężenia skrajnych konsekwencji tezy determinizmu przyrodniczo-geograficznego. Przypuszczenie takie wsparte może być również argumentami spoza tekstu noweli. Pierwszego argumentu dostarczyć mogą nasze dotychczasowe rozważania, dotyczące głównie zapytania pisarza na rolę odegraną przez morską cywilizację Fenicjan na arenie dziejów powszechnych. Najwyraźniej zdeterminowani przez warunki geograficzno-przyrodnicze do „uprawy morza”, niemal wyłącznie i bez reszty morzu przypisani, Fenicjanie wypracowali wartości o charakterze uniwersalnym, które stały się następnie najtrwalszym kapitałem ogólnoludzkiego dziedzictwa. Drugiego argumentu dostarczyć mogą inne jeszcze wypowiedzi pisarza o Normanach, rozsiane w jego twórczości, zwłaszcza zaś w korespondencji. Okazuje się, iż Normanowie cieszyli się znacznym zainteresowaniem Norwida, darzył ich poeta wielką estymą i sympatią, a co najciekawsze, wywodził z nich swoją linię genealogiczną.

W *(Autobiografii artystycznej)* (1872 r.) stwierdził Norwid: „Norwidy, a pierwotnie Norwithy, na Litwie i Żmudzi Norwity, w wymawianiu mazowieckim przez *d* stwardniałe, datują od wycieczek normandzkich na brzegach mórz północnych” (VI, 560). Obok doszukiwania się w swym nazwisku pierwiastków normańskich zdarza się też często pocięć sugerować związek między używanym przez jego ród herbem Topór a skandynawskim Młotem Odyna: „Żadnego wielkiego dostojnika w rodzie Norwidów nie było - zwykła amarantowa szlachta - i tylko dwa słowa o nich Kronikarze mówią: „służą rycersko”, tudzież: „starożytni” - toteż najstarszy herb polski dano im przez starożytność dla podobieństwa jego do znaku Norwith-ów, to jest Młota-Odyna” (VI, 560). Dlatego też w przydaniu sobie przez podmiot wiersza *Z listu (Do Włodzimierza Łubieńskiego)* miana „syn Grymhildy” widzieć można aluzję autogenealogiczną samego poety. Jak się wydaje, nie mamy tu tylko do czynienia z „genealogicznymi fobiami i maniami pisarza”, z jego „małostkowymi manifestacjami swojej odrębności etnicznej”¹³, ale z myśleniem w kategoriach modnej w romantyzmie „poezji Północy”; jak pisze Maria Grzędzińska, „nordyzm Norwida jest tradycyjnie romantyczny i polega na nazywaniu się 'Grymhildy synem' z powodu naiwnego wywodu heraldycznego”¹⁴. Wszystko to każeby tym uważniej spojrzeć na obecność Normanów w *Stygmacie* i nie traktować wypowiedzianej w związku z nimi pesymistycznej tezy deterministycznej jako ostatecznej i całkowitej reprezentatywnej dla stanowiska autorskiego. W świetle przedstawionych analiz Norwidowego myślenia o cywilizacji morskiej adekwatna wydawałaby się konkurencyjna teza o inspirującym i konstruktywnym wpływie morza na kulturę ludzką.

¹¹ S. Vincenz, *O dziedzictwie helleńskim*, w: *Po stronie dialogu*, Warszawa 1983, t. 1, s. 244-245.

¹² K. Klein, *Uwagi o 'Stygmacie' Norwida*, „Ruch Literacki” 1928 nr 1, s. 16.

¹³ A. Witkowska, *Wielcy romantycy polscy*, Warszawa 1980, s. 258.

¹⁴ M. Grzędzińska, *Nie nawiązane ogniwo rozwojowe poezji polskiej*, w: *Cyprian Norwid. W 150-lecie urodzin*, Warszawa 1973, s. 143.

MITOLOGIA SŁOWIAŃSKA W „WIETRZE OD MORZA” S. ŻEROMSKIEGO

Chociaż często pisano o „*Wietrze od morza*” Żeromskiego i chociaż mamy zarys monograficzny tego utworu, to niewiele powiedziano dotychczas o jego mitologii słowiańskiej. A przecież Żeromski nie mógł jej pominąć, jeżeli opowiadał o czasach przedchrześcijańskich na Pomorzu Zachodnim i Środkowym.

Już w pierwszej opowieści słowiańskie wierzenia będą czytelne w apotropeicznych cechach roślin i sosen broniących wrogowi wstępu na Okcywskie Wzgórza. Potem ujawniają się one pośrednio w postaci Smętka, której zło jest obce i tutejsze, skandynawskie i słowiańskie; tak skandynawskie jak wierzenia najeźdźców i tak słowiańskie jak wierzenia Słowian, które stworzyły prawa natury. Obce zło Smętka zmieniło nawet oblicze słowiańskich demonów, o których Żeromski będzie wspominał.

Najbogatszy obraz słowiańskiej religii Żeromski przedstawi na Pomorzu Zachodnim, skupiając przede wszystkim swoją uwagę na Swarżycu z Radogoszcy. Natomiast Pomorze Środkowe będzie pozbawione tych wieści. Jedynie podczas misji św. Wojciecha i najazdu Krzyżaków autor będzie mówił o dębach Perkunosa, ale to już nie wierzenia Słowian. Godne jednak powinno być uwagi, że mamy w tych relacjach wieści historyczne i mityczne. Żeromski bowiem zaakcentuje wtenczas mit sakralnej przestrzeni i później mit drogi, którą przybywali na te ziemie obcy, najczęściej oczywiście żli, niosący śmierć.

Kiedy Pomorze schryścianizowano, słowiańskie wierzenia ostaną się jeszcze w ludowej demonologii i zabobonnych praktykach. Mamy tego najlepszy dowód w rytualnym zabójstwie „czarownicy” z helskich Chalupeł. I to ostatni relikw przedchrześcijańskich wierzeń w „*Wietrze od morza*” Żeromskiego, godny jednak uwagi, bowiem okazujący swoją rację istnienia w treści tego utworu, jeżeli rozważamy ją z pozycji słowiańskiej mitologii.

○○○

„*Wiatrem od morza*” Stefana Żeromskiego interesowano się wielokrotnie, ale zawsze brakowało czasu, by dłużej zatrzymać się nad jego mitologicznym twórczym. Kiedy więc ukazał się „zarys monograficzny” tego utworu¹⁾, zaistniała nadzieja, że Jan Kucharski poświęci słowiańskim treściom wiarygodnym więcej miejsca, ale i tutaj powiedziano o nich niewiele. Szkoda, bowiem z mitologią słowiańską interpretacja „*Wiatru od morza*” byłaby pełniejsza i ciekawsza.

Marynistyczna trylogia Żeromskiego już tytułami i treścią kolejnych utworów nie pozwala zapomnieć o słowiańskiej religii. Najpierw przypomina Żeromski święte WODY „*Wisły*”, potem „*WIATR od morza*” i wreszcie SŁOŃCE „*Międzymorza*”. Najbogatszy jednak kompleks mitologicznych treści jest czytelny w centralnym utworze trylogii - w „*Wietrze od morza*”.

Jego zamysł zrodził się w roku 1920, kiedy Żeromski był po raz pierwszy w Orłowie, a spełnił się w dwa lata później:

„Całość przedstawiała się jako sfałszowana, rozpisana na obrazy historia pobrzeża bałtyckiego i przyległych połaci lądu od czasów zamierzchłych aż po najświeższą, bezpośrednią współczesność”²⁾.

Najdawniejsze dzieje słowiańskiego Pomorza poznajemy więc w pierwszych opowieściach, zatytułowanych w wydaniu z 1949 roku przez Stanisława Pigionia jako „*Napad Jutów*”, „*Smętek*”, „*Drang nach Osten*”, „*Śmierć św. Wojciecha*”, „*Los Zbigniewa*”.

Wędrując ze Smętkiem po słowiańskim Pomorzu, z przewodnikiem „całkiem konkretnym i historycznym”³⁾, jak mówił Kazimierz Wyka,

poznajemy także słowiańskie wierzenia. Smętek ma bowiem wiele w sobie z wikinga i „czarnego łowcy”⁴⁾, ale i z kaszubskiego diabła. Lecz zanim się pojawi, najpierw mamy okazję poznać Żeromskiego religię natury, w której jest tak czytelna lektura Spencera, Brandesa i Świętochowskiego⁵⁾, a także Jamesa i Kraszewskiego. Związek człowieka z naturą jest tutaj doskonale uobecniony w micie puszczy, opowiedzianym w naszej literaturze najpierw tak udanie w „*Starej baśni*”, a potem z powodzeniem funkcjonujący w *Młodej Polsce*⁶⁾. Chociaż w „*Wietrze od morza*” przede wszystkim zasługą Żeromskiego jest tak konieczna w jego percepcji aktywizacja wszystkich zmysłów⁷⁾. Oczywiście, pisarz nie czyniłby tego dla samej li tylko prezentacji puszczańskiego krajobrazu. Sens jest głębszy i powinno się go szukać przede wszystkim w woli poznania mentalności niegdysiejszych mieszkańców Pomorza oraz ich zapomnianych wierzeń, co wzajemnie się uzupełniało. Słowiańska religia nie była także obojętna Kraszewskiemu, lecz miał on łatwiejsze zadanie - opowiadał w „*Starej baśni*” egzystencję li tylko w nadgoplańskiej puszczy - od Żeromskiego, który musiał jeszcze pamiętać o znaczącej tutaj roli morza. A tę przestrzeń nasz twórca dopiero poznawał.

W opowieści „*Napad Jutów*”, opowieści inicjującej „*Wiatr od morza*” jest to już w pełni czytelne. Morze sprzyja tutaj głównie Pomorzanom - wita nieproszonych gości szalejącym sztormem, natomiast gospodarzom zapowiada grożące niebezpieczeństwo hukami fal bijących o brzeg niczym „młoty stołomów”. Wrogim tej ziemi Danom nieprzychylny jest również wiatr, który przeszkadza im bezpiecznie wyjść na ląd. I wreszcie nie chce przyjąć napastników wybrzeże. Dzioby ich korabiorów worują się jedynie w lód, zdający się uosabiać czającą się wszędzie śmierć i martwo dźwięczący pod ich stopami, jakby bronił spotkania z tą ziemią (tym bardziej musiało to być bolesne, kiedy „Pięta uderzała o grude calizny!”⁸⁾, s. 34)⁹⁾.

Bronić będzie wstępu na tę ziemię przyroda. Nie tak łatwo można ją pokonać, jeżeli trzeba przebyć obszar porośnięty korzeniami żarnowca, porostami, krzakami głogu, iwiną i terek - apotropeicznych roślin broniących przed demonami i wszelkim złem. Chocym były jedynie przeznaczone owe jamy i pieczary, wygryzione przez morze w urwistych brzegach. W nich mogli się chronić nieszczęśliwi żeglarze. Tak było na dole, natomiast na górze rosły już słowiańskie sosny, panujące królewską czerwienią pni nad okolicą i strzegące jakby tej ziemi. W XVIII i XIX wieku czerwonymi najczęściej nazywano drzewa iglaste, a sosny nadto z racji kory o złotym odcieniu mogły jeszcze zyskiwać opiekę boga piorunów. Były one również Drzewami Świata, bo miały nie tylko igły odstraszające demony, ale i jadalne owoce (Słowianie uważali za przysmak pieczone ich pąki) oraz sok nadający się do picia¹⁰⁾. Znając więc ich mityczną funkcję, tym bardziej sensowna zdaje się być relacja o nich podczas tak dramatycznej sytuacji i w tym właśnie miejscu: „Na szczycie góry, tak wyniosłym, że szum morza do połowy osłabły ku niemu przypada, szamotały się w wichrze barwne sosny. Czerwone ich pnie były strzeliste i gładkie, czuby ubarwione najczarowniejszą zielenią. Zdawało się pędzącym wzgórze, że te puszcza czatownice i wysłanki cichych lasów śpiących w spokoju lądowej zimy podają hasła na trwogę, że swe korzenie chcą wysiepać znad przepaści i że krzyk niemy szamoce się i wyrwa ku swoim w ich splątanych gałęziach” (s. 34-35).

¹⁾ A. Hutnikiewicz, *Żeromski*, Warszawa 1987, s. 145.

²⁾ J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego. *Zarys monograficzny*, Gdańsk 1989.

³⁾ K. Wyka, *Szkice literackie i artystyczne*, Kraków 1956, t. I, s. 211.

⁴⁾ J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 64.

⁵⁾ Por. S. Żeromski, *Dzienniki*, t. 2. Warszawa 1965, s. 184.

⁶⁾ Por. S. Żeromski, „*Powieść o Udałym Walgierzu*” (1905), M. Łopuszańska, „*Obrońcy bogów*” (1899), W. Orkan, „*Drzewie*” (1911), S. Tatar, „*Za słońce*” (1908), L. Stasiak, „*Brandenburg, kraina słowiańskich mogił*” (1902), „*Bolesław Chrobry*” (1903-1904).

⁷⁾ Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 62.

⁸⁾ Wszystkie cytaty pochodzą z: S. Żeromski, *Wiatr od morza, Wisła, Międzymorze*, w: *Dziela*, Pod red. S. Pigionia, wstęp H. Markiewicza, t. V, Warszawa 1957.

⁹⁾ M. Cetwiński, M. Derwich, *Herby, legendy, dawne mity*, Wrocław 1989 s. 44, 53, 59-60.

Zanim Jutowie sforsują Oksywskie Wzgórze będą musieli jeszcze przebyć bagnisty teren, niczym mityczne wody śmierci, jak powiedziałby Poe, oraz pokonać urwisko, nad którym wznosi się gród. Oczywiście, dla zaprawionych w bojach to nic strasznego. Kiedy więc stoczą ze sobą śmiertelny bój wróże walczących, napastnicy ruszą na tę ostatnią, najtrudniejszą przeszkodę: „Drużyna Rōrika pomknęła na wroga, gołą dłonią czepiając się kołców głogu i igieł tarniny, ostrych bylin charszczu ostrego i kłaczów takrocznego żarnowca” (s. 38).

Na zboczu rosną przede wszystkim rośliny o apotropeicznych cechach, zabezpieczających przed złem niczym owe drzwi z dworzyszczą Mściwą nabijane jesionowymi kołkami¹⁰. Najpierw mamy tam głóg i tarninę, potem charszcz i żarnowiec, i jakby było tego mało, zimowa zmarzlina sprawia, że z Oksywskiego Wzgórza czyni Żeromski baśniową szklaną górę.

Na nic jednak zdają się te przeszkody dla rycerzy Północy nie znających przegranej i wspomaganych mocą zła. Opowiada to najlepiej pieśń Skalda¹¹, zwanego przez Żeromskiego Smętkiem. Z nim właśnie i z normańskimi oraz germańskimi najeźdźcami pojawiło się obce ludowi tej ziemi zło - zło Odyna i Fenrira, o których tak śpiewał: „Słyszeli wszyscy w tej pieśni pochwałę wilka idącego po strawę na pole ludzkiej walki i pochwałę ptaka kruka, który za zdobycwami polata na pobojowiska pełne trupów bezwładnych, bezsilnych i śmiesznych” (s. 36).

Dlatego kolejną opowieść zapowie już Żeromski imieniem Smętka, przybyłego do tej nadmorskiej słowiańskiej arkadii, opowiadanej w dwóch pierwszych akapitach (s. 39-40), jako „czarny łowiec”¹², który wpierw „błakał się” i wreszcie tutaj pozostał: „Czarny łowiec, który jako skald z orszakiem Normanów przybiegł był na tę ziemię, błakał się w tych stronach” (s. 40).

Normańscy rozbójnicy pozostawili pamięć o nim i o sobie, jako uosobieniu wszelkiego zła, i z czasem jego postać zakorzeniła się w wierzeniach ludu tej ziemi, i wtenczas „Nadano mu wszędy Smętka imię” (s. 40). Odtąd będzie to zło czynione zarówno w imię sprawiedliwości i niesprawiedliwości, bowiem Żeromski rozróżnia jego dwojakie oblicze. Rozpatrując tę kwestię na kanwie prezentowanych tutaj słowiańskich wierzeń nie powinno się o tym zapominać. Pierwotne zło Smętka to zło najeźdźców, natomiast zło nabyte to zło znane tuziemcom - zło natury czytelne w świecie przyrody.

„Czarny myśliwy” prześladował więc dzieciobójczynie, które wbrew przyjętemu prawu topiły nowo narodzone dzieci, i nie pozwalała być spokojnym ojcobójcom i synobójcom. Słuchały go wreszcie słowiańskie demony. Pierwotne zło Smętka zmieniało w pewnym sensie obraz słowiańskich wierzeń na Pomorzu, co zrozumiałe dla obszaru leżącego nad morzem, dla regionu wzbogacanego systematycznie napływającymi z zewnątrz treściami. Smętek czynił złymi krośnięta, chociaż nie były wcale takimi owe karły przebywające chętnie w krzewach bzu, krzewach czczonych przez Słowian jako święte¹³. Słuchały go „straszydła w skórze jeżowej” (s. 43), które budziły przerażenie wieśniaków niewiadomymi odgłosami straszącymi w chatach, słuchały go mory. Smętek budził żądze, przestaczał kobiety w czarownice i „Wcielał swych wupich, strzygoniów w ciała ludzkie i posyłał na chybił-trafił to tu, to tam między naród człowieczy” (s. 43). Czynił z dziewcząt upiory, a sam bywał często stolemem, i to złośliwszym niż mówiły o stolemach ludowe podania¹⁴.

Bowiem Żeromski, znając wiele o „czarnym łowcy” z Parczewskiego¹⁵, starał się tak dobierać mu cechy z ludowej demonologii, by czynić go szczególnie złym, tak złym, że aż obcym naszej słowiańskiej naturze.

Chociaż Żeromski tak przekonująco opowiada o Smętku na Kaszubach i Pomorzu, to przybył on na te ziemie najpierw z Normanami, potem z „gośćmi” z obcych krajów (s. 44). Jeżeli słusznie mówi Kucharski, że pisarz jego imię i postać pożytył z poematu Derdowskiego „O panu Czârlińskim, co do Pucka po sece jachół” i być może Smętek według Józefa Łęgowskiego czy Adama Fischera był jednym z kaszubskich diabłów, to jak czytamy u Bernarda Sychty była to „w świetle wierzeń ludowych nie określona bliżej postać, będąca zapewne przeżytkiem wierzeń pogańskich, a zepchnięta dziś do roli diabła. Rzeczywiście, sami Kaszubi niewiele umieją powiedzieć o smątku”¹⁶. I w tych słowach jest najwięcej prawdy. Smętek wziął się w „*Wiatr od morza*” od Derdowskiego, który mówił, że to „niezawodnie jaki bożek Smutku, dzisiaj najstarszy z diabłów”¹⁷ i Żeromski także widział w nim relikw dawnych wierzeń, interpretując go zgodnie z mitologicznymi zainteresowaniami Młodej Polski jako twór historyczny i zarazem mityczny. Zainteresowała go przede wszystkim jego postać, uosabiająca absolutne zło - pierwotne i nabyte, obce i tutejsze.

Mitologia słowiańska nie знаła tak złych bóstw, więc jego geneza mogła być tylko obca, tak obca jak ci, którzy napadli oksywski gród. Ich bogowie byli podobnie im groźni i podstępni, bezwzględni i zimni. W północnej aurze słowiańskiego wybrzeża Smętek doskonale się poczuł. Jego zło było najpierw stamtąd, ale wkrótce „bożek Smutku” wzbogacił swoje jestestwo o zło natury tego regionu, tej natury będącej matką słowiańskich wierzeń.

Tak więc umyślnie zainicjował Żeromski „*Wiatr od morza*” zbrodniczym napadem północnych rycerzy, aby mógł zaistnieć taki Smętek, jakiego stworzyła literacka wyobraźnia pisarza na kanwie tragicznej historii tej ziemi. Jego zło mogło być z Północy i Pomorza - z mitologii skandynawskiej i rodzimych wierzeń, ze zła wrogów tej ziemi i mentalności obrońców. Bo trudno byłoby znaleźć w naszej nadbałtyckiej przestrzeni tyle zła koniecznego do stworzenia tej postaci, zła tak obcego słowiańskim bogom i demonom, gdyby nie jej obca promocja tak czytelna w pieśni Skalda. Korzystając więc ze słów Kucharskiego o Smętku, „że skupia on w sobie wszelkie zło przypisywane przez Kaszubów diabłom i innym wrogim człowiekowi duchom i stworom osiadłym na nadmorskiej ziemi”¹⁸, powinno się pamiętać o jego skandynawskich korzeniach. Oczywiście, potem można już o nim mówić jako o diable historycznym.¹⁹

Tak przemieszało się i stopiło obce z rodzimym pojęciem zła, jak Żeromskiego wieści o nim - raz nasycone złem nieznanym kiedyś Pomorzu i Kaszubom, innym znów razem tak swojskim, jak owa walka jeleni na rykowisku czy śmierć nakazywana przez prawo natury. Obcą tej ziemi ponurą żądzę śmierci tuziemcy przyjmowali nader szybko: „Gdy stado uchodziło co siły z rodzinnej ostoji, czarny łowiec pędził z nim na czele szczwaczów spuszczaających srogię psy ze smyczy. Zawziętość jego rosła w biegu, gdy pędzący myśliwi mijali wzgórza i doliny, okrążali jeziora, w skok przebiegali lasy, przepływali rzeki i przesadzali strumienie. Ludzie przestaczali się w psy zaciekle, a psy zapożyły wściekłość od ludzi” (s. 45). I zawsze animatorem i promotorem tych ponurych widowisk był Smętek.

¹⁰ Por. S. Żeromski, *Powieść o Udalym Walgierzu*.

¹¹ Piszę wielką literą, bo utożsamiam go ze Smętkiem.

¹² „Czarny myśliwy” znany był na Pomorzu zaodrzańskim jako „*Nachtjäger*” (nocny myśliwy) - postać budząca postrach wśród okolicznej ludności (Por. A. Haas, *Pommersche Sagen*, Leipzig 1926, s. 39-40). O „Czarnych Rycerzach” mówi o podaniu w Winecie Grzegorz Smółski (G. Smółski, *O pomorskich podaniach dziejowych*, „Biblioteka Warszawska” 1905, t. IV, z. 3, s. 739). Nie była mu zapewne obca treść „*Germanii*” Tacyty, gdzie mówiło się o nadbałtyckim plemieniu germańskim, plemieniu sąsiadującym niegdyś ze Słowianami rugijskimi, o Herojach, których zbroje były czarne i walczyli tylko nocami (Za: E. Sieniawski, *Pogląd na dzieje Słowian Zachodnio-Północnych...*, Gnieźno 1881 s. 248). Żeromski znał mitologię germańską i „czarnym myśliwym” mógł być także Odyń. Według Kazimierza Ślaskiego temat łowów i nocnego myśliwego miał w sobie wiele z mitu Wodana-Odyna (K. Ślaski, *Tysiąclecie polsko-skandynawskich stosunków kulturowych*, Wrocław 1977, s. 58).

¹³ Por. J. Samp, *Z woli morza. Bałtyckie mitopeje*, Gdańsk 1987, s. 47; Por. E. Sieniawski, *Pogląd na dzieje Słowian Zachodnio-Północnych...*, s. 37; A. Parczewski, *Szczątki kaszubskie w prowincji pomorskiej. Szkic*, Poznań 1896, s. 96.

¹⁴ Żeromski skorzystał z opowieści o diabelskich kamieniach przenoszonych przez stolemy (Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 18). Lecz nie były one tak złe (Por. K. Ostrowska, J. Trojanowska, *Bedeker kaszubski*, wyd. 3, Gdańsk 1978, s. 399-400).

¹⁵ Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 20.

¹⁶ Cyt. za: J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 179-180.

¹⁷ H. J. Derdowski, *O Panu Czârlińskim co do Pucka po sece jachół*, Gdańsk 1990, s. 145.

¹⁸ J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 18.

¹⁹ Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 182.

Jego zło przychodziło „stamtąd”, spoza puszczy zamieszkałej przez bartników. Ojców łączyły prawa „od prawieku w społeczność” (s. 47), ale młodzi już chętnie korzystali z obcych wzorów. Porzucali tradycję i dawne przyzwyczajenia, oddając się umyślnie i bezwiednie złu cywilizacji tolerującej tylko prawo silniejszego. Smętek budził również żądzę wiedzy, która przeistaczała się rychło w żądzę posiadania, której finałem były najczęściej waśnie. Żeromski sugeruje nawet, że przedmiotem zawiści mógł być także kult słowiańskich wierzeń. Pomorze Środkowe nie znało np. ani tak bogatych obrzędów, ani świątyń i posągów, jakie istniały na Rugii i Pomorzu Zachodnim. Ich wierzeniom był też obcy taki przepych, jaki niesło chrześcijaństwo. Do puszczańskich mateczników coraz częściej docierały wieści o Arkonie, Stargardzie, Welihradzie, Szczecinie, Kołobrzegu czy Wolinie, zwanym według Żeromskiego także Winetą, czy wreszcie Jomsborgu, gdzie można było spotkać wrogich Kaszubom Jutów. Budziły również zainteresowanie tychże mateczników ziemie Polan, gdzie nad Wisłą, jak nosły wieści, miały być świątynie Izydy i Mitry²⁰. Żądza poznania i posiadania rychło przeistaczała się w żądzę rozboju, jak chociażby w owe zimowe napady na kupieckie statki nieostrośnie zbliżające się do Helu.

Gdyby Słowianie nadbałtyccy żyli tak jak owa łąka zamknięta przez wieki w bryle bursztynu, nie musieliby i nie mogliby poznać zła niesionego przez obcych. Teraz jej postać ujawnia jakby czysty, pierwotny obraz ich duszy²¹. Chociaż łąka jest symbolem triumfu śmierci nad życiem²², to można w niej widzieć także zwycięstwo dobra nad złem, złem atakującym tym agresywniej, im bardziej pragnie się pełni życia, im większa jest dynamika zachodzących przemian. Taką cenę każe sobie płacić cywilizacja. Smętek wszczepił w serca i umysły ludu tej ziemi tęsknoty i pragnienia, które jakże inne od tych, jakie były pierwotnie, jakże inne od dawnych wierzeń.

Dlatego wiosną, gdy bóg-słońce budzi świat do życia, Smętek jest samotny i nie nakłania do czynienia zła. Wówczas siły natury są tak znaczne, że jego wola zła jest bezzilna. Jeżeli więc jego taniec nawet wyraża upojenie śmiercią²³, to przede wszystkim taką, która jest kierowana odwiecznymi prawami natury, a nie prawem człowieka. Jastrząb ma prawo zabijania „dane mu w lenno z wyższa” (s. 57), podobnie wilk, sowa, lis, żmija czy łasica. Dlatego na taniec Smętka, przygrywającego sobie na fujarce z wierzby, która w języku mitu oznaczała „drzewo światła”²⁴, odpowiada tańcem niedźwiedź - prawowity władca życia i śmierci w puszczańskich ostępach. Na prawa natury zgadzało się wszystko, co tutaj żyło, i nawet Smętka ogarnęła ta wiosenna energia.

Taka była prawda życia rządzącego się własnymi naturalnymi prawami, prawda pozwalająca Smętkowi słyszeć „hymn jednej jedynej zgody, zarazem czucia, myśli, żądzę wysiłku i dokonania w skutku śmiercionośnym” (s. 58). Tej pieśni nie mógł się sprzeciwić, wobec niej był sam. Jego cieszyło tylko zabijanie dla samego zabijania, zło dla zła, co pokazał Żeromski w owej naturalistycznej scenie rzezi zorganizowanej przez normańskich najeźdźców czy przytoczonej wyżej scenie polowania. Smętek postępował wbrew prawom natury.

Jednak z jej praw korzystały słowiańskie wierzenia i dopiero teraz, po tak obszernej prezentacji zła Smętka i praw natury, łatwiej można zrozumieć ich tragedię zapowiadaną obrazem jawiącego się odyńca.

Dzik był znaczącą postacią w słowiańskiej mitologii i w wielu religiach świata. Np. w mitologii chińskiej za przeciwnika bóstwa uważano władcę wód, który mógł przybierać kształty niedźwiedzia. Dzik uosabiał także władcę zaświatów, a ludowa wyobraźnia kreowała go na rządzącego siłami ciemności²⁵. Thietmar, przypominając w swojej kronice mit Wioletów, mówił o monstrualnym dziku zamieszkującym Jezioro Doleńskie, którego pojawienie się zapowiadało wojnę; i taką interpretację przyjął Żeromski wobec rychłej prezentacji zmagania Germanów ze Słowianami. Świat podwodny był w wierzeniach Słowian światem zmarłych²⁶, a dzik mieszkający w świętym jeziorze w pobliżu Radogoszczy, gdzie była świątynia Swaróżyca, był jego panem. Jawiąc się więc przed walką, oczekiwał duchów rycerzy w swoim królestwie. I o elemencie interpretacyjnym wieleckiego mitu także powinno się pamiętać, chociaż ze słów Żeromskiego nie można już go wyczytać. Podobnie jak i tego, że dzik zapowiadał walkę mitycznych braci - słonecznego Swaróżyca z Welesem jako bogiem ciemności - braci uosabiających dwie połowy roku²⁷. Jedynie strzała, którą Smętek go rani, może jeszcze służyć interpretacji, jeżeli z odyńcem w mitycznych opowieściach heros walczył maczugą, a tchórz - łukiem²⁸. Starając się więc oceniać Smętka, nietrudno odgadnąć, kim był, jeżeli oczywiście Żeromski brał to w ogóle pod uwagę.

Kiedy ze świętego jeziora wychodził odyńiec i tarzał się w nadbrzeżnych bagniskach, kiedy na wodzie ukazywała się krew i niczym w mitologii pruskiej, popiół, można było się spodziewać wojny. Tym bardziej że drażnił dzika Smętek, uosabiający północnych i zachodnich sąsiadów walczących ze Słowianami. Ich ataki ponawiały się najczęściej z zachodu, chociaż zło Smętka skazyło już Pomorze Środkowe. Jako że na Pomorzu Zachodnim słowiańska religia przybierała już instytucjonalny charakter i słowiański kult starał się równać do chrześcijańskiego, a ponadto istniały związki plemienne i jawiły się zaczątki państwowości, więc przede wszystkim tam można było mówić o wojnie. Dlatego Żeromski nie mógł pominąć w „*Drang nach Osten*” relacji o świątyni Swaróżyca jako szczególnie zagrożonej przez napastników, relacji znanej mu z „*Kroniki*” Thietmara, II tomu „*Dziejów Słowiańszczyzny północno-zachodniej do poł. XIII w.*” (1889) Wilhelma Bogusławskiego, z którego uczyła się o Rugii i Pomorzu Zachodnim cała Młoda Polska, czy wreszcie z I tomu „*Historii pierwotnej Polski*” (1878) Juliana Bartoszewicza.

Żeromski, starając się być wierny źródłom historycznym, korzystał przede wszystkim z Thietmara, co w przypadku relacji o religii słowiańskiej pozwalało mu ominąć wszelkie dyskursy, że w Retrze mógł być już wtenczas Radegast, i zgodzić się ze słowami Aleksandra Brücknera, wypowiedzianymi w „*Mitologii słowiańskiej*” (1918), o Swaróżycu w Radogoszczy²⁹. Korzystając ponadto z imienia Swaróżyca, mógł zaakcentować słowiański solaryzm i zapowiedzieć ewolucję tego boga. Bowiem jak mówił Bogusławski, Swaróżyć ustąpił później miejsca Radogostowi³⁰ - bogu pokoju i gościnności - któremu wojenne atrybuty narzuciła sytuacja:

„Czy nie właściwiej przypuścić, że pierwotny charakter Radogosta jako boga światłości, dobrej rady, gościnności, pod wpływem nieustannej walki Ratarów z Niemcami, w ciągu kilku wieków, przybrał cechy wojownicze i z boga spokojnych zajęć zamienił się w boga wojny, aż Niemcy chram jego zburzyli w r. 1069”³¹.

²⁰ To wpływ zainteresowania Młodej Polski mitologią fenicką, czego dowodzi chociażby powieść Szymona Morawskiego „*Po jantar*” (1894).

²¹ Oczywiście pomogła w tym Żeromskiemu lektura rozprawy Jana Freyera „*O bursztynie*” (1833), na co wskazuje J. Kucharski (s. 22). Z niej mógł poznać słowa greckiego filozofa o „sercu czującym” bursztynu, tego „elektronu bytu” (J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 55). Elektronem zwał bursztyn Homer.

²² Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 69.

²³ Tamże, s. 75.

²⁴ M. Cetwiński, M. Derwich, *Herby, legendy, dawne mity*, s. 52.

²⁵ Tamże, s. 81.

²⁶ Tamże, s. 82.

²⁷ Tamże, s. 92, 82-83.

²⁸ Tamże, s. 161.

²⁹ Według A. Brücknera późniejsi kronikarze - Adam Breneński i Helmold - pomylili się mówiąc o „*Radogoszczu*” (Radogost) w Retrze. Nikt bowiem oprócz nich nie wymieniał imienia tego boga. Potem o Radogosci powie dopiero Lubor Niederle. Według Brücknera Radogoszcz to jedynie nazwa miejscowości (A. Brückner, *Mitologia słowiańska i polska*, Wstęp i opracowanie Stanisław Urbańczyk, Warszawa 1985, s. 73-74). Chociaż Henryk Łowmiański będzie przekonany, że osobiste imię Swaróżyca brzmiało Radogost, ponieważ imiona łucickich bogów były podwójne (H. Łowmiański, *Religia i jej upadek*, w. VI-XII, Warszawa 1986, s. 170-171). I wtenczas należałoby uznać słowa Helmolda i Adama Breneńskiego.

³⁰ Według Aleksandra Gieysztora Radogost to odpowiednik Swaróżyca (Por. A. Gieysztor, *Mitologia Słowian*, Warszawa 1982, s. 262) i podobnie mówił Jerzy Strzelczyk (Por. J. Strzelczyk, *Po tamtej stronie Odry. Dziej i upadek Słowian połabskich*, Warszawa 1968, s. 196).

³¹ W. Bogusławski, *Dzieje Słowiańszczyzny północno-zachodniej od połowy XIII w.*, t. II, Poznań 1889, s. 737.

Chociaż Żeromski znał słowa Bogusławskiego, najpierw przemilczał sprawę imienia Swarozycza - Radogosta, co sprawia takie wrażenie, jakby nie chciał rozwijać tej dyskusyjnej kwestii wobec stanowiska Brücknera, największego wtenczas autorytetu w temacie mitologii słowiańskiej. Nie byłby jednak Żeromskim, gdyby nie przedstawił własnych myśli na ten temat, bowiem później do niego powróci, dowodząc przy tej okazji znajomości Adama Bremeńskiego i Helmolda.

Najpierw z Thietmara znał Żeromski opowieść o mitycznym odyńcu zwiastującym wojnę, z niego były też wygląd i wystrój świątyni Swarozycza w „Radogoście” oraz atrybuty boga - trzy bramy świątyni, z których jedna wiodła do jeziora, przyciesie ze zwierzęcych rogów, złożony posąg Swarozycza, łożo pokryte szkarłatem, dwusieczny topór, turza głowa na piersiach, ptak siedzący na posągu i kalające ten posąg jaskółki, bowiem informacja o gołębiach została już przejęta ze scenerii świątyni Swaroga, o którym tyle mówił Żeromski w „Powieści o Udalym Walgierzu”. Kiedy jednak w finale powie, że we wszystkich kłopotach „plemiona welekie” radziły się „Swarozycza Radogosta w ziemi Ratarów” (s. 62), uprawia interpretującego z zakłopotaniem. Trudno bowiem zdecydowanie powiedzieć, czy przejął to drugie imię Swarozycza z Adama Bremeńskiego i Helmolda, i jest to imię retrzańskiego Radogosta, czy nazwa grodu? Ponieważ zabrakło w tym zestawieniu myślnika, można by przychylić się do ostatniego zamysłu, ale jak by nie mówić, to nadal pozostaje owa dwuznaczność „tajemniczej twarzy świętej kłody”³² (s. 61). I zapewne o to właśnie Żeromskiemu chodziło, aby przestrzec nas przed autorytatywną i jednoznaczną interpretacją słowiańskich wierzeń oraz imion bogów. Zresztą, później i on również zdecydował się na własną interpretację tego imienia, o czym powiem w innym miejscu.

Dwuznaczność boskiej postaci i jej tajemniczość doskonale harmonizują w „Wietrze od morza” z kolejnym elementem słowiańskiego kultu - z kompleksem zaprezentowanych wróżb. Czynić je będzie kapłan w obrzędowym stroju³³, składający najpierw ofiarę z kwiatów, owoców, ziół o magicznych właściwościach - z róży, ruty, barwinka, rozmarynu - oraz ze zwierząt, a potem zakopujący w ziemi losy. W Radogoszczu wróżono z drewniek przykrytych darnią i prowadzącą między wykopanymi przed chrastem trzema parami włośni, na których utrzymywała się poprzeczka, świętego konia: „Jeżeli koń przeskakując przez kopie poprzeczne podejmował najprzód prawą a potem lewą nogę, poczytywano to za szczęśliwą oznakę i wróżono radośnie o pomyślności wyprawy. Jeżeli choć raz jeden lewą nogę najprzód wyrzucił, odrzucano sam nawet zamiar przedsięwzięcia. Porównanie orzeczeń losów zakopanych w ziemi z zapowiedzią wysnutą z kroków wieszczego rumaka dawało ostatnią wyrocznię” (s. 62).

I dopiero po takim przygotowaniu odbiorcy ze słowiańskich wierzeń Żeromski przystępuje do prezentacji skróconej historii zmagania Pomorza Zachodniego z Germanami. Ponieważ niewiele mówiono wtenczas, podobnie zresztą jak i dzisiaj na ten temat, więc taka lekcja była konieczna, tym bardziej że niegdyś zachęcał do niej Brückner³⁴. Opowieść o tych zmaganiach jest tak bogata, że sprawia wrażenie historycznego szkicu tworzonego głównie z pomocą III tomu „Dziejów Słowiańszczyzny północno-zachodniej...” Bogusławskiego i I tomu „Historii pierwotnej Polski” Bartoszewicza.

Ponieważ Żeromski zainicjował mitologiczne treści imieniem Swarozycza, mógł więc skorzystać z głosu jego rogu nawołującego do obrony słowiańskich włości (por. s. 63). Znał prace Brücknera i wiedział, że Trygłów, Świętowit i Swarozyc to bóstwa solarne, a więc i róg Świętowita mógł być pierwotnie rogiem Swarozycza. Tym bardziej że róg, jako czysty atrybut bogów, pełnił niegdyś w mitycznej symbolice

funkcję odradzającą³⁵ i tutaj jego głos miał budzić pamięć dawnej wiary. Oczywiście zwycięskie batalie Słowian zapowiadały pomyślne wróżby, czynione za pomocą świętego konia, i to nie tylko Swarozycza, jeżeli mieli takowe i Świętowit, i Trygłów. Kiedy więc przekraczał on poprzeczkę najpierw prawą nogą, zwycięstwo było pewne, natomiast gdy „(...) święty koń najprzód lewą nogę wyrzucił” (s. 65), Słowianom się nie szczęściło.

Kiedy Pomorze Zachodnie chrystianizowano ogniem i mieczem, burząc ośrodki słowiańskiego kultu, na Pomorze Środkowe, które ich jeszcze nie znało, przybyli „Wojtech zwany Adalbertem, Radzyn zwany Gaudentym i kleryk Bogusza zwany Benedyktem” (s. 71). W ostępy nadwiślańskiej puszczy weszli kwietniową porą, kiedy wszystko budziło się do życia, i stanęli nad rzeką. Ponieważ nieśli nową wiarę i „Dusze ich były nietutejsze, lecz tameczne, nie przyrosnięte do ziemi jako lasy, lecz na wzór obłoków podlegające prawom, żywotowi i podmuchom nieba” (s. 72), więc ich misja pomimo pokojowego charakteru nie od razu mogła być skuteczna. Inne było ich widzenie świata, a na tych terenach panowały pogańskie bogi³⁶. Apostołowie inaczej patrzyli na świat przyrody, który był tak nieobojętny wierze tuziemców. Jeżeli nawet odczucie natury chrześcijańskich apostołów było według Juliana Krzyżanowskiego przeżyciem³⁷, to odbierali otaczającą ich rzeczywistość przede wszystkim w kategoriach wertykalnych, a nie jak mieszkańcy nadwiślańskiej krainy - horyzontalnie. Ich Bóg był nad nimi, gdy tymczasem bóstwa Słowian jakże często wokół.

Pątnicy zdążają Wisłą w górę jej biegu, a więc wertykalnie. Na spotkanie z wiernymi pogańskim bogom, które okaże się dla gości tragiczne, prowadzi ich słowiańska rzeka. Czyżby pragnęła zguby dla niosących nową wiarę? Trudno tego dowiedzieć. Adalbert ginie za odprawienie mszy św. pod dębami Perkunosa. Nowe nie tak łatwo może się przyjąć w miejscu, które było znaczone wiekowym trwaniem kultu, tradycji czytelnej chociażby w owych świętych dębach: „Tysiącletnie ich pnie pokryte były bulwami narośli, grubymi warstwy zestarzałej kory o barwie śnieżnej i szerniałego brązu, głębokimi pęknięciami, którą przez stulecia wody niebieskie spływały ku ziemi, a gzygzakami strzelały ongi piorunu” (s. 86).

Jeżeli nawet zło tuziemców nie całe jest ich, bo może nabyte od północnych najeźdźców czy przybyszów ze Wschodu, jak zastanawia się Żeromski, to jest to ostatnia ich krwawa ofiara. Potem już tylko przypadkowo lub podświadomie bohaterom „Wiatru od morza” będzie się objawiała myśl o reliktach dawnej wiary.

Kiedy więc na nic zdadzą się modły Włodzisławica Zbigniewa do „Krysta” o ukazanie mu zmarłego syna, wtenczas niczym bohater „Starej baśni”³⁸ przywoła Trygława (Trygłów), „którego złoty kłoc widziały własne oczy w Szczecinie” (s. 97). A kiedy słowiański bóg nieba, ziemi i podziemia również będzie milczał, modłącemu się pozostanie tylko dekadentkie zwątpienie. Podobna była wszak tamta sytuacja do przeżyć młodopolskiego twórcy, tak podobna jak słowa bohatera:

„Nędzną stała się ziemia podwładna.

Jałowe były księstwa z ich powiatami.

Puste stały się niebiosy” (s. 97).

Taka była sytuacja psychiczna człowieka w czasach przełomu - czy to w czasach dwuwiary, kiedy pamiętano jeszcze dawne wierzenia, czy na przełomie wieków XIX i XX, kiedy zwątpienie we wszelkie wartości sprzyjało m. in. zainteresowaniu religią Słowian.

Jeżeli więc milczą stare bogi, może „klechda poddymna”, ta wyśpiewana przez wędrownego „wieszczę” „baśń pątnicza”, która tak bliska mitu, obudzi księcia do życia? Opowiada ona wszakże tragedię Pomorza³⁹, której towarzyszyła i z nią partycypowała klęska słowiań-

³² Kłoda miała także mityczny charakter (Por. M. Cetwiński, M. Derwich, *Herby, legendy, dawne mity*, s. 25, 35, 101).

³³ Według J. Kucharskiego było to znane Żeromskiemu z lektury W. Bogusławskiego (Por. J. Kucharski, „Wiatr od morza” Stefana Żeromskiego, s. 64), chociaż mógł znać z „Mitologii słowiańskiej” (1918) Brücknera?

³⁴ Por. A. Brückner, *Córka Niedźwiedzia. Szkic historyczny*, „Przegląd Polski” 1889, s. 129; Tenże, *Fata Morgana. Szkic historyczny*, „Biblioteka Warszawska” 1903, t. II, z. 1.

³⁵ Por. Z. Kępiński, Wyspiański: *Struktura mitu*, „Dialog” 1968, nr 10.

³⁶ Były to bogi pruskie, jeżeli Smętek mówi, że czci się tutaj niedźwiedzia, wilka, węże, oddaje cześć ogniewi, co zapowiada mit o kowale, który niczym fiński Ilmarinen rzucił na niebo wykowaną przez siebie złotą bryłę, aby jaśniej świeciła. I tak narodziło się słońce.

³⁷ J. Krzyżanowski, *W kręgu wielkich realistów*, Kraków 1962, s. 278.

³⁸ Port. T. Linkner, *Ze świątyni natury do mitycznego Kneźna. Mitologia i mit w „Starej baśni” J. I. Kraszewskiego*, „Ruch Literacki” 1989, z. 2, s. 125.

³⁹ Por. W. Bogusławski, *Dzieje Słowiańszczyzny północno-zachodniej...*, t. III, Poznań 1892, s. 521.

kiej religii: „Siadł już biskup Burkard na wieszczunie nie siódlanym, nie kielzanym, nie chłostanym przenigdy - i wyjechał z kontyny (...). Włożyli na bujną grzywę niemieckie chomąto. Opasali postronkami i splotem rzemieni. Orze już teraz ziemię niemiecką pod batem niemieckiego rataja wieszcy koń Swarożycza” (s. 105-106).

Przy tej okazji autor nie zapomni także o „Rodgoście”, jeżeli poprzednio tyle mówił o tym ośrodku kultu pomorskich Słowian, i nadto przedstawi własną interpretację tego imienia. Będzie sugerował, podobnie jak poprzednio, że to zarówno imię miejscowości, jak i boga: „Nie było już wieszczego konia w Rodgoście⁴⁰, bo palilby mu kadzidla i całował kopyta. Minął już czas, gdy na ofiarę Rodgostowi zabijano biskupów niemieckich” (s. 105).

Minął czas Swarożycza i nadszedł czas szczecińskiego Tryglowa (Trzygłów), czas bliskiej chrystianizacji Połabia i Pomorza Zachodniego. Było to tym bliższe, bo nawet ostatni z bogów miał już według Henryka Łowmiańskiego genezę chrześcijańską. Tymczasem na Pomorzu Środkowym nie rozwinęły się ani politeizm połabski, ani świątynne instytucje⁴¹. Może właśnie tym łatwiej udawało się Krzyżakom narzucić tutaj swoją wolę, a tym bardziej Prusom - chrystianizm?

Kiedy Herman Balk opanjuje święty dąb, symbolicznie pokona pruskiego boga: „Opasawszy częstokołem wielkie drzewo i okopawszy rowami, na niezmiernych jego gałęziach zasiek uczynili obronny, z którego uderzających na okopy strzałami razili. Tam to powstało w głębokim Turnie pierwsze umocnienie krzyżackie” (s. 115).

Otoczywszy święte drzewo częstokołem, pełniącym jakby rolę mitycznego kręgu broniącego przed złymi mocami, Krzyżacy zniszczyli sakralną przestrzeń świętego dębu. Jak bowiem mówi E. T. Hall, „percepcja przestrzeni to kwestia nie tylko tego, co może być postrzeżone, lecz również tego, co może być zasłonięte”⁴². Siły duchowe przestają działać na granicy, a taką stworzyli właśnie Krzyżacy. Jeśli nawet powinien tam istnieć kult świętego dębu, to dla wiernych była to granica śmierci. Tymczasem poza częstokół nie sięgała już i ich nie chroniła moc sakrum, ponieważ obszar zewnętrzny ma zawsze cechy przeciwne aniżeli obszar wewnętrzny⁴³. Taka jest mityczna opowieść Żeromskiego o śmierci pruskich bogów i podobnie z jego religią przyrody.

Jak Normanom broniły dostępu na Oksywie Wzgórze rośliny o apotropeicznych cechach, tak Krzyżakom nie pozwalają wejść na słowiańskie obszary rzeki i puszcza, puszcza zwana przez Żeromskiego „sosnową” (s. 110); bowiem te drzewa, tak popularne na Pomorzu, mają zarazem najwięcej cech odstraszaających zło: „Głusza sosen zielonych zamykała mu drogę, kręgiem wciąż jednakowym stojąc wkoło a wkoło.

Jednakim wciąż kształtem zagaja myliła drogę, wciągała jeźdźca i konia w kołobieg, iż sadił skoki po własnych swych tropach, po szlaku tego samego wciąż obwodu. Podobizną pniów czerwonych, zielenią koron wciągał pamięć w omam” (s. 115).

Potem ów sprzeciw puszczy wobec obcych i wrogich jej mieszkańcom przybyszom zyska jeszcze większą czytelność, kiedy na drodze będą im stawały „prawieczne dęby”, broniły dostępu „grubopienne buki” i graby, a „liście kalin, pędy leszczyny, igły jałowca zagradzały przejścia i niweczyły przesmyki” (s. 116). Ponadto w puszczańskich matecznikach krył się „dziw” (s. 116), natomiast wiatr kazał klaniać się tej krainie ich pawim piórom, a wreszcie witać jej pruskiego kunigasa. To właśnie on wymusi na Balku pokłon tej ziemi, a ponieważ zwać go trzeba Smętkiem, więc scena ta jako żywo przypomina kuszenie Chrystusa, lecz przewrotna jest jej wymowa? Najpierw jakże przewrotnie dobrał do niej Żeromski aktorów, a potem zostaje jeszcze ważniejsza kwestia - owego pokłonu. Nie można go interpretować jako zdradę Krzyżaka, bowiem jest to właśnie zdrada pruskiego księcia. Wszakże jego przymierze z wrogiem tej ziemi, do którego skłoniła go zapowiadana już wcześniej w „Wietrze od morza” tęsknota za obcym światem, za cywilizacją,

będzie tożsame wyrzeczeniu się wiary ojców. Odąd jedynie w ludowych wierzeniach uda się odnajdywać wiarygodne treści; germanizacja była im bowiem dwojako nieprzychylna - raz, że były słowiańskie, a dwa, że miały pogańską proveniencję.

Jedynie mieszkańcy niedostępnych regionów Pomorza i Kaszub mogli dłużej się przed nią bronić, ale i tam, jak chociażby do dworzyszcz Trzebiatowskich, dotrą Krzyżacy. Trudno się jednak temu dziwić, jeżeli nic im w tym nie przeszkadza. Wykarczowano już znaczne połacie puszczy i spalono jałowce, głogi, tarninę, chroniące niegdyś przed złem. Jedynie dwór Trzebiatowski, zbudowany z „modrzewiowych śniatów” (s. 140) nad jeziorem, w cieniu czterech olbrzymich prawiecznych lip i leśnej gruszy, będzie przypominał o ginącej religii Słowian, i to oczywiście tylko wtajemniczonym. Czerwień jego modrzewiowych ścian, która tak bliska koloru złotego, o słowiańskim bogu piorunów⁴⁴, lipy o wróżbach, wszak nieraz Słowianie wróżyli z ich liści, natomiast grusza chronić powinna ich domostwo i mieszkańców przed złem.

Pod lipami siadywał najczęściej „prastary Wysza Zamk Trzebiatowski” i wpatrując się w wody jeziora zdawał się w nich widzieć ratunek przed złem. Ponadto stamtąd spodziewał się ostatecznego spokoju i zarazem odrodzenia. Wody jeziora były jakby „uśpione” (s. 142), ale przepowiadały starcowi swoją martwą statyką, że właśnie stamtąd nadejdzie śmierć. On mógł o tym wiedzieć, jeżeli „Patrzał w swoje jezioro” (s. 141) i to zarówno naprawdę, jak w przenośni. Wszakże było to jego jezioro i jednocześnie symboliczna przestrzeń jego duszy; tym bardziej że na drugim brzegu panowała prawem natury śmierć. Taką śmierć poznał niegdyś Smętek w puszczy wiosną, teraz czytał ją z tamtej strony jeziora Wysza Zamk Trzebiatowski: „Czasami z tamtej strony, z wierzchołkowej puszczy, z lasów nadolskich głębokich i nieprzebytých wybiegał jakowyś donośny krzyk, świadectwo walki, zgrozy, rozpacz, konania, śmierci - a jego echo wpadało w obszar jeziora ni to w objęcia kojące, uciszające jako matki łono. I krzyk boleści czy śmierci tak zacichał w ogromie jeziora, jak wszystko zacicha w wieczności” (s. 142). Zdawał się wypatrywać jej właśnie stamtąd, lecz zapomniał o drodze, skąd zawsze przychodzą obcy.

Gdy niegdyś wystarczała mieszkańcom jego domostwa ścieżka, prowadząca przez sad „w ciemny bór” (s. 148), teraz w pobliżu zaistniała droga: „Droga była borowa, puszczańska, korzeniami prześnięta i wlokącą się bagien smugami - w bród przechodziła potoki, strumienie i ciężkie odnogi karwińskich i chłapowskich mokradeł, lecz na owe czasy jedyna i główna w tej stronie” (s. 140).

Żeromski nada jej oczywiście mityczny charakter, jeżeli wie, że ona „z końca świata” i kieruje wędrowców „w nieskończony świat” (s. 140). Można się więc spodziewać na niej najgorszego i nigdy nie wiadomo, kto może nią przybyć. To właśnie ona przywiedzie do trzebiatowskiego dworu Krzyżaków, którzy zabijają jego nestora. Śmierć nie nadeszła więc stamtąd, skąd się jej spodziewał. Minął już bowiem czas słowiańskich wierzeń i przestały obowiązywać prawa natury. Śmierć będą teraz nieśli coraz częściej ci, którzy przybędą tą właśnie mityczną „drogą”.

Po zwycięstwie religii chrześcijańskiej poczęły się zatracać w pamięci pokoleń słowiańskie wierzenia, ale Żeromski, podobnie jak Słowacki w IV rapsodzie „*Króla Ducha*”, nie pozbawi ich echa ludowej wiedzy. W demonologii i zabobonnych praktykach można się dosłuchać relikwów słowiańskiego kultu. Czytelne to będzie również w opowieści o rytualnym zabójstwie „czarownicy”, które wydarzyło się w XIX wieku w Chałupach. Czyżyło to było nabyte zło Smętka?

Rozpatrując poszczególne opowieści „*Wiatru od morza*” z pozycji zapomnianych wierzeń, w które były zawsze wpisane prawa natury, byłbym ostrożny w nazywaniu „*Czarownicy*”, utworu powstałego na kanwie autentycznych wydarzeń, „najlżejszym ogniwem trzeciego cyklu”⁴⁵. Dowiódł już tego Wyspiański w „*Kłótnie*”, że „zapomniane”

⁴⁰ Pisownia tych imion różni się tylko pierwszą samogłoską: Rodogost a Radogost.

⁴¹ H. Łowmiański, *Religia Słowian i jej upadek...*, s. 400.

⁴² E. T. Hall, *Ukryty wymiar*. Przeł. T. Hołówo, wstęp A. Wallis, Warszawa 1976, s. 81.

⁴³ S. Czarnowski, *Dziela*, t. III, Warszawa 1956, s. 232.

⁴⁴ M. Cetwiński, M. Derwich, *Herby, legendy, dawne mity*, s. 44.

⁴⁵ Por. J. Kucharski, „*Wiatr od morza*” Stefana Żeromskiego, s. 143.

ujawnia zawsze swoją moc w najmniej spodziewanym czasie. Smętek niosący w swoim szatańskim „Ja” dużo zła obcego słowiańskiej mentalności, zachował cokolwiek ze zła natury, owego zła tak koniecznego dla przetrwania życia, zła wobec którego nie sposób było się niegdyś buntować. Zabójstwo czarownicy nie podlegało już tej kategorii, chociaż jego genezy trzeba się dopatrywać w czasach przedchrześcijańskich. I to właśnie można by nazwać niknącym obliczem kaszubskiego Smętka, obliczem zatartym przez obcą naszym przodkom i ich wierzeniom cywilizację. Chociaż jeszcze możliwym do odczytania przy fluorescencyjnej poświacie dawnych wierzeń, poświacie tracącej oczywistość swoją moc w miarę chrystianizacji Pomorza cywilizującej co prawda jego regiony, lecz za cenę zatracania słowiańskości. W tej opowieści Żeromski raz jeszcze pragnął dowieść bezsilności germanizacji, i to wobec słowiańskich wierzeń. Zachowało się z nich w tymże okrutnym procesie cokolwiek ze słowiańskiego kultu wody i kultu drzew - morzu oddano ofiarę, a kurę opętaną przez diabła powieszono na suchej gałęzi symbolizującej niegdyś śmierć⁴⁶.

— * —

Gdyby szukać w „Wietrze od morza” genezy wiarygodnych treści, zapewne wiele należałoby zawdzięczać Smętkowi. Żeromski uczynił go nie tylko przewodnikiem po Pomorzu, i to zarówno w czasie jak w przestrzeni, ale także świadkiem i współwinnym nieszczęść jego mieszkańców, z których pierwszym była tragedia słowiańskich wierzeń, chociaż ich agonია trwała najdłużej. Stąd nie przypadkiem tyle o mitologii słowiańskiej mówi się w pierwszych pięciu utworach. Żeromski pamięta tam przede wszystkim o puszczy i morzu, akcentując ich szczególną rolę w walce Pomorzan z wrogiem (Jutowie i Krzyżacy), i korzystając z apotropeicznych cech niektórych roślin często spotykanych w tym regionie.

Napad Danów pozwala pisarzowi zapowiedzieć Smętka i jego pierwotne, tak obce słowiańskiemu Pomorzu, zło „czarnego łowcy”. Jednak Smętkowi nie będzie obce zło natury, miał bowiem okazję poznać je na tej ziemi, lecz obca naszej mitologii okaże się złośliwość słowiańskich demonów i drugorzędnych bóstw, złośliwość przejęta

z mitu skandynawskiego i germańskiego. W postaci Smętka Żeromski zawarł zło obce i rodzime, ciemny charakter Odyna i prawa świata natury. Ponadto nie zapomniał o złu cywilizacji. Aby jednak nie zatracić pierwotnego wyrazu słowiańskiej duszy, poddawanej przez wieki złu najeźdźców, przedstawił jej symboliczny obraz w postaci owej łąki zastygłej na wieki w bryle bursztynu.

Zło Smętka, jakże inne od wiosennego zła natury, wspomagało germanizację, niszczącą najpierw świat słowiańskiej religii na Pomorzu Zachodnim. Konieczne więc było odczytanie Żeromskiego w źródłach, kronikach i opracowaniach, co jest tak widoczne podczas relacji o Swarozycu. Kiedy natomiast chrześcijaństwo wypiera stare wierzenia, autor „*Powieści o Udałym Walgierzu*” zaakcentuje ich trwanie w pamięci słowiańskiego Pomorza w przełomowym okresie dwuwuary. Można to oczywiście kojarzyć z sytuacją młodopolskiego twórcy, który w niebie nie umiał dojrzeć Boga.

Jak Żeromskiemu nie była obca słowiańska mitologia, tak było i z uniwersalnym mitem. W jego kategoriach opowiedział tragedię świętego dębu Prusów oraz kaszubskiego władcy. Oczywiście, w tej ostatniej znaczącą rolę odegrał mit „drogi”. Nie zapomniał o mitycznej przestrzeni Pomorza Środkowego, dla której tak szczególna jest rola Wisły i Bałtyku: „Wielka rzeka, wyrwawszy się ze stromych swych brzegów poszarpanych w dzikie jary, płynęła przebogata, urodzajną niziną, którą sobie sama usnuła po społu z morską pracą sprzeciwu” (s. 82).

Jak Wisła stworzyła Pomorze Środkowe, tak z panteistycznego zespolenia człowieka z przyrodą wyłoniła się religia Słowian, a później wobec niej i wiernych tej ziemi pojawił się Smętek o podwójnym obliczu swojego zła.

Wisła ginie w morzu, które na widnokręgu spaja się z niebem. I oto taki jej exodus, w którym uczestniczył i stale uczestniczy mieszkający u jej ujścia człowiek. Oto „dokonanie kręgu wyznaczonych sobie przemian i powrót do pierwotnej, powszechnej prajedni niebios, zespalających się linią bezkresnych horyzontów z niedocieczoną morza tajemnicą”⁴⁷.

⁴⁶ Por. T. Linkner, *Ze świątyni natury do mitycznego Kneźna*, s. 121.

⁴⁷ J. N. Miller, *Uniwersalizm w twórczości Młodej Polski*, „Przegląd Warszawski” 1924, nr 39, s. 351.

RYSZARD WIĘCKOWSKI

SYTUACJA NA ODCINKU MORSKIM

(Do druku przygotował, wstępem opatrzył Zbigniew Machaliński)

Na temat zmian w koncepcji polskiej polityki morskiej pod koniec lat czterdziestych pisano już niejednokrotnie. Referat Ryszarda Więckiego, dyrektora Biura Planowania Morskiego Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego był przez badaczy tego okresu cytowany¹. Przedstawienie po raz pierwszy tego dokumentu w całości daje pogląd na temat głębokości rysujących się już na początku 1947 roku przyszłych zmian w polityce morskiej. Obrazuje głębokie sprzeczności i różnice wśród partii sojusznicy. Szczególnie między PPR a pozostałymi partiami. W referacie tym poddano również ostrej krytyce działalność Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża jak i poglądy niezależnych ekspertów, które uwiaryściły się w publikacjach i zjazdach naukowych Instytutu Bałtyckiego. R. Więckowski

ostro przeciwstawił się decentralizacji gospodarki morskiej, domagał się aby centrum dyspozycyjne znalazło się w Warszawie, torpedował inicjatywę lokalną - Związek Gospodarczy Miast Morskich, preferował działalność gospodarczą państwa i zwalczał przedsiębiorczość prywatną i spółdzielczą jak również koncepcje wchodzenia kapitału zagranicznego do przedsiębiorstw polskiej gospodarki morskiej. Dokument ten obrazuje woluntarystyczne zakusy Polskiej Partii Robotniczej w stosunku do ówczesnej gospodarki morskiej jak i totalne nieliczenie się ze zdaniem specjalistów z zakresu różnych dziedzin gospodarki morskiej skupionych na Wybrzeżu. Referat R. Więckiego zapowiadał lata zastój i regresu w polskiej gospodarce morskiej przypadającego na okres 1948-1956.

¹ Archiwum Zakładu Historii Partii, sygn. 295/XI/452.

Wstęp

Poszerzenie granicy morskiej zmieniło stosunek między zagadnieniami morskimi a lądowymi i kształtują strukturę państwa na lądowo-morską. Ustalenie kierunku rozwoju polityki ekonomicznej na odcinku morskim przez naszą Partię² w porozumieniu z partiami demokratycznymi staje się sprawą pierwszej pilności - wobec odczuwanego naporu i obserwacji aktywności Delegatury Rządu do Spraw Wyrzeża.

Referat ma na celu podkreślić niebezpieczeństwo sytuacji wytworzonej, które z dnia na dzień rośnie przez realizowanie polityki morskiej przy użyciu taktyki izolowania działaczy demokratycznych, którzy nie znajdując oparcia w sprecyzowanych wytycznych sieci organizacyjnej, ulegają demagogicznym hasłom uznanych „autorytetów”. Hasła Delegatury kryją rzeczywisty program liberalizmu gospodarczego na odcinku morskim przy jednoczesnym scentralizowaniu działalności gospodarczej i ośrodka dyspozycji na Wybrzeżu, mają znaleźć lub też znajdują formy realizacji poprzez danie inicjatywy prywatnej możliwości i pomocy przy tworzeniu przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego, poprzez powołanie Przedsiębiorstwa „Zjednoczone Porty Gdynia-Gdańsk” centralizującego działalność gospodarczą i władzę administracyjną na terenie portów i poprzez powołanie Związku Niezależnych Miast Morskich.

W konsekwencji realizacja tych haseł przyniosłaby osłabienie wpływu i wyodrębnienie ze struktury państwa portów i nasuwa się przypuszczenie, że dążeniem Delegatury jest zmiana struktury gospodarczej wybrzeża i infiltracja kapitału zagranicznego dla zrobienia wylomu w najbardziej newralgicznym punkcie jakim jest każde wybrzeże morskie.

Koncepcje te ukryte są w podawanych wzorach tradycji morskiej, jej organizacjach i rozwoju portów o światowym znaczeniu. Pomijając sprzeczności drugoplanowe, jak np. statut Przedsiębiorstw zastrzega się przed obciążeniem podatkami na rzecz samorządu, a więc na rzecz Związku Miast - koncepcja jest błędna, gdyż pomija warunki historyczne kształtowania się organizmów i stosunków gospodarczych. Monopolistyczne stanowisko Hanzy czy Wenecji w obrocie towarowym wyrosło na słabości polityczno-gospodarczej ówczesnych organizmów państwowych przy jednoczesnym specyficznym niebezpieczeństwie związanym z obrotem towarowym, co nadawało charakter suwerennych zespołów polityczno-gospodarczych.

Podobne stanowisko zajmowała Kompania Wschodnio-Indyjska, która bazowała na imperialnych dążeniach rosnącego kapitalizmu przemysłowego na eksploatacji krajów ujarzmionych, a porty macierzyste wyrastały na składnice bogactw zrabowanych. Obrót towarowy i rozwój portów w epoce późniejszej bazował na kombinacji czynników typu eksploatacyjnego i systemu liberalnego zaplecza - określone stosunki elementów gospodarczych w grze konkurencyjnej oraz automatyzm systemu liberalnego wpływały zdecydowanie na rozwój obrotów (wysokość opłat i usług portowych; sprawność techniczna, bezpieczeństwo i bogactwo zaplecza decydowały o sile przyciągającej portów a zatem i ich rozwoju). Z powyższego oczywiste jest, że współczesny program morski nie może się oprzeć na wzorach podanych wyżej. Absurdalność tych idei, przypuszczać należy, jest dobrze znana autorom, a lansowanie tego jest zabiegiem taktycznym dla odwrócenia uwagi opinii od rzeczywistego programu przy jednoczesnym uwikłaniu w nieistotną walkę działaczy, których celem jest kierownictwo i koordynacja działalności gospodarczej na odcinku morskim i zapleczem opartym na gospodarce planowej.

Reasumując powyższe - jedynie niewątpliwie słuszny jest pogląd, że dla właściwego działania portów konieczny jest odpowiedni aparat handlowy - lecz wzorem dla tworzenia takiego aparatu nie mogą być porty światowe, gdyż porty te wyrabiały swój aparat handlowy w okresie kapitalizmu liberalnego i obecnie korzystają z tego aparatu. Kierowanie nimi obecnie powierzone jest odpowiednim scentralizowanym kartelom. Przed Ministerstwem Żeglugi stoi zagadnienie sprecyzowania polityki w tym zakresie, co w związku z nie ustalonym światowym obrotem towarowym nie jest łatwe.

Przegląd dotychczasowych przesłanek do posunięć taktycznych, organizacyjnych i personalnych pozwoli na sprecyzowanie dalszych wniosków w tym zakresie.

Sytuacja ogólna

Wynikające z ogólnych reform przejścia przez państwo gospodarki, z pozostawieniem pewnego sektora inicjatywy prywatnej na odcinku morskim znalazło odzwierciedlenie w układzie podstawowych przedsiębiorstw państwowych i pomocniczych przedsiębiorstw prywatnych. Na tle wzajemnego stosunku obu sektorów pod względem ilościowym i jakościowym zarysowała się poważna różnica kierunków między min. (Stefanem) Jędrzychowskim a dyr. Dep. (Janem) Wojnar³. Stanowisko min. Jędrzychowskiego zmierzało do utrwalenia decydującego wpływu sektora podstawowego na odcinku morskim, natomiast stanowisko Wojnara było dyktowane chęcią objęcia podstawowych pozycji przez inicjatywę prywatną. W różnych okresach kadencji min. Jędrzychowskiego zyskiwał przewagę jeden lub drugi kierownik. Nacisk zagadnień handlu zagranicznego spowodował konieczność poświęcenia szczególnej uwagi min. Jędrzychowskiego tym zagadnieniom, co dało duże możliwości dyr. Wojnarowi przeprowadzenie swych poglądów.

Zamysł reparytazacji stoczni i wciągnięcia kapitału zagranicznego, wprowadzenie przedsiębiorstw zagranicznych do odbudowy portów, wydzielenie miast nadmorskich w związki samodzielny w małym stopniu poddany kontroli państwowej, danie przedsiębiorstwom prywatnym monopolu na usługi portowe, przeniesienie GIRM na Wybrzeże, jak również projekt przeniesienia Dep. Morskiego na Wybrzeże całkowicie by przekreśliło możliwość koordynacji w zakresie polityki morskiej jaką dyktują potrzeby planowej polityki ekonomicznej ogólnopolskiej wynikającej z dokonanych przemian ustrojowych. Ten alarmujący i niebezpieczny stan rzeczy wywołał reakcję naszej Partii zmusił do zastosowania energicznej kontrakcji. W wyniku tego został zwolniony dyr. Wojnar i przeprowadzono tak w Ministerstwie jak i na Wybrzeżu konieczne zmiany w składzie osobowym. Jednocześnie z tymi zmianami personalnymi zaczęły zyskiwać na zjednoczeniu tendencje strukturalne, organizacyjne i kształtować się zaczęły wymagania co do doboru kadr i środków realizacji. Okresowi temu w działalności Ministerstwa z kolei przeciwstawiona została inicjatywa podjęta przez Delegaturę Rządu do Spraw Wybrzeża idącą po linii nierealnych koncepcji rozwojowych wybrzeża oderwanych od planu państwowego i opartych na uprzywilejowanej pozycji działalności prywatnej.

Takie stanowisko reprezentował Kongres Instytutu Bałtyckiego, publikowane w prasie Wybrzeża oraz Zjazd Wybrzeża. Hasła, które wysunięte zostały, były jedynie frazesami nie opartymi na gospodarczej rzeczywistości. Jednocześnie coraz wyraźniej wysuwały się trudności natury tak finansowej jak i organizacyjnej na placówkach objętych przez Państwo, a w szczególności w tych przedsiębiorstwach, do których kierownictwa zostali wprowadzeni członkowie naszej Partii, ZSP, Bandera, trudności finansowe wyrażały się brakiem kredytów, utrudnieniem dostaw materiałów, pomijaniem potrzeb morskich przy zakupach zagranicznych. Te fakty uszeregowane wskazują, że jest to wynik świadomego i systematycznego działania czynników, którym zależy za zdyskredytowaniu i wykazaniu nierealności i błędności koncepcji naszej polityki gospodarczej.

Po nieudanych, całkowitym przesunięciu ośrodka dyspozycji w zakresie polityki morskiej na Wybrzeże - nastąpiło objęcie wpływowego stanowiska w dziedzinie finansów Państwa przez rzecznika inicjatywy prywatnej. Stanowi to dalszy dowód potwierdzający tezę o świadomej działalności wymierzonej przeciwko wprowadzeniu w życie i utrwaleniu obecnego kierunku gospodarki państwowej. Temu stanowi rzeczy, który prowadzi w swych skutkach do zmniejszenia wpływu państwa na politykę gospodarczą należy przeciwstawić dokładnie opracowany plan działania zmierzający do opanowania sytuacji. Plan tego rodzaju powinien obejmować całokształt zagadnień wchodzących w zakres polityki morskiej, przy czym plan ten powinien znaleźć poparcie zarówno w łonie kierownictwa partii demokratycznych jak i ze strony właściwych resortów państwowych powołanych do współdziałania w dziedzinie polityki gospodarczej.

² Autor identyfikował się z Polską Partią Robotniczą.

³ Jan Wojnar, członek PPS, został odwołany ze stanowiska dyrektora Departamentu Morskiego w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

Formy organizacyjne i współpraca

Następnym z kolei zagadnieniem jest stworzenie sprężystej organizacji. Organizacja w początkowym okresie obejmowała tylko Departament Morski. Była to w rzeczywistości filia Delegatury do Spraw Wybrzeża. W tym układzie decyzje były podejmowane w łonie Delegatury i w tym czasie działalność Dep. Morskiego ograniczała się do legalizowania i rejestrowania wszelkich poczynań podejmowanych przez Delegaturę⁴. Następny okres (po ustąpieniu ob. Wojnara ze stanowiska dyr. Dep. Morskiego) cechuje dążenie do przystosowania Departamentu Morskiego pod względem organizacyjnym do zagadnień nakładanych na Departament przez Narodowy Plan Odbudowy Gospodarczej.

Odpowiedni projekt nowej organizacji Departamentu został jednakże z istotną szkodą dla interesów gospodarki morskiej odrzucony. Projekt ten przewidywał scentralizowanie dyspozycji w zakresie spraw morskich w Ministerstwie (Żegluga i Handlu Zagranicznego) jako instytucji nadrzędnej powołanej do planowania, kierownictwa, koordynacji i kontroli, tym samym przewidywał stopniową likwidację Delegatury; celowość i prostota formy organizacyjnej przewidzianej w odrzuconym projekcie wyrażała się w tym, że ośrodek dyspozycji i odpowiedzialności była skoncentrowana w jednolitym kierownictwie. W miejsce tego projektu została jednakże wprowadzona w życie organizacja będąca całkowitym zaprzeczeniem zasad celowości i odpowiedzialności. Nowa organizacja rozbija dotychczasowy Departament Morski na trzy odrębne równorzędne działy administracji. Wspólne kierownictwo nad nimi i uzgodnienie prac przesunięte zostało na wyższy szczebel administracji. Tego rodzaju reorganizacja zamiast przynieść konieczną poprawę poprzedniego stanu rzeczy doprowadza przez wielotorowość prac i zwiększenie hierarchii organizacyjnej do pogłębienia stanu poprzedniego i utrudnia prowadzenie polityki ekonomicznej. Ten stan rzeczy z kolei odbija się jak najbardziej niekorzystnie na niższych szczeblach aparatu włącznie do czynności i prac, które są pomocnicze ale wpływają w sposób zdecydowany na prawidłowy tok pracy. Istniejący chaos na najniższych szczeblach aparatu, jaki obserwujemy w codziennej pracy jest zjawiskiem, które nie jest do pomyślenia przy zachowaniu elementarnych zasad organizacji i kierownictwa. Przy wprowadzeniu organizacji nie liczone są z istniejącymi możliwościami na tym etapie, a w pierwszym rzędzie z doбором kadr, bez których organizacja ta musiała zawieść i zawiodła. Przykładem skutków wprowadzenia struktury organizacyjnej bez liczenia się ze środkami jest sprawa projektu dekretu o komercjalizacji portów, którego opracowanie zlecono specjalnie powołanej w tym celu komisji na Wybrzeżu. Przewodniczącą Komisji nie będąc w stanie zmobilizować wokoło siebie demokratycznych sił i nie mając wytycznych z Ministerstwa poszedł po wygodnej dla niego linii, opierając się na działaczach pozostających pod wpływami Delegatury.

Ministerstwo otrzymało projekt, który jest potwierdzeniem wywołów, tj. stwarza organizację wyodrębnioną spod kontroli Ministerstwa i dającą portom statut nieomal wolnego miasta.

Jest zrozumiałe, że w obecnej sytuacji, kiedy tezy projektu zmobilizowały aktyw „bezpartyjnych fachowców” na Wybrzeżu, radykalna zmiana kierunku wymaga wielkich wysiłków jakie byłyby niepotrzebne w wypadku stosowania planowej polityki.

Dla zrealizowania planów muszą być przewidziane odpowiednie środki; tu na plan pierwszy wysuwają się finanse, których zapewnienie i dysponowanie należy do Ministerstwa. Zarezerwowanie odpowiednich funduszy i ich terminowe i właściwe rozprowadzenie może nastąpić tylko w drodze stałej ścisłej współpracy z CUP i Ministerstwem Skarbu, przy czym ze strony Ministerstwa powinna być powołana jedna komórka organizacyjna celem uniknięcia wielotorowości wystąpień i pracy, jaka ma miejsce obecnie w wyniku działalności na tym terenie kilku równorzędnych wydziałów.

Ponadto Ministerstwo powinno zapewnić sobie poparcie ze strony Partii na terenie CUP, Ministerstwa Skarbu i Ministerstwa Przemysłu dla unieszkodliwienia tendencji reprezentowanych przez niektóre odłamy aparatu państwowego, które hamująco wpływają na wprowadzenie w życie planów na odcinku morskim, tendencje te przejawiają się np. w:

- zatrzymaniu wypłat bankowych,
- niehonorowaniu zamówień i terminów dostaw materiałów przemysłowych (stal, żelazo, materiały elektrotechniczne),

- pomijaniu w rozdzielniku kredytów zagranicznych zgłoszonych i uzasadnionych potrzeb w zakresie morskim, przy zachowaniu formalnych pozorów obiektywizmu.

Jest rzeczą zrozumiałą i nie wymagającą szerszego omówienia, jak szkodliwie odbija się stosowanie tego rodzaju metod na ogólnych wynikach pracy całego aparatu produkcyjnego i administracyjnego na odcinku morskim i jak dalece ten stan rzeczy utrudnia i opóźnia odbudowę.

Kadry

Z kolei poruszyć pozostaje zagadnienie mające pierwszorzędne znaczenie dla zapewnienia realizacji planów, a mianowicie zagadnienie kadr.

W pierwszym okresie istnienia Departamentu Morskiego kadry składały się z ludzi, których lansowano jako wybitnych fachowców, przy czym te sugestie o niezwykłych kwalifikacjach spotykały się z posłuchem i życzliwym ustosunkowaniem się ze strony Biura Personalnego Ministerstwa, co w konsekwencji doprowadziło do obsadzenia większości kierowniczych stanowisk elementem nieprzychylnym, a co najwyżej obojętnym, a stosunek ten ponadto utwierdził tychże w mniemaniu, że są niezastąpieni na stanowiskach jakie zajmują. Bezsprzecznie w początkowym okresie tak w Ministerstwie Żegluga i Handlu Zagranicznego jak i innych resortach przejęcie kadr kierowniczych z okresu przedwojennego pozwoliło na szybkie stosunkowo zorganizowanie i opanowanie procesu produkcji. Niemniej przeto powołanie na stanowiska kierownicze tych elementów pozwoliło na skontaktowanie się tych w obrębie Min. Żegluga i Handlu Zagranicznego jak innych resortów celem hamowania i wypaczania linii rozwojowej.

Na podstawie osiągnięć należy stwierdzić, że większość nie posiada potrzebnych kwalifikacji na kierownicze stanowiska. Kierownicy ci czując się zagrożeni w swych pozycjach przez wykazane braki fachowe jak i przez rozwój sytuacji politycznej szukają oparcia w bratniej partii PPS.

Okres od stycznia br., który powinien być wykorzystany dla wzmocnienia kadr demokratycznych w aparacie Ministerstwa i podległych instytucji nie tylko nie przyniósł tego, ale przez akcję stabilizacyjną podważone zostały pozycje już opanowane przez działaczy z naszej partii, a wzmocnione zostały pozycje wrogich lub obojętnych. Dotychczas prowadzona polityka personalna w wyniku prowadzić musi do kapitulacji na rzecz reakcji.

W działalności Ministerstwa brak koordynacji i zdecydowania, odcinkowe zaś realizowanie sprzyja przeciwnikom dając możliwość mobilizowania się na zagrożonym odcinku i utrwała mniemanie resztki niebezpieczne, że Ministerstwo nie ma wytycznych tak polityki ekonomicznej jak i form organizacyjnych, a jeśli nawet i ma odcinkowe, to nie jest w stanie i nie potrafi realizować, tzn. prowadzi źle i złą politykę.

Narzucają się następujące wnioski zmierzające do stworzenia podstaw dla prowadzenia zdecydowanej polityki ekonomicznej na odcinku morskim.

1. Ustalić wytyczne w zakresie form rozwojowych organów gospodarczych, które działają na odcinku morskim (odcinek morski jest na granicy wpływów 2 różnych struktur gospodarczych, który to fakt powoduje silny nacisk kapitału zagranicznego i zagraża, że ośrodki w których to życie gospodarcze się koncentrowało zostaną wyodrębnione ze struktury obecnie wprowadzanej).
2. Zapewnić mobilizację środków potrzebnych do wykonywania planów zarówno polityki ekonomicznej jak i planu odbudowy na odcinku morskim.
- przez współdziałanie po linii partyjnej na terenach, gdzie wydawane są decyzje mające wpływ na realizowanie tych planów,
- współdziałanie w łonie partii demokratycznych, a w szczególności z PPS dla mobilizacji środków.
3. Opracowanie struktury organizacyjnej podziału kompetencji zarówno Ministerstwa jak i podległych instytucji - zapewniającej sprawność działania i wprowadzenie w życie ustalonych wytycznych.
4. Prowadzenie polityki personalnej po linii wyrobienia demokratycznych kadr fachowych, które w okresie początkowym zdolne będą oprzeć się istniejącym naciskom oraz wyeliminowanie wszelkich rozgrywek prowadzących dla uzyskania wpływów osobistych w Ministerstwie Żegluga.

dnia 27. 03. 1947

⁴ W świetle istniejących dokumentów ocena działalności Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża i jej stosunek do Departamentu Morskiego przedstawiony przez R. Więckowskiego jest tendencyjny i nieobiektywny.

150-LECIE DRUGIEGO PRUSKIEGO ATLASU MORSKIEGO

W roku 1841, staraniem pruskiego Ministerstwa Handlu w Berlinie ukazał się drugi Pruski Atlas Morski. Atlas ten interesuje nas szczególnie, albowiem zawiera on pierwsze dokładne mapy wybrzeży południowego Bałtyku wraz z ich sylwetkami, jak również spis latarni morskich oraz ich widoki.

Najpierw jednak zapoznajmy się z pierwszym pruskim atlasem morskim nie zapominając wszakże o wcześniejszych dokonaniach w tej dziedzinie, którymi mogą się poszczycić Holendrzy.

Pomorski wagoner

XVI-wieczne Niderlandy były europejskim centrum morskiej kartografii. To tutaj skoncentrowały się i zostały praktycznie wykorzystane matematyczne, geograficzne i astronomiczne podstawy nowej kartografii i właśnie tutaj, stosując nowo wynalezioną sztukę drukarską, sporządzono pierwszy atlas - w jedną całość połączone zostały: opis wybrzeży z mapą morską¹⁾.

Autorem tego przełomowego dzieła był Lucas Janszoon Waghenauer z Enckhuysen (1534-1606), znany również jako Aurigarius. Jak sam podaje, od wczesnej młodości pływał po morzach i na morzu się zestarzał. Dwaście lat pracował nad swoim dziełem, aż do śmierci dokonywał poprawek i uzupełnień. Typ atlasu jaki stworzył Waghenauer, przetrwał w różnych wariantach aż półtora wieku. W Anglii jego atlasy były tak popularne, że nazywano je po prostu „wagonerami”.

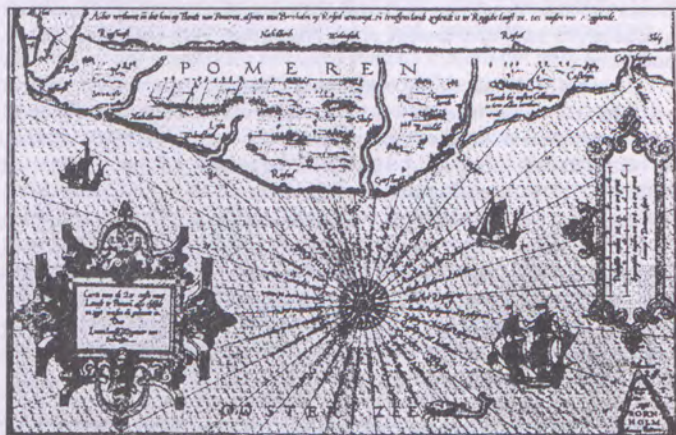
W roku 1584 ukazała się pierwsza część jego słynnego atlasu „*Spiegel der Zeevaert*”, w rok później część druga. W roku 1592 wydany został drugi atlas Waghenauera „*Thresoor der Zeevaert*”, a następnie „*Enchuyser Zeecaertboeck*”. W stosunkowo krótkim czasie dokonano tłumaczeń na języki łaciński, hiszpański, niemiecki, angielski i francuski. W sumie ukazało się przeszło dwadzieścia wydań jego prac, wielokrotnie naśladowanych i przerabianych²⁾.

W atlasie „*Spiegel der Zeevaert*”, w części drugiej, na arkuszu oznaczonym symbolem „rvj”, znajdujemy poprzedzoną całostronicowym opisem, pierwszą z prawdziwego zdarzenia mapę nawigacyjną wybrzeży pomorskich od Helu do Kołobrzegu³⁾. Mapa jest wygrawerowana na płycie miedzianej, ma wymiary 508 × 325 mm i jest zorientowana na południe. Jej pełny tytuł brzmi: *Caerte van de Zee custe vant (Landt te Pomere also tselste) in zyn weesen gedaente is, (Doer) Lucas Jansz Waghenauer van Enckhuysen*. Skala mapy wynosi w przybliżeniu 1:400 000. Po stronie prawej umieszczone są dwie podziałki liniowe - górna podaje mile niemieckie (15 w jednym stopniu), dolna zaś mile hiszpańskie (17 1/2 w jednym stopniu). Pośrodku dolnej części mapy umieszczona jest róża wiatrów z łacińskimi nazwami wszystkich 32 linii rumbowych⁴⁾. W górnej części mapy pokazany jest łódź z linią brzegową od Helu do Kołobrzegu oraz sylwetka, widok wybrzeży (tzw. *vertoonung*) od strony morza na odcinku od Rozewia do Ustki. Pokazane są ujścia rzek: Piaśnicy, Łeby, Ślupii, Wieprzy i Parsęty jak również charakterystyczne wzniesienia, m. in. Rozewie, święta góra Pomorzańców, wysoki, klifowy brzeg Jarosławca. W prawym dolnym rogu arkusza widnieje południowa część wyspy Bornholm. Na obszarze wodnym podanych jest kilkanaście głębokości w sążniach amsterdamskich. Po morzu pływają trzy różnego typu statki żaglowe oraz jeden, niegroźny w porównaniu ze strasznymi potworami na innych mapach, wieloryb.

Spróbujmy teraz z grubsza sprawdzić dokładność rozpatrywanej mapy. Odległość w linii prostej z Rozewia do Kołobrzegu wynosi wg Waghenauera około 24 mil niemieckich, czyli ok. 95 mil morskich (60 w jednym stopniu) - według współczesnej polskiej mapy nawigacyjnej, odległość ta wynosi 103 Mm.

Południowy cypel Bornholmu położony jest na mapie Waghenauera w stosunku do Kołobrzegu na kierunku Septentrio Zephyrus (ok. 318°), w odległości ok. 12 mil niemieckich, czyli ok. 49 Mm - według polskiej mapy kierunek ten wynosi ok. 340°, a odległość ok. 51 Mm.

Dzieło Waghenauera pod względem wydawniczym również uchodzi za wspaniałe. I trzeba tu wymienić nazwisko doskonałego drukarza



Rys. 1. L. J. Waghenauer, *Spiegel der Zeevaert*, Leiden 1585, część II, arkusz rvj. Pierwsza nawigacyjna mapa wybrzeży pomorskich

i wydawcy omawianych atlasów: Christoffel Plantijn z Leyden (1517-1589), oraz doświadczonego i najlepszego rytownika: Ioannes van Doetecum. Atlas zawiera w części wstępnej opisy, tabele i objaśnienia skrótów i znaków. Podziwiać można wielkie, renesansowe bogactwo rozwiązań graficznych kartuszy z tytułem mapy oraz róż wiatrów - dla każdej mapy inne. Morze jest niebieskoszare uwypuklające tym samym żywe barwy na lądzie i na pozostałych elementach. Część I obejmuje dwustronicowe mapy ponumerowane od 1 do 19, część II mapy z oznaczeniami literowymi od j do rrj (razem 21, ogółem jest ich 47). Każda mapa poprzedzona jest całostronicowym opisem.

Pod koniec należy jeszcze wspomnieć, że Wielka Mapa Pomorza Eilhardusa Lubinusa, mapa łódowa, została wydana nieco później niż mapa Waghenauera, bowiem w roku 1618⁵⁾.

Pierwszy pruski atlas morski

Jak już wspomniano, waghenauerski model atlasu morskiego przetrwał półtora wieku. Z biegiem lat wymagania wzrastały - wymagane są teraz dokładne położenia portów, torów wodnych, płyczn i oznakowania nawigacyjnego jak również głębokości akwenów. Przecież pierwsza mapa w odwzorowaniu walcowym, wiernokątnym, dogodnym dla żeglarzy została opracowana przez Mercatora (Gerhard Kremer 1512-1594) już w 1569 roku.

W tej sytuacji, pod protektorem króla Prus, Fryderyka II, oraz pod patronatem Królewskiej Akademii Nauk powstaje pierwszy pruski atlas morski. Jak to później nazwano, była to pierwsza niemiecka próba wydania własnych, niezależnych od zagranicznych, map morskich⁶⁾. Dodajmy, była to próba nieudana.

Atlas powstał bardzo szybko i ukazał się w 1749 roku w Berlinie. Bezpośrednim wydawcą tego dzieła, który ze swojej prywatnej skatuli finansował opracowanie, rytowanie i druk, był generał-marszałek polny Samuel hrabia Rzeszy von Schmettau (1684-1751).

Opracowanie i rytowanie sprawował Szwajcar Isaac Brouckner (1686-1762). Był on geografem Arcychrześcijańskiego Majestatu Króla Francji i członkiem-korespondentem Paryskiej Akademii Nauk. Ponieważ w owym czasie Francja stanowiła w Europie centrum nauki i sztuki, atlas został opracowany w języku francuskim. W tym samym języku jest również jego tytuł: „*Nouvel Atlas de Marine*”⁷⁾.

¹⁾ A. W. Lang, *Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee*, Hamburg 1968, s. 25.

²⁾ G. Loeck, *Hinterpommerns Küstenregion. Vor 400 Jahren nachgezeichnet vom Holländer L. J. Waghenauer*, „Schiff und Zeit”, nr 18/1983, s. 49.

³⁾ Mapa poprzedzająca, oznaczona symbolem rv, obejmuje cypel Helski oraz ujście Wisły z Gdańskiem i dalej do Kłajpedy.

⁴⁾ M. Czerner, *Róża wiatrów*, „Nautologia” 1987, nr 1, s. 67.

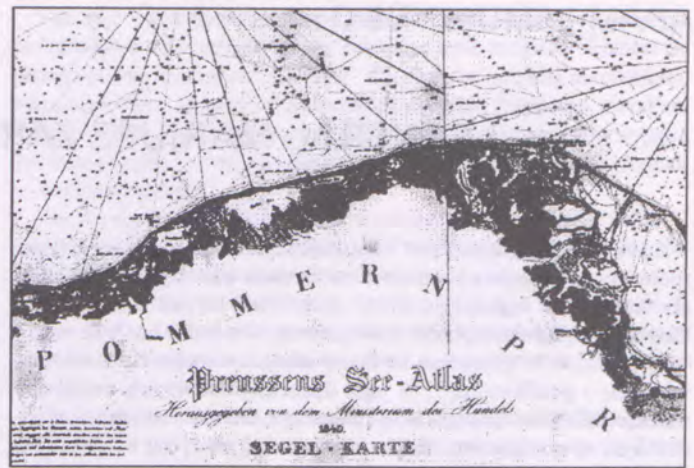
⁵⁾ Recenzja IV wydania tej mapy patrz: M. Czerner, *Eilhardus Lubinus: Nova illustrissimi principatus pomeraniae descriptio*, „Nautologia”.

⁶⁾ A. W. Lang, jak przyp. 1, s. 65.

⁷⁾ F. R. Jung, *Der erste preussische Seeatlas - 200 Jahre alt*, „Deutsche Hydrographische Zeitschrift”, T. II, z. 6, Hamburg 1949, s. 291. Ponieważ mapy były kolorowane - obramowanie żółte, wybrzeże zielone, różę kompasowe niebieskie i czerwone - spotykamy również nazwę: „*Illuminierter Seeatlas, bearbeitet von dem Feldmarschall Grafen von Schmettau, Berlin 1749*”.



Rys. 2. S. von Schmettau, *Nouvel Atlas de Marine*, Berlin 1749, fragment arkusza V, przedstawiający wybrzeże pomorskie



Rys. 3. *Preussens See-Atlas*, Berlin 1840, fragment mapy generalnej, arkusz II

Atlas składa się z mapy poglądowej i 12 map specjalnych obejmujących cały świat. Wszystkie mapy są (jako pierwsze w Niemczech) w projekcji Merkatora, a południk zerowy przebiega przez wyspę El Hierro⁹. Przedmowa wydana została również w języku angielskim, holenderskim i niemieckim.

Mapa poglądowa (dzisiaj nazwalibyśmy ją informacyjną) ma wymiary 50 × 30 cm i jest opracowana w skali 1:80 milionów. Mapy specjalne (generalne) o wymiarach 48 × 40 cm, mają skalę 1:20 milionów.

Z uwagi na mały format arkuszy z jednej strony i duże litery napisów z drugiej, na informacje nautyczne nie pozostało już miejsca. Mapy są wręcz nieporadne, nieczytelne i wątpliwe jest, czy ktokolwiek kiedykolwiek posługiwał się tymi mapami przy nawigowaniu.

Wybrzeże pomorskie znajduje się na arkuszu V. Nie pokazano tu Szczecina, natomiast występuje dwa razy (!) Kołobrzeg. Gwiazdka przy nazwie Gdańska oznacza, że szerokość i długość geograficzna tej miejscowości została określona z obserwacji astronomicznych¹⁰.

Nic więc dziwnego, że po tej wpadce, na długo poniechano wszelkich nowych, własnych opracowań. Tym niemniej, w roku 1912 ukazało się wydanie faksymilowe atlasu, pod tytułem „Der erste Preussische Seeatlas 1749”.

Drugi pruski atlas morski

W latach 1833-1839 Królewski Pruski Sztab Generalny przeprowadził wzdłuż wybrzeży Prus Wschodnich oraz pomorskich pomiary trygonometryczno-topograficzne. Równoległe z tymi pomiarami, Królewskie Ministerstwo Handlu przeprowadziło sondowanie pasa wód przybrzeżnych. Wynikiem tych działań był drugi pruski atlas morski „*Preussens See-Atlas*”.

Część tekstowa atlasu ukazała się w Berlinie w 1841 roku i zawiera szczegółowy opis przeprowadzonych w latach 1833-1838 sondowań, spis wszystkich dziesięciu światła nawigacyjnych, widoki ich budowli, 14 arkuszy widoków wybrzeża oraz mapę poglądową¹⁰.

Zestaw map składa się z 2 map generalnych i 20 map brzegowych. Mapy generalne (*Segel-Karte* Blatt I oraz Blatt II) ukazały się jednocześnie z częścią tekstową. Skala 1:400 000, odwzorowanie Merkatora, długości w odniesieniu do Berlina, Greenwich i Ferro, rok 1840.

Mapy brzegowe wydane zostały w latach 1842-1843. Skala 1:100 000, odwzorowanie Merkatora, długości w odniesieniu do Berlina i Ferro, rok 1841. Sekcja I obejmuje 3 arkusze wyspy Rugii, sekcja II - 3 arkusze Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, sekcja III - 4 arkusze wybrzeża od Kołobrzegu do Ustki, sekcja IV - 2 arkusze wybrzeża od Ustki do Rozewia, sekcja V - 4 arkusze Zatoki Gdańskiej i Zalewu

Wiślanego, sekcja VI - 3 arkusze Półwyspu Sambijskiego i Zalewu Kurońskiego, sekcja VII - 1 arkusz wybrzeża na północ i na południe od Kłajedy.

Głębokości podane są w miarach angielskich - przy głębokościach mniejszych niż 12 stóp, w stopach, przy większych w sążniach (= 6 stóp). Podany jest również rodzaj dna morskiego. Sondowanie przeprowadzono w zasadzie do odległości 2 mil niemieckich. Gdzie było to możliwe, przeprowadzono kropkowane linie izobat 1, 3, 5, 10 i 15 sążni.

Prace sondażowe wykonała Królewska Szkoła Nawigacyjna w Gdańsku: jej dyrektor von Bille, jej nauczyciele kapitanowie P. D. Domcke, F. Domcke, M. F. Albrecht oraz elewowie Szkoły. Na szczególną uwagę zasługuje tutaj osoba dyrektora. Michał Petroniusz Bille urodził się 28. XI. 1769 w szlacheckiej rodzinie duńskiej o bogatych tradycjach żeglarskich. Posiadając staranne wykształcenie teoretyczne, wszechstronną praktykę żeglarską i szerokie doświadczenie pedagogiczne, w roku 1820 powołany został na stanowisko dyrektora Szkoły Nawigacyjnej w Gdańsku, którą kierował przez 18 lat. Bracia Domcke i Albrecht byli jego wybitnymi wychowankami. Był człowiekiem „przed którym nasi żeglarze dobrowolnie zginają kolana”. Król duński nadał mu stopień admirała. Zmarł w Kopenhadze 29. III. 1845¹¹.

„Atlas” był ważnym etapem w niemieckiej kartografii morskiej. Był pierwszym urzędowym opracowaniem na podstawie własnych, nowoczesnych metod pomiarowych¹².

Posłowie

Na zakończenie godzi się jeszcze dodać w uzupełnieniu, że po pomiarach przeprowadzonych w latach 1855-1857, ukazał się w 1858 roku pierwszy pruski atlas ujść rzek Jady, Wezery i Łaby: „*Seeatlas der Jade-, Weser- und Elbemündungen*” (6 arkuszy w skali 1:50 000).

Powołaniu 21. IX. 1861 roku przy Królewskim Pruskim Ministerstwie Marynarki, Biura Hydrograficznego - Hydrographisches Bureau, a po roku 1879 Hydrographisches Amt - prace kartograficzne prowadzone były już systematycznie, osiągając pod koniec 19 stulecia ogólnie uznany wysoki poziom.

W roku 1938 Niemcy wydawały przeszło 900 map morskich, zwiększając tę liczbę o około 25 rocznie. W tym samym roku sprzedano 134 tysiące egzemplarzy map. Tak więc Niemcy plasowały się na 5 miejscu na świecie pod względem wydawnictwa map nawigacyjnych. Wyprzedzały je Anglia, USA, Francja i Japonia. W zamyśle projektowano opracowanie 2 tys. map, co całkowicie uniezależniałoby Niemcy od zagranicy¹³.

⁹ Wyspa Hierro (Ferro) wchodząca w skład grupy Wysp Kanaryjskich, jest najbardziej na zachód wysuniętym skrawkiem Europy. Stąd też, w roku 1634, francuscy kartografowie poprowadzili tutaj południk zerowy. Na niemieckich mapach spotykamy go do roku 1884, czyli do czasu, gdy południk zerowy poprowadzono przez obserwatorium astronomiczne w Greenwich. W omawianym atlasie, stopnie długości liczone są w kierunku wschodnim od 0° do 360°.

¹⁰ M. Groll, *Der erste preussische Seeatlas*, „Marine-Rundschau”, Berlin 1913, z. 1-6, s. 528.

¹¹ *Preussens See-Atlas*, Übersichts-Karte, 1840. Ta mapa opracowana jest na siatce gnomonicznej (na której ortodroma jest linią prostą), bez podania skali. Długości wschodnie od Ferro.

¹² H. Fierek, *Koncepcja szkolenia nawigatorów na Pomorzu w XIX wieku w ujęciu Michała Billego*, Rocznik Koszaliński nr 13/1977, s. 98.

¹³ A. W. Lang, jak przyp. 1, s. 75.

¹⁴ F. Conrad, *Die neuzeitliche Navigation und ihre Hilfsmittel*, „Nauticus”, nr 23/1940, s. 93.

GENERAŁ MARIUSZ ZARUSKI I JEGO „GADUŁKI”

Rzecz ma być o „Gadulkach” Generała Zaruskiego. Szerszym kręgiem społecznym są zupełnie nieznane. Przechowane w pamięci i zapisie kilku czy kilkunastu żeglarzy, którym dane było pływać na „Zawiszy Czarnym” (pierwszym) pod dowództwem Generała, nie były nigdy - z jednym, o ile piszącemu te słowa wiadomo - wyjątkiem, i to nie wszystkie - publikowane¹⁾. W jego literackiej twórczości, twórczości znaczącej nie tylko dlatego, że był pierwszym w Polsce marynistą, jakże drobnym są marginesem. Także w jego bogatym życiu, którego lwia część poświęcił budzeniu morskiej świadomości społeczeństwa. By marginalność tę uwydatnić, nie można pominąć próby zarysowania choćby najważniejszych wydarzeń życia Mariusza Zaruskiego, gdy po raz wtóry, po upływie ćwierć wieku mają ujrzeć światło dzienne jego „Gadulki”. Tylko i dopiero na tle jego życiorysu, myśl w nich zawarta, cel, jakiemu miały służyć, stają się zrozumiałe, a one same nabierają właściwej im barwy.

Mariusz Zaruski, postać - legenda. Jedna z najpiękniejszych, jakie wydały dzieje Polski pierwszych dziesięcioleci XX wieku. Było ich wiele. Nie miejsce tu, by wymienić choć którąkolwiek z nich. Legenda wokół człowieka powstaje, jeśli idea, do realizacji której dąży, obleka się w kształt realny. Kto żadnej nie służy, przegrywa życie. Zaruski je wygrał, realizując kolejno idee, których obfitość i siła budzi podziw.

Urodził się w roku 1867 w Dumanowie nad Smotryczem na Podolu. W okresie studiów na wydziale fizyko-matematycznym uniwersytetu w Odessie zaciąga się w czasie wakacji jako zwykły marynarz na statki, odbywające dalekie rejsy do Egiptu, Syrii, Indii, Chin, Japonii, Wławy-wostoku. Równocześnie przygotowuje się do złożenia egzaminu na oficera marynarki handlowej. Jest czynny w konspiracyjnych kołach odeskiej Polonii. Należy do „Sokoła” i Ligi Narodowej. W roku 1894 zostaje aresztowany. Skazany na półtora roku więzienia i pięć lat zesłania trafia w końcu do Archangielska. Nie poddaje się surowym jego warunkom - udaje mu się zamustrować na statki pływające po Oceanie Lodowatym. Uzyskuje też zgodę na wpis do szkoły nawigacyjnej w Archangielsku i kończy ją z dyplomem szturmana żegluga wielkiej, aby z kolei objąć dowództwo szkuneru „Nadzieja”, pływającego po morzach arktycznych. Morze, które stało się pasją jego zawodu, jest również źródłem jego natchnień poetyckich. W tym okresie pisze swoje *Sonety*, ujęte w cykle: *Sonety Morskie*, *Sonety Żeglarskie*, *Sonety Polarne*. Po powrocie z zesłania w roku 1899 wraca do Odessy. Tu poznaje swoją żonę i wraz z nią wkrótce potem osiada w Krakowie, gdzie relizuje swoją pasję malarską: kończy w roku 1904 krakowską Akademię Sztuk Pięknych, aby niebawem poddać się nowej: pasji gór. Poważny to rozdział jego życia, obejmuje dziesięć zakopiańskich lat. Wypełnione będą licznymi wyprawami w góry, latem i zimą, w tym wieloma ratunkowymi, propagandą znaczenia gór dla zdrowia fizycznego i duchowego społeczeństwa, uwieńczone zostaną stworzeniem pierwszego w Zakopanem Tatrzańskie Ochothicznego Pogotowia Ratunkowego. Podobnie jak umiłowaniu morza, Zaruski da literacki wyraz swym przeżyciom w Tatrach.

Należał do pokolenia, którego przewodnią ideą było odzyskanie niepodległości. Toteż, gdy nadszedł czas, związał się z organizacją stworzoną do jej realizacji przez Józefa Piłsudskiego - Związkiem Strzeleckim. Został w roku 1917 komendantem jego zakopiańskiego oddziału. Po wybuchu I wojny światowej bierze udział w walkach I Brygady Legionów Polskich w I pułku kawalerii Beliny-Prażmows-

kiego. Wkrótce już w randze rotmistrza dowodzi tym pułkiem. Za odmowę złożenia przysięgi Niemcom zostaje osadzony w więzieniu w Przemyślu. Zwoniony po pokoju brzeskim pełni przez dwa lata do roku 1919 funkcję komendanta Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) na okręg nowotarski. W latach 1919-20 jest dowódcą w randze pułkownika 11 pułku kawalerii. Walczy na froncie w roku 1920. W tymże czasie opracowuje drugie wydanie pierwszego polskiego podręcznika żeglarstwa morskiego pt.: „*Współczesna żegluga morska*” (pierwsze z roku 1907). W dwa lata później obejmuje dowództwo 23 pułku ułanów grodzieńskich w Wilnie. Powołany w roku 1923 na stanowisko Generalnego Adiutanta Prezydenta Rzeczypospolitej pias-tuje je już w randze generała do chwili przejścia w stan spoczynku w roku 1926, na kilkanaście dni przed zamachem majowym. Jest pięciokrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych oraz Orderem Virtuti Militari (brał udział w kilkudziesięciu bitwach), jest kawalerem Orderu Odrodzenia Polski V i VI klasy.

W roku 1926 ma lat 59 i - bez przerwy jest człowiekiem młodym duchem i sprawnym fizycznie, młodym rangą pasji właściwych mu w ciągu całego życia.

Zaczął się już ósmy rok niepodległości Polski, niepodległości z do-stępem do morza. Ten tzw. dostęp, mały skrawek morskiego brzegu wystarczył, aby przed Polską odkryła się wizja Polski morskiej, wizja w jej dziejach o przełomowym znaczeniu. Doceniła ją wielu już u zarania niepodległego bytu. Należał do nich Zaruski. Otworzyło się dla jego morskiej pasji szczególne pole działania: żeglarstwo morskie. Dokonał tego wyboru w głębokim przekonaniu o jego roli dla przekształcenia narodowej świadomości Polaków z lądowej na morską i jego wartości jako szkoły charakterów młodzieży. Pisał w roku 1935: „Albowiem dawno przyszedłem do przekonania, że jachting morski poruszy sumienie narodu, który zrozumie błędy przeszłości i postara się je naprawić²⁾. Już wcześniej, w roku 1925 znaleźć można taką jego opinię: „Pomimo odzyskania wybrzeża morskiego jesteśmy dotychczas lądowym społeczeństwem, nie mamy zaufania do morza, boimy się mu swe kapitały powierzyć - kategorie naszego myślenia są czysto lądowe. Jak najszybszej potrzeba nam się zabrać do pracy, zbliżyć społeczeństwo do morza... Niech jachty nasze staną się pionierami tej idei, niech rozwiną bandery polskie na wszystkich morzach...”³⁾. I jeszcze dobitniej: „Pływałem, łaskawi moi czytelnicy, mokłem i marzęm na pokładach jachtów nie po to, ażeby z was uczynić sportowców... lecz dlatego, ażebyście Wy, jako Polacy, poznali morze, uczuciem z nim się związali, uznali je za własną bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski... gdybym dziś stał u narodzin jachtingu morskiego jak w roku 1925, nie bacząc na doświadczenia przeżyte, zaczynałbym to samo od nowa”⁴⁾.

Ideę tak ujawnioną w książkach, zaświadczył osobiście, podejmując rok w rok prawie, od 1925 r. wyprawy na jachtach morskich i propa-gując w słowie i piśmie rejsy pod żaglami. Przypisywał im szczególną i niezastąpioną innymi metodami rolę wychowawczą. „Chęć do pracy nad kształtowaniem spiżowych charakterów młodzieży” była dla niego czynnikiem, jak pisał, który dodawał mu „otuchy w pracy nad rozwojem żeglarstwa morskiego”⁵⁾. Ona, nie co innego, skłoniła go do objęcia w roku 1935 na prośbę przedstawicieli harcerstwa morskiego funkcji kapitana na szkunerze żaglowym ZHP „Zawisza Czarny”. Dowodził nim w kilku rejsach każdego roku do końca, tj. do sierpnia 1939 roku.

¹⁾ Adam Muszyński, „Gadulki” Generała Zaruskiego. Wspomnienie, Biuletyn poświęcony wychowaniu morskemu i wodniactwu, Rok 6, 1960, nr 1, s. 10-12. Wyd. Wydział Wychowania Morskiego Głównej Kwatery ZHP.

²⁾ Mariusz Zaruski, *Wśród wicherów i fal*, Warszawa 1958, Wyd. Sport i Turystyka, s. 16-17 (wyd. I z r. 1935).

³⁾ Mariusz Zaruski, *Na skrzydłach jachtów*, Lwów-Warszawa, (1925), Książnica-Atlas.

⁴⁾ Mariusz Zaruski, *Wśród wicherów i fal*, jw., s. 16.

⁵⁾ tamże, s. 18, 19.

Nie co innego, a ta właśnie pasja wychowawcza zaprawiona poczuciem humoru i - przyjaźnią - podyktowała mu słynne w swoim czasie w kręgach jego uczniów żeglarzy marynarskie „Gadułki”. Sam nazwę tę stworzył. Jak każde słowo, tak i „Gadułki” mają swoją otoczkę treści i znaczeń. Zawarta jest w nim prócz żartu jakaś niefrasobliwość, także trochę pobażania dla adresatów, a przede wszystkim autentyczna dobroć, darząca sobą tych, dla których były przeznaczone, dla młodych żeglarzy na pokładzie „Zawiszy”.

Jako gatunek literacki „Gadułki” wypada zaliczyć do fraszek i to fraszek szczególnego rodzaju, bo pisanych z wyraźnie określonym, dydaktycznym i wychowawczym celem. Zawierają w formie wiersza garść podstawowych zasad żeglarskiej wiedzy z myślą wpojenia ich mnemotechnicznie w umysły adeptów żeglarskich. W niektórych znaleźć można przestrogi dla żeglarzy, z reguły dowcipnie spuentowane. W jednej pobrzmiwa nuta melancholii, gdy autor konstatuje w zwiezłych słowach mijanie epoki okrętów drewnianych.

Tak więc wszystkie miały uczyć bawiąc i bawić ucząc. Ich pozornie niefrasobliwa, niekiedy jak gdyby rubaszna treść mogłaby skłaniać do pomniejszania znaczenia „Gadulek” dla dziejów polskiej marynistyki. Nic podobnego. Są przecież pierwszymi polskimi fraszkami morskimi czy marynistycznymi (jak kto woli). Dla tego choćby powodu wypada dostrzec pozycję Zaruskiego, jako autora pierwszych tego typu fraszek w literaturze polskiej.

Zachowały się w liczbie 21. Jak powiedziano, jest w tych „Gadulkach” cząstka wiedzy żeglarskiej. Podjęto więc próbę usystematyzowania ich stosowanie do kilku jej działów, a mianowicie:

Dział 1. o prawie drogi morskiej, 2. o nawigacji, 3. o meteorologii, 4. o „awarii”. Do działu 5. zaliczono 6 „Gadulek”, których treść nie zawiera wiadomości z zakresu żeglarstwa, choć z jego sprawami się wiąże i charakter gadułki nosi.

Chyba Mariusz Zaruski nosił się z myślą o publikowaniu ich. Świadczyć może o tym treść jednej, która ma charakter inwokacji. Toteż znalazła się w ich szeregu na pierwszym miejscu.

Oto one:

A. Inwokacja

1. Kochani druhowie
Dość głowie po słowie
Czuwajcie śmigajcie
Lecz zapamiętajcie
Te morskie gadułki.

B. O prawie drogi morskiej

2. Musisz ominąć kolor czerwony,
jeśli go z prawej zobaczysz strony,
ale zupełnie sprawa się zmieni,
jeśli się z lewej światło zieni.
Naówczas swój kurs trzymaj bez trwogi -
- zielone tobie musi zejść z drogi.
3. Czerwone do czerwonego,
zielone do zielonego,
nie obawiaj się kolego,
nic nie stanie ci się złego.

4. W prawo, w prawo
mądre prawo.

5. Nie wierz okrętowi,
gdy go spotkasz w nocy.
On cię przepołowi
i nie da pomocy.
Czy zwie się on kufą,
czy mu imię nawa,
obejdź go za rufą
tak byś sam był z prawa.

C. O nawigowaniu

6. Kiedy skrzypią bloki
a wiatr z dziobu wieje,
nie gap się na boki,
patrz na bombramrę.
7. Jedź liny z musztardą
i ciesz się piosenką:
U brzegów jest twardo,
a na morzu miękko.
Nie wzruszaj się snadno,
przeżyjesz sto latek,
doczekasz się dziatek -
chyba... pójdiesz na dno.

8. Długa droga dobra,
lepsza krótka raczej.
Gdy ci złamiał ziobra,
zaśpiewasz inaczej.
9. Kiedy „Dział” już w skoku,
obróć się doń dziobem.
On cię bierze z boku -
- bierz go swym sposobem.

10. Pamiętaj to bratku
i wbij do swej głowy:
Na spotkanym statku
oficer wachtowy
drzemać sobie może!
Albo, nie daj Boże,
łyknął se gorzały -
i chociaż się wstydzi,
lecz na próżno gały
wodzi po rozłogu -
tyleż właśnie widzi,
co tabaka w rogu!

D. O meteorologii

11. Gdy przez górne strefy
cirusy wycieką,
gotuj, bracie, refy -
sztorm już niedaleko,
a gdy w tej gromadzie
ukaze się halo,
czuwasz na pokładzie -
wnet poigrasz z falą.
12. Gdy się zbliża chmura,
bądź z żaglami gotów,
pilnuj dobrze szkotów -
przyjdzie z niej wichura.
13. Cumulusy, baranki -
tak sobie i zapisz:
worki wełny, kłęby waty,
a jak się zagapisz,
to dostaniesz baty.
14. Gdy na piasku mewa siedzi,
w marynarzu bojaźń rodzi,
lecz gdy czerwień o zachodzie,
wie marynarz o pogodzie.

E. O „awarii”

15. A gdy statek tonie
i szwy już puściły,
nie myśl nic o zgonie,
mój ty bracie miły.
To ci radzę snadno:
nie trać próżno siły
i - puszczaj się na dno.

F. Różne

16. Dawniej tak bajali:
Okręty są z drewna,
a serca ze stali.
Dzisiaj, to rzecz pewna,
stwierdzona stokrotnie:
okręty ze stali,
a serca są z drewna.
17. I z morską chorobą,
gdy przyjdzie niecnota
i obraca toba,
załatwisz się krótko:
Weź z kotwicy błota
i - wypij to z wódką.
18. Czy ryba, czy piernik,
żyć to wszędzie da się -
mówił stary sternik -
a na morzu zasię
najlepiej jest chyba:
masz do jadła chętkę -
złapże wieloryba!
19. Szare niebo, okręt brudny,
cały świat nijaki -
odejdz, bracie, jesteś nudny,
jak z olejem flaki.
20. Ciebie broni prawo,
prawo przeciw sile.
Więc kręcisz się żwawo
i w lewo i w prawo
byle jazdy żayć.
Lecz warto rozważyć
co będzie za chwilę!
21. Dwa słowa stworzyły szatany:
zakorkowany i zaszanghajowany.

Być może niektórych czytelników urażą „Gadulki” swoją bezpretensjonalnością, nie wyważonym humorem, nazbyt lakoniczna wyda się ich dydaktyka żeglarska, krytycznie ocenia ich formę literacką, jako fraszki. Uprzedzając ich wszystkich wypada podkreślić, iż pisane były, choć uczyć miały bawiąc, przede wszystkim ku zabawie właśnie. Tą drogą, pedagogicznie doprawdy poprawną, trafić chciały do serc młodych wychowanków. I trafiły, to pewne. Tych wszystkich pragnął uprzedzić, choć tak niepełny, życiorys Generała, w tej intencji tu podany, aby postać jego znalazła się w pełnym, na miarę tego artykułu, blasku. Zapewne „Gadulki” zasługują na opracowanie fachowe, literackie, w związku z całą twórczością Zaruskiego, nie tylko marynistyczną i nie tylko literacką. Tu nie potrzebują komentarzy, z wyjątkiem jednego: czytać je należy na tym tle, na jakim powstały - na tle pokładu statku, statku żaglowego, na tle jego masztów, żagli, lin i na tle wielkiego morza, fali, chmur i nieba nad nimi. Na pokładzie tym dostrzec trzeba 50 młodych lądowych szczerów i 70-letniego człowieka, człowieka morza, który im patronuje. Trzeba przeżyć taki dzień na morzu, kiedy

się bom pałęta przy martwej fali, skrzypiąc i chrzęszcząc olinowaniem, a któryś z żeglarzy wałęsa się beczynnio po pokładzie, aby zrozumieć życzenie Autora Gadulki: Odejdź bracie, jesteś nudny, jak z olejem flaki (19). Trzeba było widzieć Generała, jak z mostka kapitańskiego śledzi z natężoną uwagą, czy tych paru, co skoczyło ku wielkiemu płótnisku żagla, którego fał puścił niespodzianie, a żagiel na sztormowym wietrze strzela jak armata, wyrывая się na boki z siłą stu koni, czy tych kilku da sobie z nim radę i jak Generał sam wspina się na nadbudówkę, chwyta ciężkie, twarde płótno, aby tamtym dopomóc. Trzeba było to przeżyć, aby w „Gadulkach” dostrzec coś więcej niż „literaturę” i po latach móc powiedzieć:

Chwała Ci, Generale, i statkowi, co niósł nas, pod Twoim dowództwem, po morzu, które dla nas było krainą czarów.

Generał Mariusz Zaruski nie doczekał tych lat, kiedy tak wspaniale rozkwitła Jego wizja Polski Morskiej. Na to potrzeba było koszmaru II wojny światowej. Zmarł w kwietniu 1941 r. w dalekim Chersoniu.

MIECZYŚLAW PROSNAK

FLOTA POLSKA W DOBIE PIERWSZYCH PIASTÓW W ŚWIELE ZACHODNICH ŹRÓDEŁ

Zagadnienie floty polskiej w dobie pierwszych Piastów nie znalazło dotąd w naszej historiografii obszerniejszego omówienia, a niezbyt liczne wzmianki dotyczące tego problemu można znaleźć raczej wśród ogólniejszych publikacji historycznych czy archeologicznych, niejako na marginesie ich właściwej tematyki. Nie pretendują też one do miana wyczerpujących. Trudna sytuacja źródłowa, w której nieliczne przekazy pisane pochodzą wyłącznie od strony przeciwnej, co też i zmniejsza stopień ich wiarygodności¹⁾, a unikatowe materiały ikonograficzne²⁾ nie pozwalają na dokonywanie szerszych uogólnień, nie ułatwia pracy nad tym zagadnieniem. Postępy archeologii morskiej i coraz liczniejsze odkrycia relikwii okrętów wczesnośredniowiecznych³⁾, przesuwają środek ciężkości prac nad tą problematyką w stronę badań archeologicznych.

Wyniki badań ostatnich dziesiątków lat dowodzą niezbieżnie silnego związku Słowiańszczyzny z morzem, wysokiego poziomu gospodarki morskiej, bogatego osadnictwa i obronnego budownictwa grodowego⁴⁾ oraz bogactwa form korabniczych⁵⁾ warunkujących istnienie żeglugi i obronności polskiego wybrzeża. Pozwalają też one poznać równie wysoki poziom uzbrojenia⁶⁾, od którego z kolei zależała wartość bojowa okrętów wchodzących w skład floty. Opanowanie Pomorza przez państwo piastowskie w drugiej połowie X wieku wprowadziło je w orbitę wpływów wczesnofeudalnych monarchii skandynawskich z ich rozwiniętym już budownictwem okrętowym i organizacją sił zbrojnych podległych władzy centralnej. Z drugiej strony wzmocniło ono miejscowe księstwa plemienne, tworzące zwykle dotąd w obliczu zagrożenia zewnętrznego co najwyżej mniej lub więcej trwałe sojusze pod wodzą lokalnych książąt.

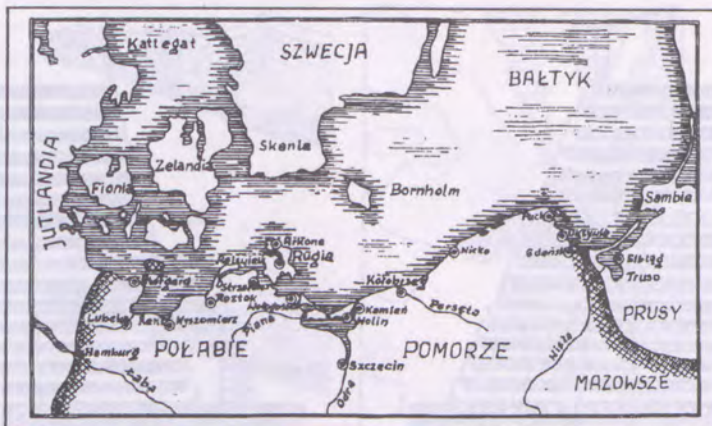
¹⁾ Głównie relacja Ibrahima ibn Jakuba z podróży do krajów słowiańskich, Czyny biskupów diecezji hamburskiej Adama z Bremy, Kronika Słowian Helmolda z Bozowa, Czyny Duńczyków Saxona Grammaticusa, Kronika saska Widukinda z Korbei czy Kronika Thietmara z Merseburga oraz Żywot Ottona biskupa Bambergu mnicha z Prielfingen, Ebbona i Herborda, sagi skandynawskie, jak Heimskringla Snorrego Sturlasona, Knytlingasaga czyli historia Danii itp. Większość tych relacji pochodzi ze strony nieprzyjacielskiej, stąd chęć pomniejszenia osiągnięć Słowian, a nawet przedstawienie ich jako rozbójników. Zwraca na to uwagę K. Pieradzka, *Walki Słowian na Bałtyku w X-XII wieku*, Warszawa 1953, s. 6-9 i A. Zbierski, *Port gdański na tle miasta w X-XIII wieku*, Gdańsk 1964, s. 271. Tam też dalsze piśmiennictwo.

²⁾ Źródeł ikonograficznych dotyczących okrętownictwa czy żeglugi słowiańskiej okresu wczesnopiastowskiego dotąd w ogóle nie odnaleziono. Zachowały się jednak niewiele późniejsze wizerunki, jak pochodzące z połowy i końca XII wieku płaskorzeźby na drzwiach katedry w Gnieźnie, malowidło ściennie w kościele św. Klimenta w Starej Bolesławie nad Łabą (Czecho-Słowacja), czy też czeski denar, przedstawiający okręty wczesnośredniowieczne. Zwraca w nich uwagę zarówno wierność rysunku jak i staranne opracowanie szczegółów. Por. T. Dobrzeński, *Drzwi gnieźnieńskie*, Warszawa 1953, s. 18 i passim, L. Niederle, *Rukovět slovanských starožitností*, Praha 1953, s. 388-389, J. Paukert, *Neznámý český denár 12. století, Numismatické listy* 1984, č. 2, s. 33-41.

³⁾ Na terenach dawnej Słowiańszczyzny odnaleziono w latach 1840-1934 kilkanaście wraków łodzi, z których część zniszczono bądź opracowano po amatorsku lub zgoła tendencyjnie, co też utrudnia ich interpretację. Nowsze znaleziska pochodzące z lat powojennych i systematycznie zbierane, stanowią natomiast doskonały materiał dokumentacyjny, zwłaszcza rewelacyjne łodzie ze Szczecina i Pucka, których odnalezienie zrewolucjonizowało wiele poglądów dotyczących historii korabnictwa bałtyckiego. Omawiają je zbiorczo D. Ellmers, *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven R. 3, Neumünster 1972, ss. 91-103, 301-310 i passim, W. Kowalenko, *Łodzie u Słowian*, Słownik Starożytności Słowiańskich T. III, 1967, s. 119-125, M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza wczesnego średniowiecza*, Materiały Zachodnio-Pomorskie T. IX, 1963, s. 241-272, tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny Zachodniej we wczesnym średniowieczu*, Z Otchłani Wieków R. XXXI, 1965, s. 3, s. 183-191, P. Smolarek, *Studia nad sztuką i budownictwem Pomorza Gdańskiego X-XIII wieku*, Gdańsk 1969, passim, K. Ślaski, *Słowianie Zachodni na Bałtyku w VII-XIII w.*, Gdańsk 1970, ss. 22-23 i 50-60. Tam też dalsze piśmiennictwo. O nowszych odkryciach vide przypisy 24, 27, 33 i 35.

⁴⁾ Dokładniej o wczesnośredniowiecznym budownictwie grodów w Polsce vide A. Gardawski, J. Gąssowski, *Polska starożytna i wczesnośredniowieczna*, Warszawa 1961, s. 123-208 i 217-242, J. Gąssowski, *Dzieje i kultura dawnych Słowian (do X wieku)*, Warszawa 1964, passim, W. Hensel, *Słowiańszczyzna wczesnośredniowieczna*, Warszawa 1965, s. 345-462, J. Herrmann, *Zwischen Hradschin und Vineta*, Leipzig-Jena-Berlin 1976, s. 91-178, J. Kostrzewski, *Kultura prapolska*, Warszawa 1962, s. 71-119. Tam też dalsze piśmiennictwo.

⁵⁾ Znanie z Knytlingasagi, opisów walk Egila Ragnarsena ze Słowianami (1080 r.) oraz zniszczenia floty słowiańskiej przez burzę u wybrzeży Hallandii (1157 r.), Heimskringli - opis wyprawy słowiańskiej na Konungahelę (1138 r.), a także z Sexonis Grammatici *Gesta Danorum*. Cyt. wg K. Pieradzkiej, op. cit. ss. 42 i 43. Odkrycia w Pucku potwierdziły pisaną informację o „węzach słowiańskich”. Por. przypisy 3 i 24.



Rys. 1. Słowiańszczyzna nadbałtycka w IX-XI wieku (na podstawie elementów K. Ślaskiego)

Początki tego procesu sięgają co najmniej początków IX wieku, kiedy to zamieszkujące południowe wybrzeże Bałtyku plemiona słowiańskie zostały zmuszone do przeciwstawienia się morskiej ekspansji skandynawskiej towarzyszącej naporowi niemieckiemu na kontynencję⁷⁾. Przeciwstawienie się obu tym zagrożeniom stało się dwoma wielkimi problemami młodego państwa piastowskiego. Konieczność ochrony zarówno własnych wybrzeży i interesów dynastycznych, jak też handlu morskiego i żeglugi kupieckiej, przed flotami państw rywalizujących o władztwo nad Morzem Bałtyckim i indywidualnymi najazdami wikingów, stworzyła konieczność posiadania floty wojennej powstałej zapewne z jednostek książęcych lub miejskich dostarczanych w drodze obowiązku feudalnego, uzupełnionej siłami i środkami drużyny panującego. Można więc mówić o drużynie morskiej.

Istnienie floty słowiańskiej na Morzu Bałtyckim stwierdzają zgodnie liczne źródła pisane dotyczące tego zagadnienia⁸⁾, przy czym użyty przez Adama Bremańskiego termin „Polonia”⁹⁾ osadza ją w strukturze państwa polskiego, które korzystając z osłabienia monarchii skandynawskich walkami dynastycznymi, w których uczestniczyła niekiedy i strona piastowska, zaczęła występować zaczepnie o władztwo nad Bałtykiem¹⁰⁾. Przykładami tych wystąpień są znane bitwy pod Hjørungsvaag (986 r.), Svoldr (1000 r.), wyprawy na Ribe (1014 r.) czy Haithabu (1043 r.) i tym podobne akcje, w których uczestniczyły siły polskie bądź jako samodzielne związki operacyjne, bądź w składzie flot sojuszniczych działających przeciw wspólnemu wrogowi.

Państwo pierwszych Piastów obejmowało, jak wiadomo, rozległy pas wybrzeża Bałtyku od delty Wisły po ujście Odry, rozciągając okresowo swe wpływy na połabskich Redarów i Obodrzyców sięgających wraz

z Wagrami po nasadę Półwyspu Jutlandzkiego, dzisiejszą Kilonię i Hamburg (rys. 1)¹¹⁾. Broniły go nadzwyczaj liczne na Słowiańszczyźnie grody, przekształcające się niekiedy w wielkie emporia miejskie, wśród których wyróżniały się silne ośrodki portowe, jak Szczecin, Wolin, Kamień, Kołobrzeg, Puck, czy założony około 970-980 r. Gdańsk¹²⁾, a na terenach zaodrzańskich Arkona i Ralswiek na Rugii, Strzałowo, Roztok, Mechlin (Mecklenburg), Wyszomierz, Stargard Wagryjski i Lubeka, czy bliżej nie znany, zniszczony w 808 r. Rerik¹³⁾. Rozporządzały one potężnymi często umocnieniami, urządzeniami portowymi, warsztatami korabniczymi, składami do przechowywania niezbędnych zapasów i odpowiednimi garnizonami umożliwiającymi działalność bojową oraz postój i konserwację okrętów floty. Stanowiły więc one typowe bazy morskie dla działających związków taktycznych czy operacyjnych.

Większość tych portów zakładano w pewnej odległości od morza (Szczecin 65 km, Wolin 22 km, Kamień 6 km, Kołobrzeg 4 km, a Gdańsk około 4,5 km od wybrzeża), przy ujściach rzek lub w głębi zalewów, zarówno ze względów bezpieczeństwa, jak i lepszej ochrony miejsc postoju przed działaniem sztormów, na bazie istniejących lub zakładanych miast, które rozwijały się niekiedy w wielkie ośrodki portowe obsługujące także żeglugę międzynarodową. Rozwijały się one z reguły pod osłoną grodów.

Umacniano je zwykle w typowy dla Słowiańszczyzny sposób, otaczając wałami drewniano-ziemnymi budowanymi systemem rusztowym lub przekładkowym (z układanych na przemian wzdłuż i w poprzek wału pełnych bali drzewnych, przesypywanych ziemią i wzmacnianych niekiedy pionowymi słupami), izbicowym lub skrzyniowym (z prost-

⁷⁾ Dokładniej o wczesnośredniowiecznym uzbrojeniu wojska polskiego vide W. Dziewanowski, *Uzbrojenie w rozwoju dziejowym*, Lwów 1938, s. 32-36, tegoż, *Zarys dziejów uzbrojenia w Polsce*, Warszawa 1935, ss. 3-6, 18-26, 74-75, 97-98, 101-104 i 109-111; A. Nadolski, *Studia nad uzbrojeniem polskim w X-XI i XII w.* Łódź 1954, passim; tegoż, *Broń i strój rycerstwa polskiego w średniowieczu*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1979, passim, Z. Żygulski jun., *Broń w dawnej Polsce*, Warszawa 1975, ss. 31-53, 76-95 i passim; Zbiorowe, *Broń średniowieczna z ziem polskich*, Łódź 1978, s. 7-49 i passim. Tam też dalsze piśmiennictwo.

⁸⁾ L. Koczy, *Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów*, Poznań 1934, s. 8-9; G. Labuda, *Fragmenty dziejów Słowiańszczyzny Zachodniej* T. 2, Poznań 1964, s. 125-131; T. Manteuffel, *Średniowiecze powszechne*, Warszawa 1958, s. 251-259; K. Pieradzka, op. cit. s. 14-61 i 71, M. Proszak, *Bitwa pod Svoldr* (Pierwsze w dziejach wystąpienie floty polskiej), Nautologia T. VIII, 1972, nr 3, s. 86-92; S. Zakrzewski, *Bolesław Chrobry Wielki*, Lwów-Warszawa-Kraków 1925, s. 150-155 i passim.

⁹⁾ Istnienia polskiej floty wojennej w X-XII wieku w przekazach pisanych bezpośrednio nie udokumentowano, jednakże z wieku źródeł dowiadujemy się o dużym znaczeniu morskich wypraw wojennych Słowian, wychodzących przeciw z terenów rządzonego centralnie państwa polskiego. Por. K. Pieradzka, op. cit. s. 53-61, K. Ślaski, op. cit. s. 72-80 i 94-114, A. Zbierski, op. cit. s. 271-274.

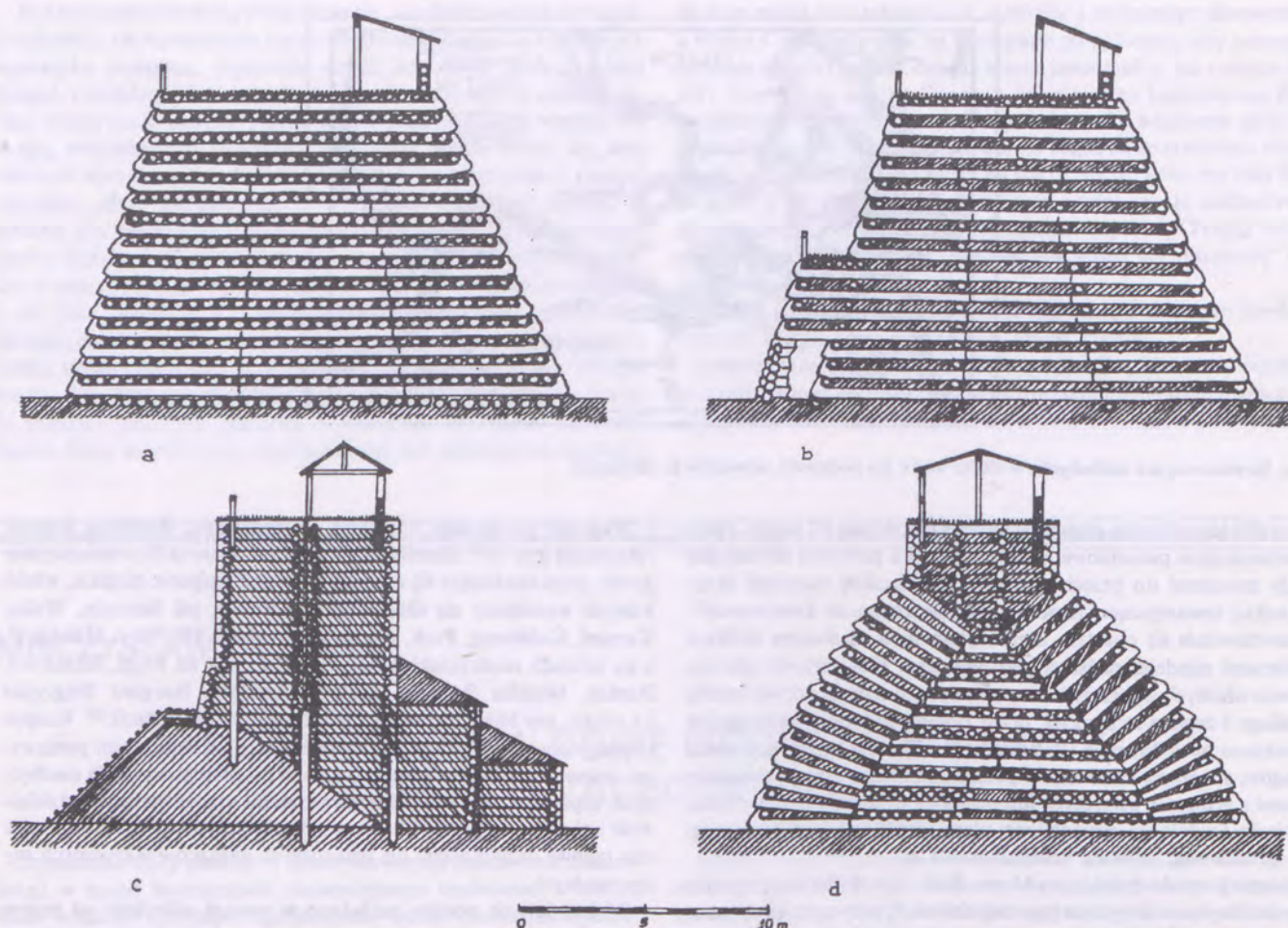
¹⁰⁾ Zwraca na to uwagę G. Labuda, op. cit. s. 227.

¹¹⁾ Proces ten rozpoczął się od połowy X wieku, a w późniejszym okresie Słowianie uzyskali praktycznie hegemonię na Bałtyku. Czasy XI-XII wieku określa się niekiedy mianem „ery słowiańskiej” analogicznie do „ery Wikingów” w żegludze północnej. Por. G. Labuda, op. cit. s. 116-126; M. Mickiewicz, *Z dziejów żeglugi*, Warszawa 1971, s. 165-166; K. Pieradzka, op. cit. s. 61, 71 i 72; K. Ślaski, op. cit. s. 72, 80, 94-114; H. Ziółkowska, *Słownik Starożytności Słowiańskich* T. II, Wrocław-Warszawa-Kraków 1964, s. 194.

¹²⁾ J. Gąssowski, op. cit. s. 87-107 i 134; W. Hensel, op. cit. s. 7-8 i 560-561; J. Hermann, op. cit. s. 74-76 i 147; J. Kostrzewski, op. cit. s. 15-23; K. Pieradzka, op. cit. s. 14-22; K. Ślaski, op. cit. s. 14-15. Tam też dalsze piśmiennictwo.

¹³⁾ W. Kowalenko, *Starosłowiańskie grody portowe na Bałtyku*, Przegląd Zachodni, T. VI, 1950, nr 5/6, s. 379-419; tegoż, *Piana, Świna i Dziwna jako szlaki osadniczo-komunikacyjne Słowiańszczyzny bałtyckiej VIII-XIII wieku*, Przegląd Zachodni T. X, 1954, nr 1/2, s. 1-90; tegoż, *Dalsze badania nad starosłowiańskimi portami na Bałtyku w IX-XIII wieku*, Przegląd Zachodni T. XI, 1955, nr 1/2, s. 164-197; L. Leciejewicz, *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1962, passim; K. Ślaski, op. cit. s. 34-38, 63-65, 82-90 i passim; A. Zbierski, op. cit. s. 220-227.

¹⁴⁾ Jest to nazwa znana wyłącznie ze źródeł duńskich, słowiańskie jej brzmienie jest nie do ustalenia, podobnie jak ściślejsze zlokalizowanie grodu. Większość badaczy sytuuje go na ziemiach Obodrzyńców, gdzieś między Lubeką a Roztokiem, w pobliżu późniejszego Wyszomierza. Rerik mógłby więc stanowić jedno z ogniw wspólnego systemu obrony brzegowej Połabii i - jak sądzi L. Leciejewicz, op. cit. s. 50 - ośrodek miejscowej władzy książęcej.



Rys. 2. Systemy fortyfikacyjne grodów słowiańskich;

a - wał rusztowy, b - wał przekładkowy, c - wał izbicowy (w tym wypadku na nasypie ziemnym), d - konstrukcja mieszana

kątnych komór budowanych na zrąb, ściśle obok siebie, wypełnionych ubitą ziemią, gliną, piaskiem, kamieniami) bądź systemem mieszanym (łączącym rusztowe zwykle części dolne z izbicową nadbudową wału). Niekiedy wzmocniano te konstrukcje dodatkowym wiązaniem hakowym (z mocnymi, zwróconymi ku górze odnogami kłód poprzecznych utrzymujących bale wzdłużne prace na zewnątrz pod ciężarem wału). Wysokość tych wałów była niekiedy znaczna, dochodząc 10-12 m przy szerokości u podstawy w granicach 20-25 m (w mniejszych grodach wysokość wału wynosiła często 4-7 m przy szerokości 3-5 m). Szczyt wału wieńczyło przedpiersie z chroniącymi obrońców blankami (rys. 2). Przejście przez wał zamykano drewnianymi bramami broniowymi przez budowane na zrąb wieże wznoszące się ponad linią wału¹⁴.

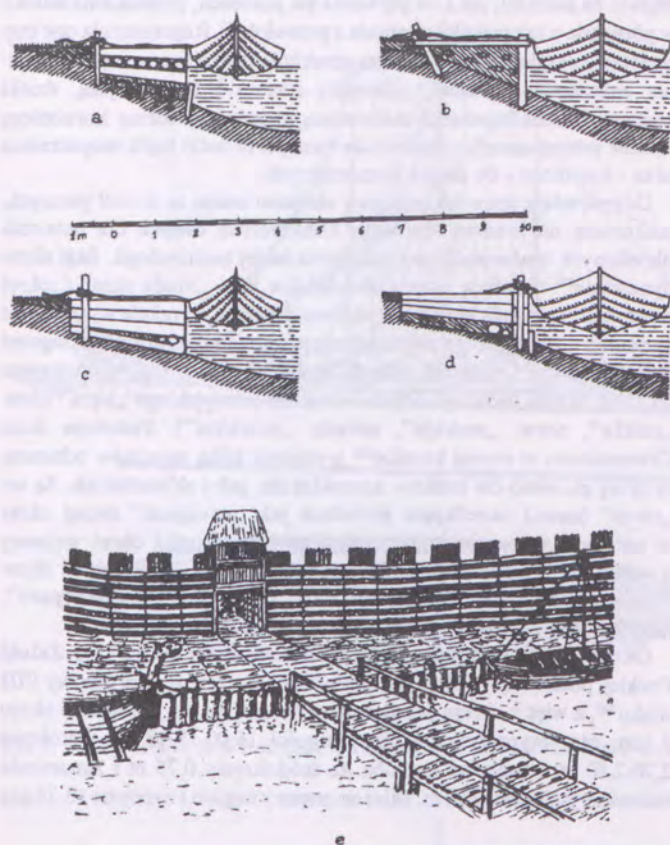
Umocnienia grodowe łączono zwykle z urządzeniami portowymi w postaci nabrzeży budowanych bezpośrednio u podnóża wałów lub w przerwie między końcami wału nie obejmującego brzegu naturalnie

obronnej rzeki (Wolin), w formie pomostów nawodnych o szerokości około 3 m, z szeregiem pali cumowniczych umieszczonych od strony wody. Układano je zwykle z ciosanych bierwion, często na konstrukcji rusztowej wzmocnionej wiązaniem hakowym, systemem jarzmowym (z bierwion zaopatrzonych w obustronne prostokątne wycięcia dla pionowych lub skośnych pali zapewniających stabilność budowy (rys. 3). Długość tych nabrzeży dochodziła często 270-300 m (Wolin), a nawet 300-350 m (Gdańsk)¹⁵. Zupełnie inaczej rozwiązany port w Pucku stanowił rozległą otwartą przystań o wymiarach około 400 x 300 m, wyposażoną w drewniano-ziemne nabrzeża i pirsy z palami cumowniczymi, o konstrukcji jarzmowej wzmocnionej wiązaniami hakowymi, wypełnione torfem, drobnymi gałęziami, saszyną, wiórami i niewielkimi kamieniami, obłożone u zakończeń ostrogami z dużych kamieni. Tworzyły one system swego rodzaju basenów portowych, być może przeznaczone do odmiennych zadań¹⁶.

¹⁴ W. Filipowiak, *Port wczesnośredniowieczny Wolina*, Materiały Zachodnio-Pomorskie T. II, 1956, s. 183-210; tegoż, *Wolin - największe miasto Słowiańszczyzny zachodniej*, Szkice z dziejów Pomorza, T. I, *Pomorzanie średniowieczne*, Warszawa 1958, s. 36-72; tegoż, *Kamień wczesnośredniowieczny*, Szczecin 1959, passim; K. Jażdżewski, *Gdańsk X-XIII w. na tle Pomorza Zachodniego*, Szkice z dziejów Pomorza T. I, *Pomorzanie średniowieczne*, Warszawa 1958, s. 73-120; tegoż, *Gdańsk wczesnośredniowieczny w świetle wykopalisk*, Gdańsk 1961, passim; L. Leciejewicz, *Wczesnośredniowieczny Kołobrzeg*, *Slavia Antiqua* T. VII, 1960, passim; L. Leciejewicz, W. Łosiński, E. Tabaczyńska, *Kołobrzeg we wczesnym średniowieczu*, Wrocław 1961, s. 50, 86-89 i passim; B. Wachowiak, *Port średniowiecznego Szczecina*, Gdańsk 1955, passim, A. Zbierski, op. cit. passim. Por. także przypisy 11 i 12.

¹⁵ Pozornie nie wydaje się to wiele, ponieważ przy normalnym cumowaniu burtą nabrzeża mogłyby jednocześnie pomieścić 15-30 jednostek. Można było jednak zwiększyć tę liczbę cumując dziobem lub rufą, albo burtą do stojących u nabrzeża statków, nieraz po kilka połączonych burtami jednostek, co wielokrotnie zwiększało pojemność przystani. Pozostawała wreszcie możliwość postoju na kotwicy w obrębie przystani lub na redzie, a nawet wyciąganie na sąsiednie brzegi poza nabrzeżami, tak że porty mogły z powodzeniem przyjmować do 200-300 jednostek, a nawet i więcej. Por. przypis 14.

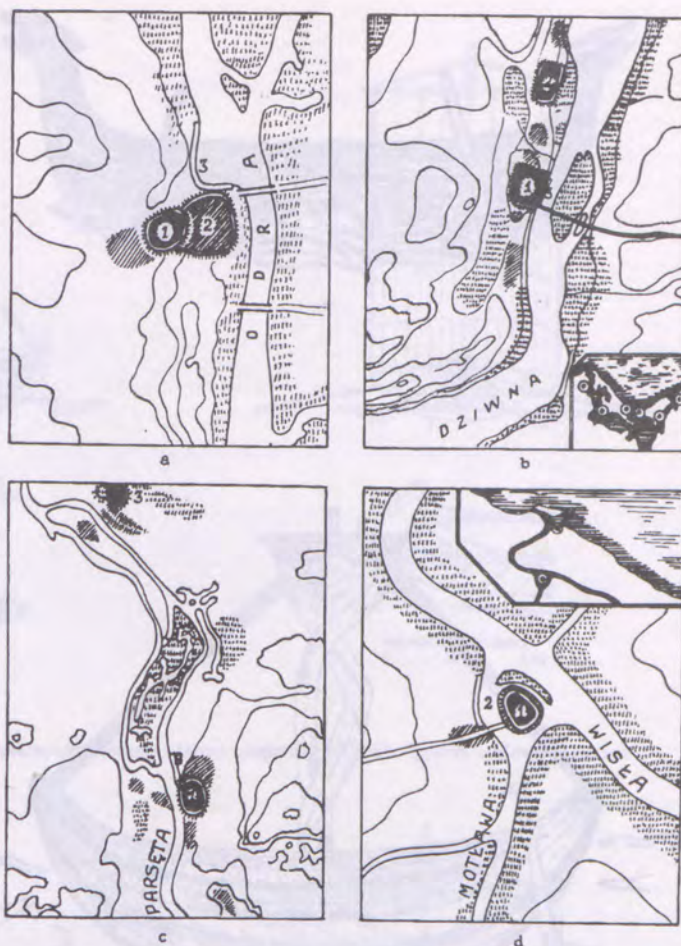
¹⁶ W. Stepień, *Puck przed Gdańskiem*, *Z Otchłani Wieków* R. XLIX, 1983, nr 1/2, s. 49-57; tegoż, *Odkrycia archeologiczne w Zatoce Puckiej*, Sprawozdanie z IX Sesji Pomorzoznawczej, Gdańsk 22-23.III.1984, Gdańsk 1984, s. 71-78; tegoż, *Odkrycia archeologiczne w Zatoce Puckiej*, *Nautologia* r. XXI, 1986, nr 1, s. 79-83.



Rys. 3. Rodzaje nabrzeży portowych w grodach słowiańskich;
a - konstrukcja kaszyczowo-rusztowa, na wiązkach faszyny, b - konstrukcja palisadowa z pomostem i wypełnieniem ziemnym (wiązanie jarzmowe), c - konstrukcja legarowo-warstwowa z wiązaniem hakowym, d - konstrukcja legarowo-warstwowa z wiązaniem jarzmowym, e - próba rekonstrukcji nabrzeża w Wolinie (według W. Kowalenki)

Wejście do portu zamykał zwykle gród, panujący swymi wzmocnieniami nad torami wodnymi prowadzącymi do przystani (wyjątkowo w Szczecinie znajdował się on kilkaset metrów za miejscem postoju statków¹⁷⁾, a w porcie puckim nie odnaleziono go zupełnie¹⁸⁾). Brak miejsca w obrębie obwarowań określał warunki gęstej zabudowy wznoszonymi zwykle na zręb niewielkimi domami, zwykle jednoizbowymi. Wąskie ulice wykładano drewnianymi bierwionami. Grodowi towarzyszyły zwykle podgrodzia, niekiedy również umocnione osady służebne, a także położone na drogach podejścia mniejsze grody strażnicze, połączone we wspólny zespół obronno-osadniczy (rys. 4).

Ośrodki te były w istocie wielkimi twierdzami portowymi pełniącymi obok zwykłych funkcji miejskich rozległe zadania administracyjne i militarne, od zarządzania oraz ochrony własnego terytorium i dróg wodnych prowadzących w głąb kraju, do kontroli nad morskimi liniami żegludowymi, pobierania ceł i służby porządkowej. Dostarczały one



Rys. 4. Usytuowanie morskich zespołów grodowych Słowiańszczyzny;
a - Szczecin, b - Wolin, c - Kołobrzeg, d - Gdańsk (na podstawie elementów W. Filipowiaka, W. Hensla, K. Jażdżewskiego, L. Leciejewicza i A. Zbierskiego);
a - 1 - gród, 2 - podgrodzie, 3 - port; b - 1 - miasto, 2 - gród na Srebrnej Górze, 3 - port (u dołu system grodów broniących ujścia Odry, według K. Piradzkiej);
c - 1 - gród, 2 - domniemany port, 3 - gród na Solnym Wzgórzu; d - 1 - gród, 2 - port (u dołu przypuszczalny gród strażniczy w Wisłoujściu)

także sił i środków do organizowanych w ramach państwa przedsięwzięć wojennych. Umożliwiały to stacjonujące w twierdzach portowych zespoły różnego rodzaju okrętów wojennych pozostających zapewne pod wspólnym dowództwem i działających przeważnie w akwenach objętych zasięgiem terytorialnym bazy.

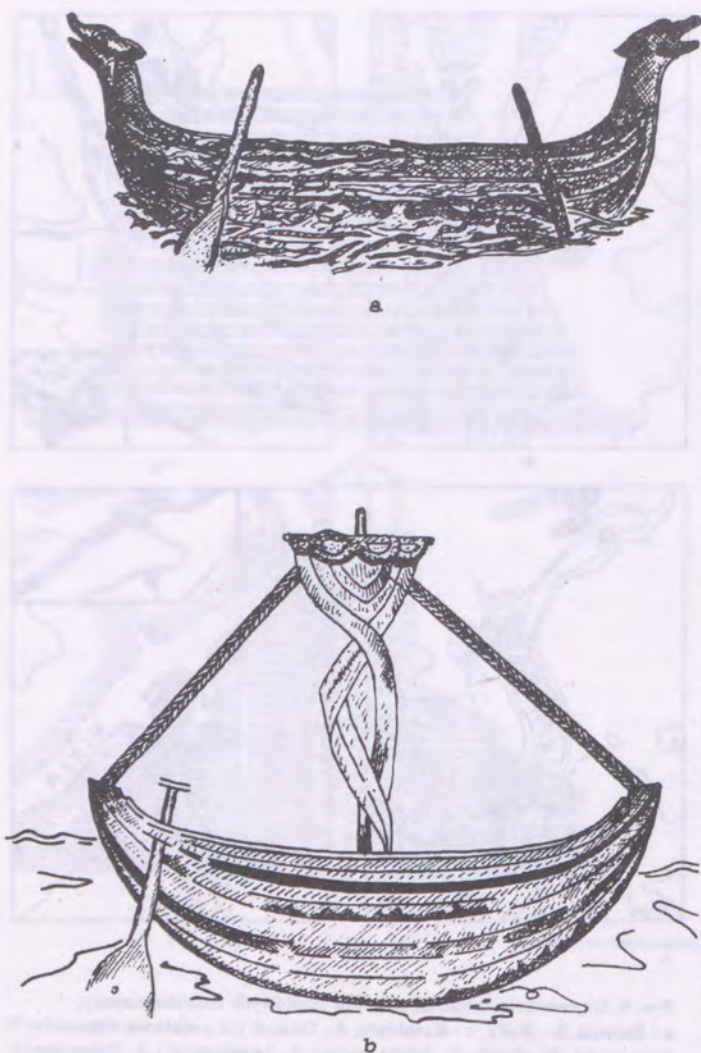
Wygląd tych okrętów pozwalają stosunkowo dokładnie odtworzyć zarówno zachowane relikty statków, jak też ich fragmenty i elementy wyposażenia odkryte w czasie badań archeologicznych¹⁹⁾. Są to otwarte bezpokładowe łodzie o łżykowatych zakończeniach dziobu i rufy, z reguły płaskodenne, z zakładkowym poszyciem przechodzącym w wystającą ku dołowi stępkę i o małym zanurzeniu świadczącym o przystosowaniu do żeglugi wśród płycizn zalewów piaszczystych i rzek. Odznaczały się one doskonałymi właściwościami morskimi, łatwością wiosłowania i dobrą żeglownością²⁰⁾, stanowiąc jednostki uniwersalne, dostosowane zarówno do ciężkich stosunkowo warunków

¹⁷⁾ Port szczeciński mieścił się w zatoce pozostającej poza głównym nurtem Odry, na północ od umocnionego podgrodzia, a więc od strony morza, czy raczej Zalewu Szczecińskiego kontrolowanego przez grody panujące nad ujściami Dziwny, Świny i Piany. Nie miało to więc istotniejszego znaczenia.

¹⁸⁾ Istnienie tak wielkiego otwartego portu sztucznego bez żadnych urządzeń obronnych od strony morza wydaje się wysoce wątpliwe ze względów eksploatacyjnych (falowanie) i taktycznych (zagrożenie atakiem). Być może, iż późniejsze badania ujawnią tę ochronę, choćby w postaci palisady wybiegającej łukiem w morze, jak to stwierdzono u portu w Haithabu (Niemcy). Por. D. Ellmers, op. cit. s. 136-139.

¹⁹⁾ Vide przypis 3. Także: W. Filipowiak, *Badania archeologiczne nad jeziorem Łeba*, Materiały Zachodnio-Pomorskie T. III, 1957, s. 342-345; tegoż, *Sprawozdanie z prac wykopaliskowych w Wolinie w latach 1953-1954*, Sprawozdania Archeologiczne T. I, 1955, s. 179-194; tegoż, *Wolin - największe miasto Słowiańszczyzny...* s. 43 i 53-54; K. Jażdżewski, *Gdańsk średniowieczny w świetle badań z lat 1953-1954*, Sprawozdania Archeologiczne T. I, 1955, s. 137-164; E. Schuldt, Behren-Lübchin. *Eine spätslawische Burganlage in Mecklenburg*, Berlin 1965, s. 80-120; S. Tabaczyński, *Stewa statku z IX wieku z Kołobrzegu*, Wiadomości Archeologiczne T. XXIII, 1956, z. 3, s. 270.

²⁰⁾ M. Prosnak, *Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pełnomorskich*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej R. IX, 1961, nr 1, s. 35-44.



Rys. 5. Wizerunki okrętów słowiańskich wczesnego średniowiecza (pochodzące z końca XII w., ale niewątpliwie archaizowane);
a - płaskorzeźba z drzwi katedry w Gnieźnie, według T. Dobrzeńskiego,
b - malowidło ściennie w kościele św. Klimenta w Starej Bolesławie nad Łabą (Czecho-Słowacja), według L. Niederle; postacie ludzkie usunięto

żeglugi na Bałtyku, jak i do pływania po jeziorach, przenikania daleko w górę rzek, a także do korzystania z przewłok²¹⁾. Reprezentują one trzy podstawowe odmiany: wydłużoną smukłą łódź przeznaczoną do osiągnięcia znacznych szybkości, jednostkę szerszą i ładowniejszą, dzięki większej wszechstronności stanowiącą zasadniczą formę korabniczą i statek przeznaczony wyłącznie do transportu ludzi bądź zaopatrzenia oraz - być może - do zadań pomocniczych.

Odpowiadają temu także nazwy okrętów znane ze źródeł pisanych, jakkolwiek nie wnoszą one wiele konkretnych danych dla ustalenia określonych typów statków i ich słowiańskiej terminologii. Sagi skandynawskie²²⁾ określają okręty słowiańskie jako „vinda skip” („okręt wendyjski”) i „vinda snekkja” (wąz wendyjski”), wyraźnie wyróżniając - pomimo niewątpliwego przenoszenia mianownictwa normańskiego na łodzie Słowian - spośród innych typów statków, typ wydłużonego lekkiego okrętu będącego odpowiednikiem nordyjskiego „węza” (dun. „snikke”, norw. „snekkja”, szwedz. „snaekia”). Podobnie Saxo Grammaticus w swojej kronice²³⁾ wymienia kilka terminów odnoszących się zarówno do statków normańskich, jak i słowiańskich. Są to: „navis” (nawa) określająca podobnie jak „navigium” raczej okręt w ogólnym znaczeniu i „Liburnica navis”, rzymski okręt wojenny o wydłużonym wąskim kadłubie, odpowiadający charakterowi skandynawskiego „węza”. Natomiast statki określone jako „myoparo”, „cymba” lub „scapha” należą wyraźnie do innego typu.

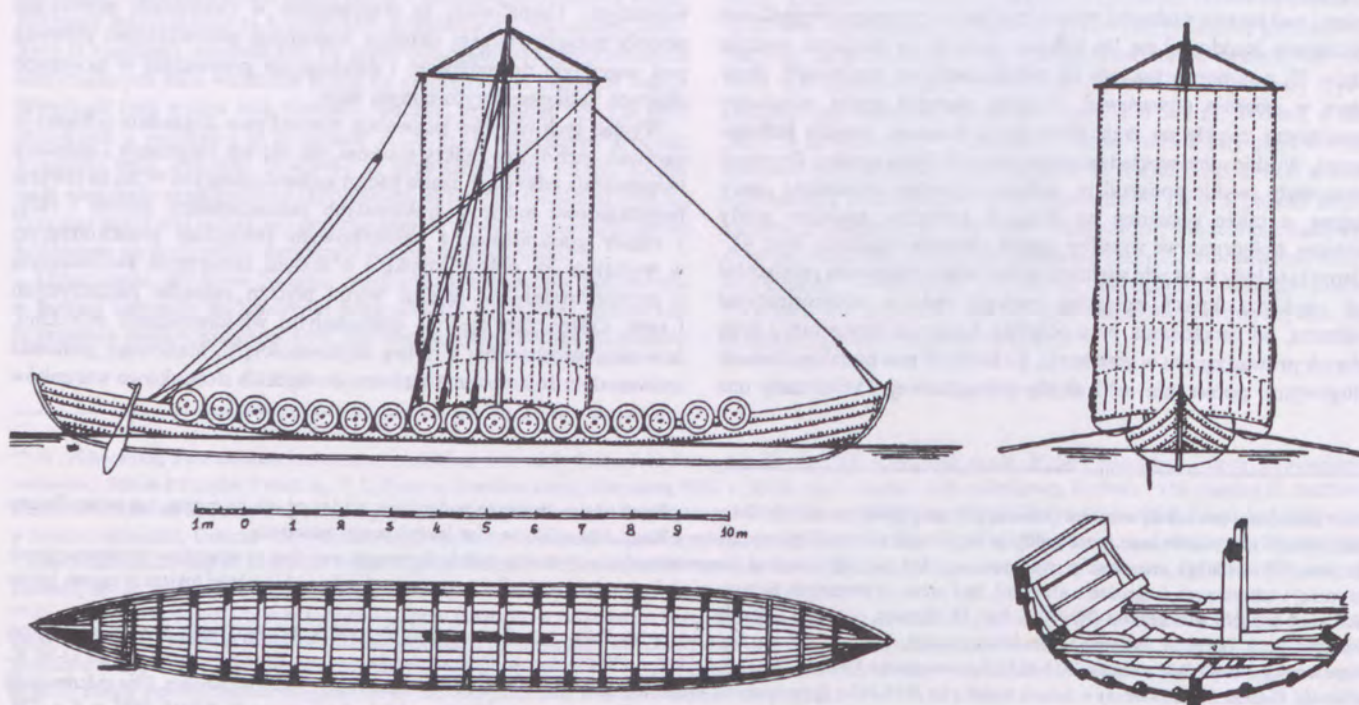
Okręty pierwszego typu najlepiej dokumentuje okręt II z Zatoki Puckiej, pochodzący najprawdopodobniej jeszcze z drugiej połowy VIII wieku²⁴⁾, a więc z okresu przedpiastowskiego (rys. 6), o nośności około 3 ton, przy wyporności 6 ton, długości 16,00-18,00 m, szerokości 2,20-2,50 m, wysokości kadłuba na śródkręciu 0,75 m i zanurzeniu ładunkowym około 0,40 m. Miał on maszt z żaglem i zapewne 15-16 par

²¹⁾ Źródła pisane niejednokrotnie wspominają o przechodzeniu okrętów słowiańskich przez płytczy niedostępne dla okrętów skandynawskich, a także o masowym korzystaniu z przewłok. Wspomniana misja św. Wojciecha do Prus podróżowała okrętem zdolnym zarówno do żeglugi morskiej, jak i rzecznej, jak większość statków wczesnośredniowiecznych.

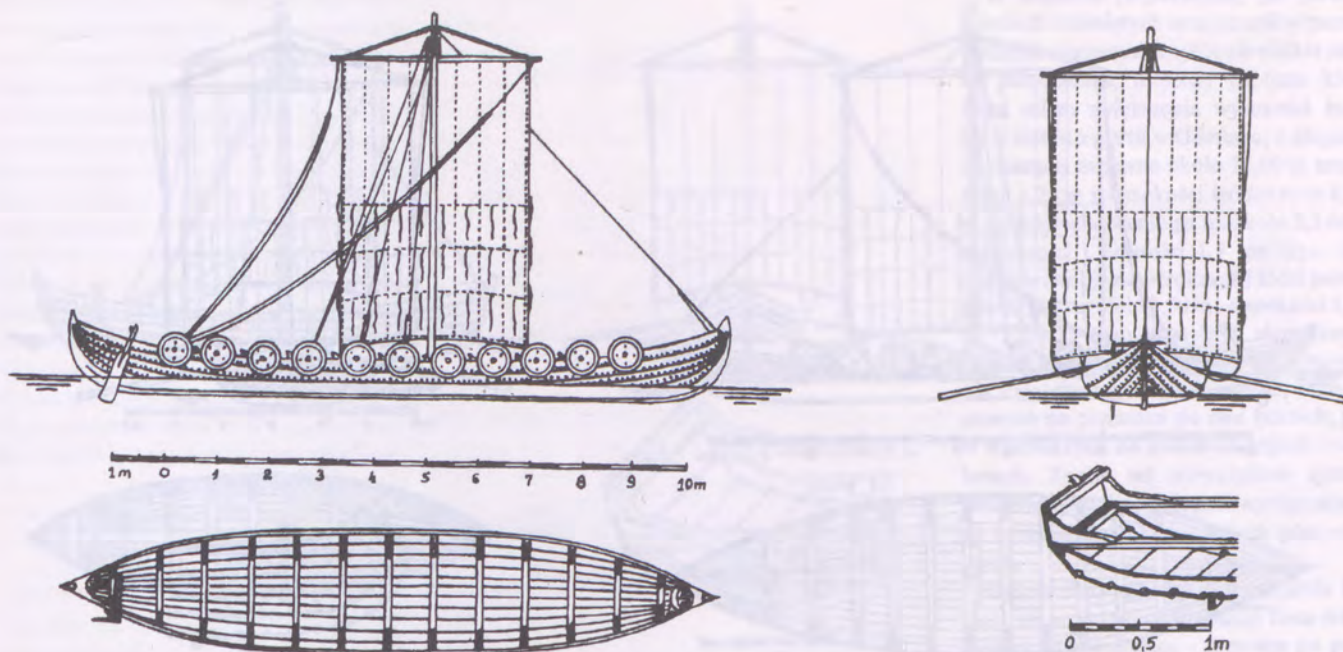
²²⁾ Vide przypis 5. Trzeba jednak pamiętać, że używanie przez Normanów terminologii identycznej dla okrętów skandynawskich i słowiańskich nie musi świadczyć o identyczności tych jednostek.

²³⁾ Wszystkie te terminy występują u autorów starożytnych, w odniesieniu do średniowiecza i Bałtyku stanowią więc raczej popis literacki kronikarza erudyty, niemniej świadczą o zróżnicowaniu typologicznym okrętów słowiańskich.

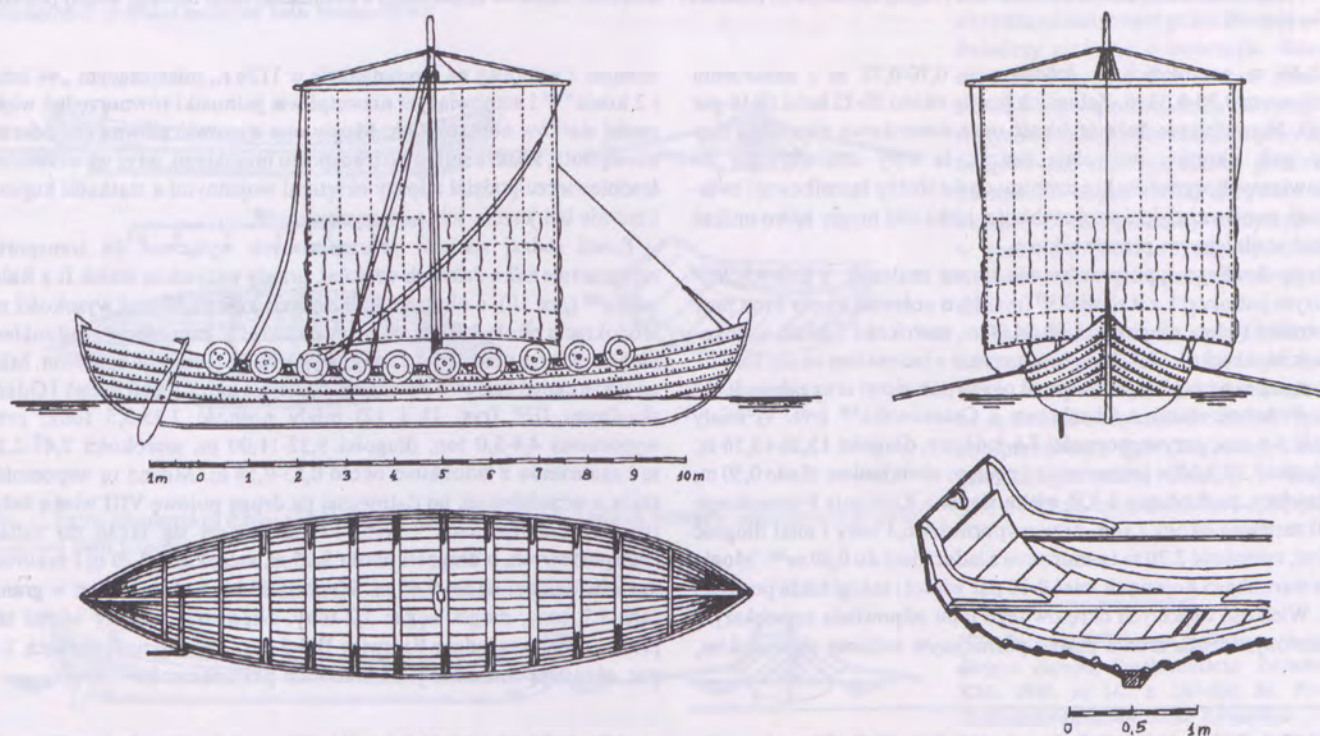
²⁴⁾ Vide przypis 16.



Rys. 6. Próba rekonstrukcji II okrętu z Zatoki Puckiej (na podstawie elementów W. Stępnia). Typowa budowa podłużna z silnym układem wzdłużników



Rys. 7. Próba rekonstrukcji I okrętu z Gdańska-Oruni (według elementów O. Lienaua, ożaglowanie i tarcze uzupełniono); także typowa budowa podłużna



Rys. 8. Próba rekonstrukcji I okrętu z Ralswiek (na podstawie elementów P. Herferta, częściowo uzupełniono) w ewentualnej wersji bojowej; typowa budowa poprzeczna z silnym układem wręgowym

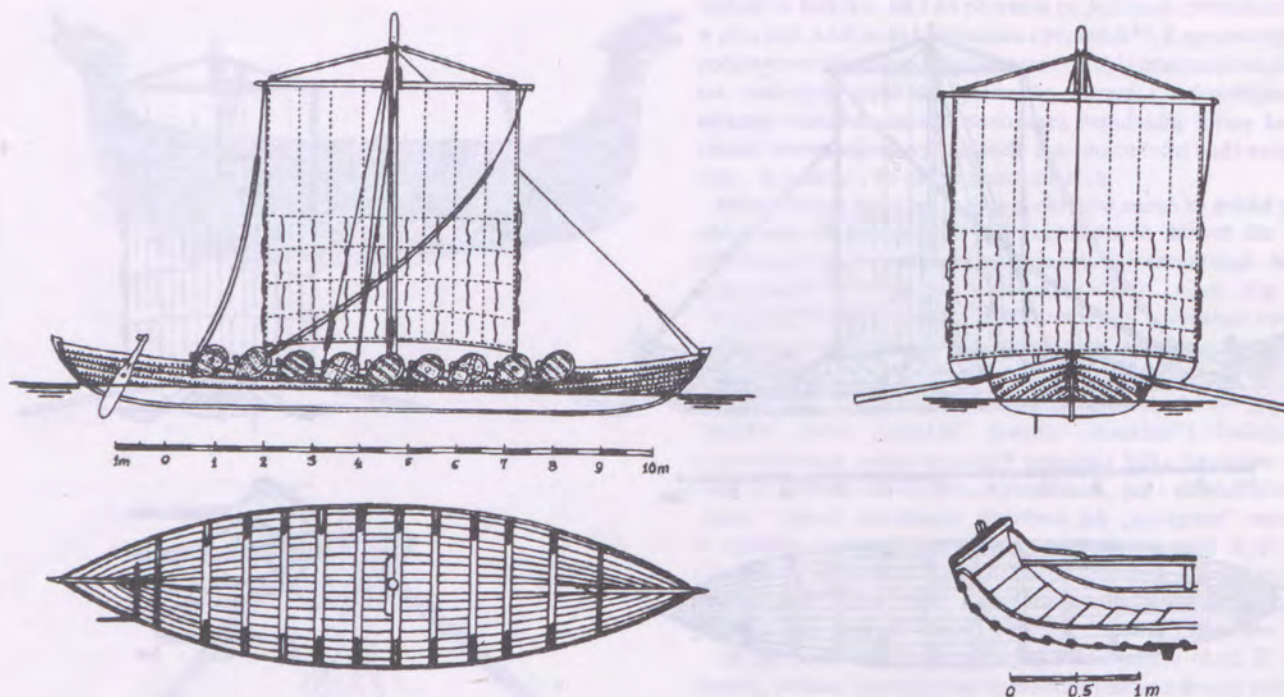
wioseł, co pozwalałoby się załogi ponad 30 ludzi. Podobnym okrętem tego typu jest łódź z Fromborka²⁵⁾ o długości 17,36 m, szerokości 2,78 m, wysokości na śródokręciu 0,92 m, zanurzeniu do 0,52 m, i nośności dochodzącej zapewne około 3,7 tony przy wyporności 8,4

tony. Liczba wioseł tej jednostki mogła liczyć do 12 par, a załoga ponad 30 ludzi. Mniejsze jednostki, o napędzie wiosłowym, reprezentują łodzie z Gdańska-Orunii²⁶⁾ I i III (rys. 7). Miały one nośność około 1,5 tony, przy wyporności 2,7-2,9 tony, długości 12,76-13,30 m, szerokości

²⁵⁾ F. O. Busch, H. Docter, *Germanische Seefahrt*, Berlin 1935, s. 257-260; O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Gdańsk 1934, s. 37-40; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 260, 267 i passim; tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny...* s. 188-190; P. Smolarek, op. cit. s. 310-311 i passim; K. Ślaski, op. cit. s. 50 i 54. Tam też dalsze piśmiennictwo.

²⁶⁾ O. Lienau, op. cit. s. 7-21 i 25-27; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 258-259, 266-267 i passim; tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny...* s. 185-187; P. Smolarek, op. cit. s. 50-55 i passim; K. Ślaski, op. cit. s. 51 i 54. Tam też dalsze piśmiennictwo.

Autorytatywne stwierdzenie jakoby nie miały one napędu żaglowego należy poddać krytyce, ponieważ w ogóle nie zachowały się fragmenty kadłubów, w których mogły się znajdować ślady osadzenia masztu (całe śródokręcie okrętu I i wręgi środkowe wraz z ewentualną nadstępką okrętu II). W takich warunkach nieodnalezienie śladów masztu nie może świadczyć o jego pierwotnym braku.



Rys. 9. Próba rekonstrukcji okrętu z Czarnowska (według elementów O. Lienaua i P. Smolarka, częściowo uzupełniono) w ewentualnej wersji bojowej; kolejny przykład budowy poprzecznej

2,37-2,46 m, wysokości na śródokręciu 0,70-0,72 m i zanurzeniu ładunkowym 0,30-0,33 m. Załogi ich liczyły około 20-22 ludzi (9-10 par wiosła). Niewątpliwie duża szybkość oraz stosunkowo niewielkie rozmiary tych okrętów pozwalają sądzić, że były one używane do błyskawicznych wypadów krążowniczych do służby łącznikowej i zwiadowczej, ponieważ dzięki swej szybkości i lekkości mogły łatwo unikać spotkań z silniejszym przeciwnikiem.

Okręty drugiego typu przedstawia szereg znalezisk, z których największym jest okręt I z Ralswiek²⁷⁾ (rys. 8), o nośności około 7 ton przy wyporności 10 ton, długości 13,00-14,00 m, szerokości 3,40 m, wysokości na śródokręciu 1,10-1,20 m i zanurzeniu z ładunkiem około 0,60 m. Miał on zapewne żagiel i być może około 10 par wiosła oraz załogę 50-60 ludzi. Podobne statki z Charbrowa i Czarnowska²⁸⁾ (rys. 9) miały nośność 5-6 ton, przy wyporności 7,6-8,6 tony, długości 13,20-13,76 m, szerokości 3,30-3,35 m i zanurzenie z pełnym obciążeniem około 0,50 m, a późniejszy, pochodzący z XII wieku statek z Kamienia Pomorskiego unosił zapewne około 7 ton, przy wyporności 6,3 tony i miał długość 11,60 m, szerokość 2,70 m i zanurzenie z ładunkiem do 0,60 m²⁹⁾. Mogły one w warunkach bojowych mieć 9-10 par wiosła i załogę także po 50-60 ludzi. Wielkość większych okrętów tego typu odpowiada największym wymienionym przez źródła pisane późniejszym łodziom słowiańskim,

znanym z wyprawy na Konungahelę w 1136 r., mieszczącym „44 ludzi i 2 konie”³⁰⁾ i stanowiącym niewątpliwie jednostki równorzędne wielkości statków normanńskich. Mogły one stanowić główną siłę uderzeniową floty, a także służyć do transportu morskiego, gdyż we wczesnym średniowieczu podział między okrętami wojennymi a statkami kupieckimi nie był jeszcze ściśle sprecyzowany³¹⁾.

Trzeci rodzaj statków przeznaczonych wyłącznie do transportu reprezentuje kilka dalszych wraków, przede wszystkim statek II z Ralswiku³²⁾ (rys. 10), o długości 9,50 m, szerokości 2,50 m, i wysokości na śródokręciu około 1,00 m, co pozwala określić zanurzenie z ładunkiem na 0,60 m, przy nośności 4,5 tony i wyporności ładunkowej 6,0 ton. Miał on także napęd żaglowo-wiosłowy. Mniejsze łodzie z Mechlinek i Gdańska-Oruni II³³⁾ (rys. 11 i 12) miały nośność 2,35-3,5 tony, przy wyporności 4,4-5,0 ton, długości 9,32-11,00 m, szerokości 2,47-2,27 m i zanurzeniu z ładunkiem około 0,55-0,58 m. Można tu wspomnieć także o wcześniejszej, bo datowanej na drugą połowę VIII wieku łodzi rybackiej ze Szczecina³⁴⁾ (rys. 13), nadającej się także do zadań transportowych, o długości około 8,05 m, szerokości 2,20 m i zanurzeniu z ładunkiem około 0,45 m. Wyporność jej, z obciążeniem w granicach 1,7 tony, mogła sięgać 3,2 tony. Niewielkie zespoły wiosła nie przekraczające w łodzi z Ralswiek II 4-5 par, a w dalszych statkach 2-3 par, określają charakter jednostek i ich przeznaczenie.

²⁷⁾ P. Herfert, *Frühmittelalterliche Bootsfunde in Ralswiek Kr. Rügen*, Ausgrabungen und Funde Bd. 13, 1968, Heft 4, s. 211-222; tegoż, *Der Bootsfund von Ralswiek*, Poseidon 1968, Heft 5, s. 193-197; M. Prosnak, *Łodzie słowiańskie na Rugii*, Z Otchłani Wieków R. XXXVI, 1970, z. 2, s. 118-120; K. Ślaski, op. cit. s. 51 i 55. Tam też dalsze piśmiennictwo.

²⁸⁾ F. O. Busch, H. Docter, op. cit. s. 255-257; O. Lienau, op. cit. s. 33-35; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 248, 253-254, 267 i passim; tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny...* s. 184-185; P. Smolarek, op. cit. s. 41-45 i passim; K. Ślaski, op. cit. s. 50-53 i 56. Tam też dalsze piśmiennictwo.

²⁹⁾ W. Filipowiak, *Słowiański statek z XII wieku z Kamienia Pomorskiego*, Nautologia r. XXI, 1986, nr 1, s. 84-86.

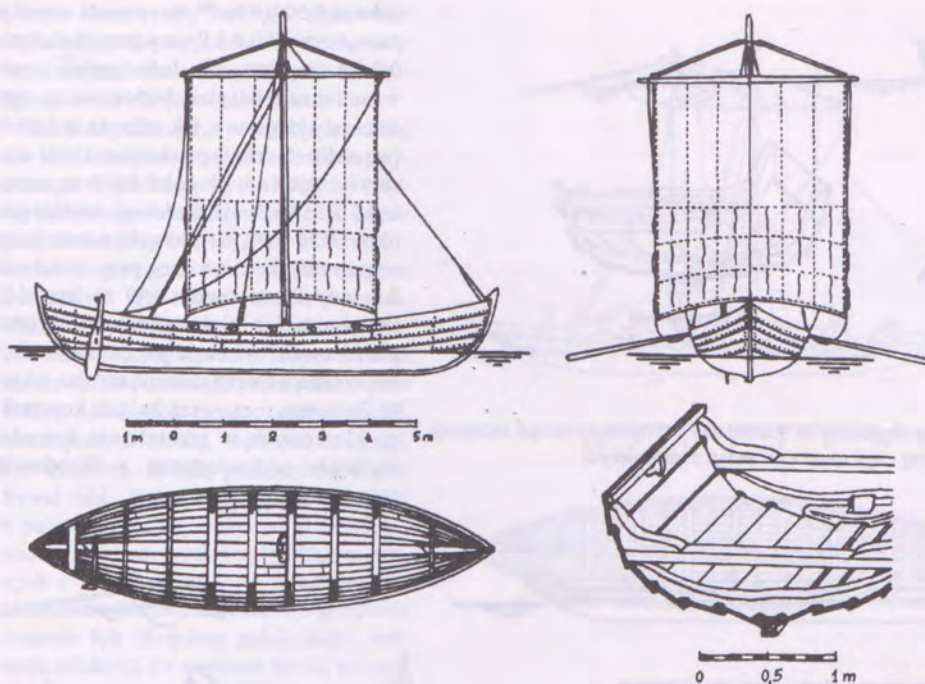
³⁰⁾ Znanie z wyprawy księcia Racibora na Konungahelę w 1136 r. K. Pieradzka, op. cit. s. 64 i 107; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 267; P. Smolarek, op. cit. s. 104; K. Ślaski, op. cit. s. 107.

³¹⁾ Zwraca na to uwagę K. Ślaski, op. cit. s. 54. Praktycznie mogło się to sprowadzać do zabudowania ławami wiosłarskimi otwartej przestrzeni ładownej statku kupieckiego i osłonięcia burt tarczami, co zmieniało jednostkę w wojenną.

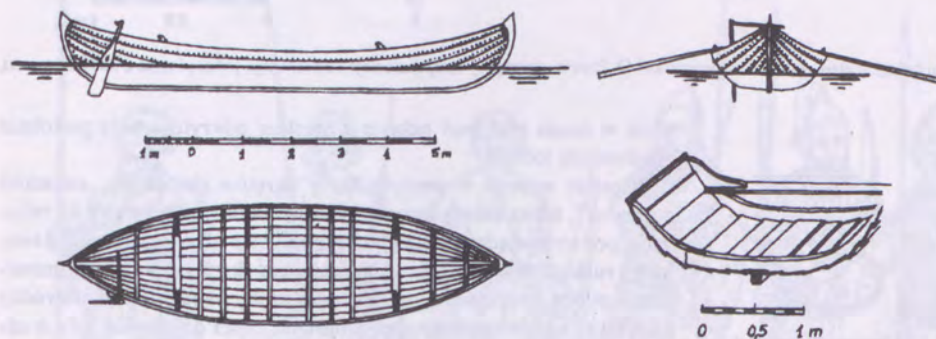
³²⁾ Vide przypis 27.

³³⁾ O. Lienau, op. cit. s. 21-25 i 30-33; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 255-256, 268 i passim; tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny...* s. 187-188; P. Smolarek, op. cit. s. 47-50 i passim.

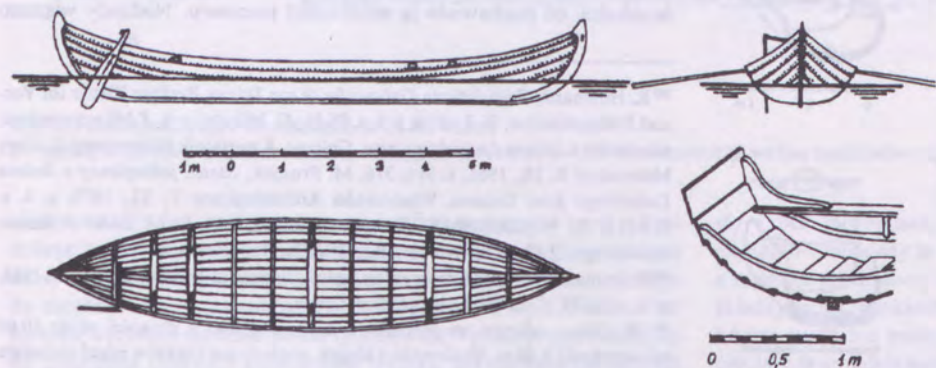
³⁴⁾ M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 257, 268 i passim; tegoż, *Budownictwo okrętowe Słowiańszczyzny...* s. 183-184; M. Rulewicz, *Najstarsze szkielety rybactwa wczesnośredniowiecznego Szczecina*, Nautologia r. XXI, 1986, nr 1, s. 48-59; P. Smolarek, op. cit. s. 78-79 i passim; S. Wesołowski, *Odkrycie łodzi słowiańskiej na podgrodziu w Szczecinie*, Z Otchłani Wieków R. XXIX, 1963, nr 4, s. 254-258; T. Wieczorowski, *Najnowsze odkrycia archeologiczne na podgrodziu słowiańskim w Szczecinie*, Szczecin 1962, z. 7/8, s. 179-184.



Rys. 10. Próba rekonstrukcji II statku z Ralswiek (według elementów P. Herferta, ożaglowanie i szczegóły uzupełniono); przykład mniejszej łodzi transportowej



Rys. 11. Próba rekonstrukcji statku z Mechliniek (według elementów O. Lienaua, szczegóły uzupełniono); przykład wiosłowej łodzi transportowej



Rys. 12. Próba rekonstrukcji II statku z Gdańsk-Oruni (według elementów O. Lienaua, szczegóły uzupełniono); kolejny przykład wiosłowej łodzi transportowej

W żegludze przybrzeżnej, po portach i wodach osłoniętych oraz do celów pomocniczych stosowano zwykle niewielkie czółna jednopienne, niekiedy nabijane klepkami celem zwiększenia wysokości burt, jak u statku z portu w Gdańsku, o długości wynoszącej zapewne około 15,00 m szerokości 1,25 m i wysokości śródokręcia 0,70 m, co pozwala ocenić go na około 2,3 tony wyporności i nośności 1,7 ton (rys. 14). Zbudowano go na półokrągłej łodzi jednopiennej o długości 14,30 m i szerokości 1,00 m³⁵⁾. Statki tego typu były stosunkowo wąskie, co zapewne zmuszało do stosowania nieparzystego układu wiosel, umieszczanych na przemian po obu burtach, jak w stosowanych do niedawna gigach i welbotach. Znano też niewątpliwie system wiosłowania „z wolnej ręki” wystarczający na niewielkich lekkich łodziach pomocniczych.

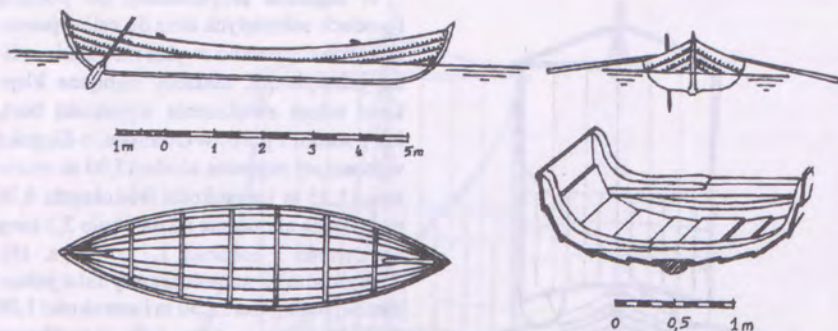
Oprócz floty morskiej niewątpliwie istniała też w Polsce piastowskiej flota śródlądowa, stacjonująca - zapewne po parę jednostek - w zakładanych z reguły nad jeziorami lub rzekami grodach. Świadczy o tym między innymi wzmianka o misji św. Wojciecha w 997 r. udającej się na mocy rozkazu książęcego do Gdańska i Prus okrętem obsadzonym przez 30 wojów³⁶⁾, co świadczy zarówno o wojennym charakterze, jak i osobie dysponenta jednostki. Wydaje się wątpliwe, żeby utrzymywano na tych okrętach stałe załogi bojowe absorbując trwale część garnizonu grodowego. Stosowano chyba raczej dorywcze obsadzanie w gotowości łodzi wojami wydzielanymi z drużyny do wykonania określonych zadań.

Wygląd tych statków znamy dość dobrze z licznych materiałów archeologicznych³⁷⁾, wśród których najbardziej demonstratywne są dobrze datowane łodzie jednopienne ze Sperenbergu (pod Berlinem) i Jeziora Lednickiego (obok Żnina), o długości 4,48-10,20 m, szerokości 0,67-0,87 m i wy-

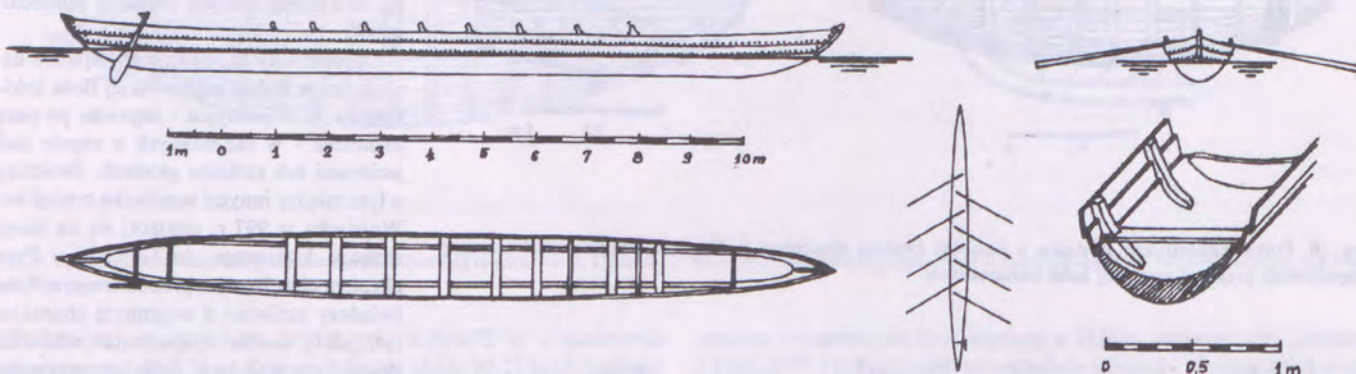
³⁵⁾ O. Paret, *Die Einbaune im Federseeried und im übrigen Europa*, *Præhistorische Zeitschrift* t. XXI, 1930, nr 1/2, s. 103-131; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 251, 263 i passim; P. Smolarek, op. cit. s. 38-40.

³⁶⁾ J. Kostrzewski, op. cit. s. 362; S. Mielczarski, *Misja pruska św. Wojciecha*, Gdańsk 1966, s. 80-89 i passim; K. Ślaski, op. cit. s. 56-57; A. Zbierski, op. cit. s. 132-134 i 137.

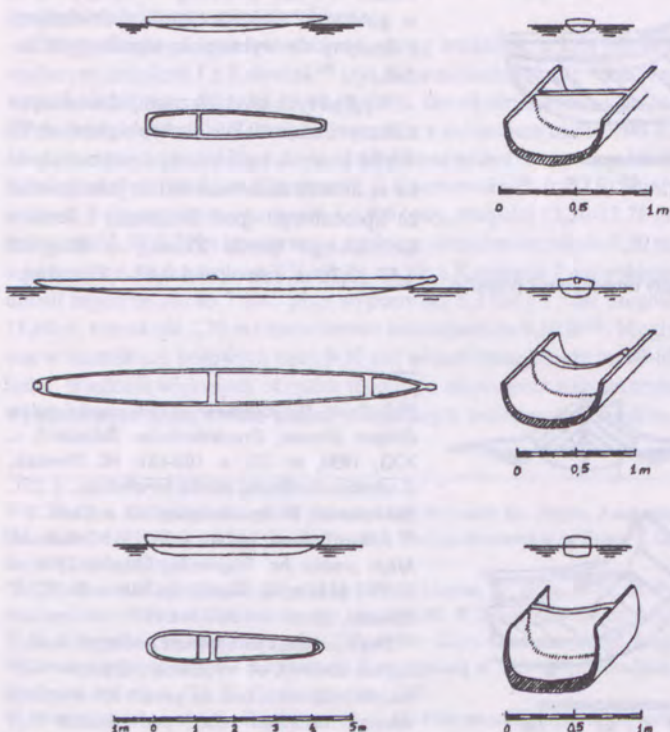
³⁷⁾ Drażone łodzie jednopienne o różnych technologiach budowy, od wypalania i drażenia wnętrza, do rozginania burt na gorąco lub w trakcie wzrostu rosnącego pnia i podwyższania burt nadbitymi klepkami, są w naszym kraju wyjątkowo często spotykane. Dochodzą one niekiedy do długości 10-15 m. Są to jednak w większości typowe znaleziska luźne nie dające możliwości datowania. Łodzi o ustalonej chronologii jest wyjątkowo mało. Por. przypis 38.



Rys. 13. Próba rekonstrukcji łodzi ze Szczecina (według elementów M. Rulewicz i T. Wieczorowskię, szczegóły uzupełniono); przykład małej łodzi rybackiej, używanej - być może - do zadań pomocniczych



Rys. 14. Próba rekonstrukcji statku z portu w Gdańsku (według elementów H. Conventza i O. Pareta, szczegóły uzupełniono); konstrukcja jednopienna z nadbudowaną burzą



Rys. 15. Śródlądowe łodzie jednopiennie z wczesnego średniowiecza; a - łódź ze Sperenbergu pod Berlinem (NRD); b, c - łodzie z Jeziora Lednickiego (I i II) w pobliżu Gniezna (według J. Góreckiego, K. Hohmanna i G. Mikołajczyka)

sokości 0,30-0,45m³⁸⁾, co pozwala ocenić je na wyporność 0,4-1,0 tony przy obciążeniu 0,2-0,4 tony (rys. 15). Jednocześnie stosowano też na śródlądziu budowane na stępcie okręty klepkowe, jak odkryta w Łądzie (w pobliżu Konina) płaskodenna łódź wiosłowo-żaglowa o długości 10,70 m, szerokości 2,35 m i wysokości na śródkręciu około 0,70 m³⁹⁾, co pozwala ocenić ją na wyporność około 3,8 tony, przy obciążeniu 2,8 tony i zanurzeniu 0,40 m (rys. 16). Podobnym lub nieco większym okrętem podróżowała być może wspomniana misja św. Wojciecha wraz ze swoją zbrojną eskortą. Szerszego rozpowszechnienia konstrukcji klepkowych w skutnictwie dowodzą materiały archeologiczne z Wrocławia,

gdzie w czasie prac pod jednym z mostów odkryto relikty podobnie zbudowanej łodzi⁴⁰⁾.

W czasie wypraw wojennych burty okrętów chroniono „osłonami z drewna”, niewątpliwie tarczami zawieszonymi od zewnątrz na relingach, podwyższających wolną burłę, podobnie jak u łodzi skandynawskich i ruskich. Być może, iż za przykładem skandynawskim rozmieszczano załogę, grupując najznamienitsze osoby na rufie, obok dowódcy i sternika, a najwaleczniejszych wojów w części dziobowej, gdy środkowa część kadłuba mieściła główną siłę bojową okrętu⁴¹⁾. W przebiegu walki można w zasadzie wyróżnić trzy podstawowe fazy: ostrzał przeciwnika za pomocą broni miotającej, jak łuki czy proce w walce na odległość, rażenie rzucanymi ręcznie oszczepami w okresie zbliżania i walka abordażowa wręcz na włócznie, miecze i topory po zwarciu okrętów⁴²⁾, w czym pomagało pochycenie jednostki przeciwnika bosakami, co pozbawiało ją możliwości manewru. Niekiedy wiązano

³⁸⁾ K. Hohmann, *Zwei datierte Einbaumfunde aus Teltow*, Berliner Blätter für Vor- und Frühgeschichte, R. 3, 1954, z. 3, s. 75-81; G. Mikołajczyk, *Łódź wczesnośredniowieczna z Jeziora Lednickiego pow. Gniezno*, Kwartalnik Historyczny Kultury Materialnej R. IX, 1961, s. 314, 316, M. Prosnak, *Statek jednopienny z Jeziora Lednickiego pow. Gniezno*, Wiadomości Archeologiczne T, XL, 1975, z. 4, s. 515-519; A. Wojciechowska, *Metoda i przebieg konserwacji łodzi z Jeziora Lednickiego*, Z Otchłani Wieków R. XXVIII, 1962, z. 1, s. 46-49.

³⁹⁾ P. Smolarek, *Wraki z Czarnowska, Łądu i Tolknicka*, Nautologia r. XXI, 1986, nr 1, s. 73-78. Tam też dalsze piśmiennictwo.

⁴⁰⁾ W 1904 r. odkryto we Wrocławiu dębowe czółno o długości około 10,00 m i szerokości 1,40 m, zbudowane z klepek, pochodzące z czasów przed najazdem Mongołów, a więc z początków XIII wieku. M. Hellmich, *Einbäume in Schlesiens*, Schlesiens Verzeit in Bild und Schrift, Bd. VI, 1912, s. 17-32.

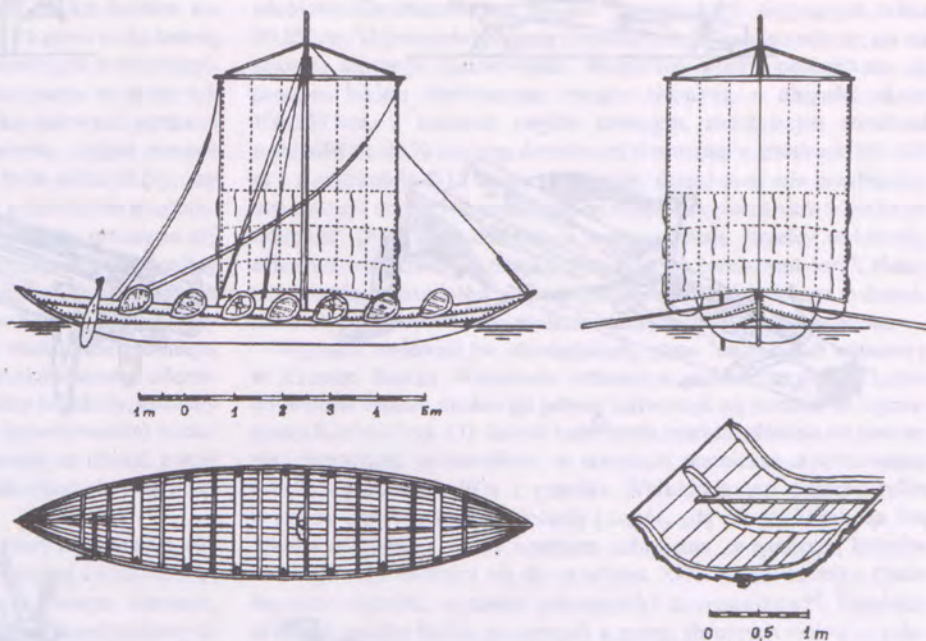
⁴¹⁾ H. Shetelig, H. Falk, *Scandinavian archaeology*, Oxford 1937, s. 369-370; J. Hoops, *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, Strassburg 1918-1919, Bd. II, s. 108-112.

⁴²⁾ Nie ma więc uzasadnienia głoszonego przez niektórych teza, jakoby okręty wczesnośredniowieczne nie służyły do walki, a były tylko środkami transportu wojowników.

okręty linami, aby utrudnić rozerwanie sztyku przez nieprzyjaciela. W starciu między załogami uczestniczyli zwykle dowódcy, zarówno okrętów jak i całych flot.

Osobiste uzbrojenie drużyny morskiej nie różniło się bardziej od uzbrojenia używanego w siłach lądowych. Przekazy pisane informujące o siłach zbrojnych Polski piastowskiej wyróżniają dwie główne formacje: pancernych, z pełnym uzbrojeniem ochronnym jak hełm, pancerz i tarcza, walczących zwykle konno, łukiem, oszczepem, włócznią, mieczem i toporem oraz tarczowników osłaniających się samą tylko tarczą, walczących pieszo, łukiem, procą, oszczepem, włócznią, toporem, maczugą lub mieczem. Bronią pomocniczą często był nóż. Pancernych łączono zwykle z pojęciem drużyny książęcej stanowiącej warstwę zawodowych wojów utrzymywanych i ekwipowanych na koszt księcia, tarczownicy natomiast stanowili pospolite ruszenie lub okresowy pobór ludzi wolnych zdolnych do noszenia broni, na czas wyprawy wojennej lub stróży grodowej⁴³.

Broń pochodząca zarówno z produkcji miejskiej, jak i z importu lub zdobyczy wojennej, musiała przedstawiać znaczną



Rys. 16. Próba rekonstrukcji śródlądowego statku klepkowego typu łodzi z Łądu w ewentualnej wersji bojowej; żagiel stosowano raczej rzadko, do dalszych podróży



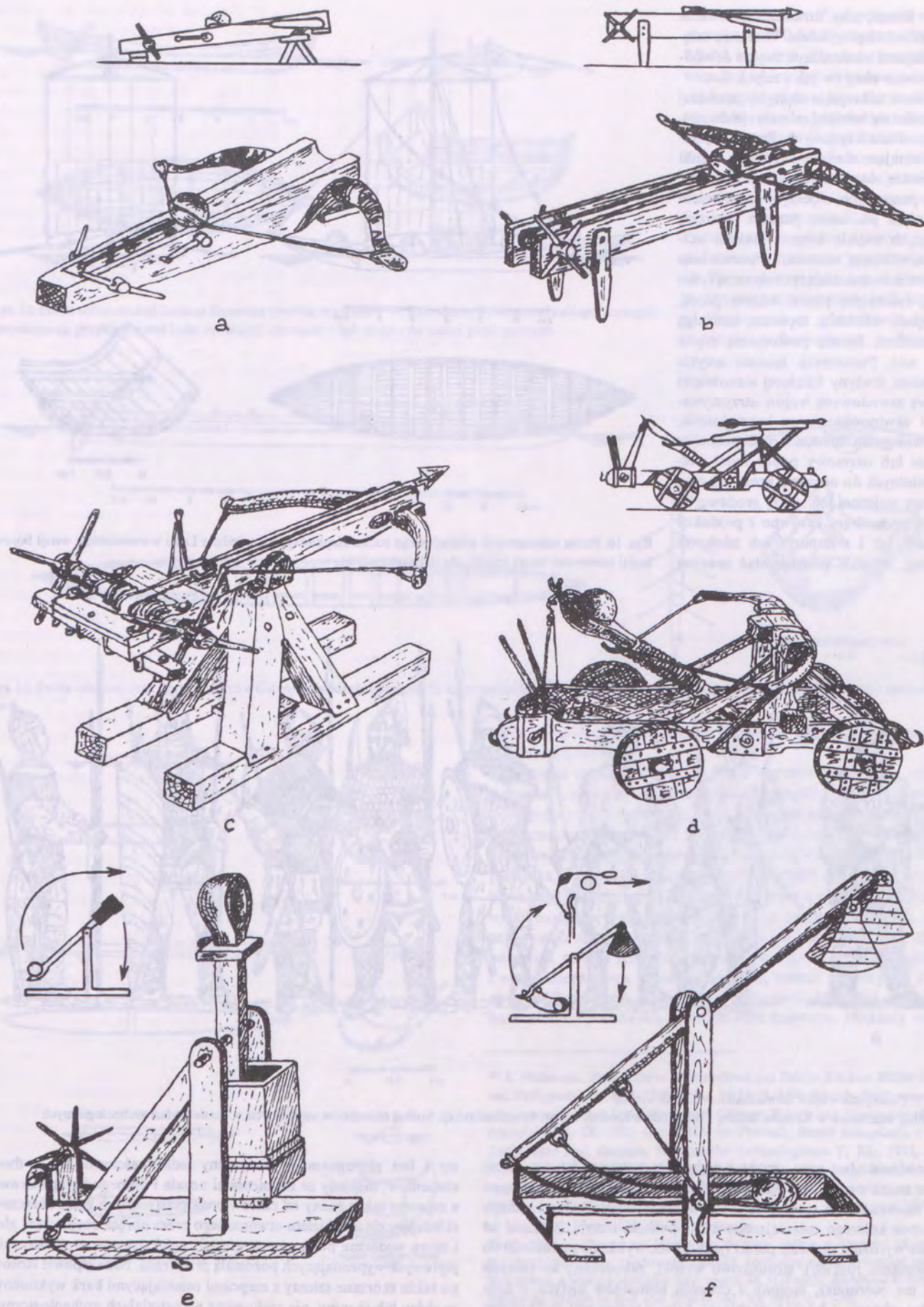
Rys. 17. Uzbrojenie wojów słowiańskich w IX-XI wieku;

a - według wizerunku w Kronice Saskiej Widukinda z Korbei, b - próby rekonstrukcji według materiałów uzyskanych w czasie badań archeologicznych

różnorodność. Jest ona - może z wyjątkiem pancerzy i tarcz - dość dobrze znana z materiałów archeologicznych. Hełmy (szlomy) stalowe miały zawsze kształt stożkowy, często nosiły chroniący twarz i zaczepy do czepeczka kolczego osłaniającego kark, policzki i szyję. Zależnie od kształtu wyróżnia się hełm polski (jakkolwiek wykazuje podobieństwo do rozwiązań ruskich), stosunkowo wysoki, zakończony na szczycie tuleją go pióropusz, łączony z czterech elementów ujętych u dołu wspólną obręczą i bogato zdobiony, hełm normandzki (jakkolwiek pochodzący niewątpliwie z zachodniej Europy), niższy, bardziej kopula-

sty i bez pióropusza, wykonywany jednocześnie lub z dwóch elementów, niekiedy ze zdobieniami nosiła i dolnego brzegu dzwonu, a zapewne także znany od czasów przedpiastowskich hełm obręczowy, składający się ze szkieletu utworzonego przez obręcz obejmującą głowę i żebra wzdłużne połączone w górnej części dzwonu oraz elementów płytowych wypełniających pozostałą przestrzeń. Niewątpliwie stosowano także skórzane szlomy z czepeczami osłaniającymi kark wykonanymi ze skóry lub tkaniny, nie zachowane w materiałach archeologicznych.

⁴³ Pancerze i tarcze wykonywane z materiałów organicznych (skóra, tkaniny, drewno) w przeciwieństwie do elementów żelaznych nie miały szans przetrwania w wilgotnej zwykle ziemi, natomiast już płytki pancerzy luskowych lub fragmenty siatek kolczych zachowały się w materiałach archeologicznych.



Rys. 18. Machiny miotające stosowane przez Słowian we wczesnym średniowieczu;
a, b - ciężkie kusze wałowe (arkobalisty, samostrzały) według A. N. Kirpicznikowa. U góry schemat mechanizmu podniesień i używania wielkich strzał zamiast pocisków kamiennych; c - ciężka kusza wałowa osadzona obrotowo na ławecie (według J. Sikorskiego), d - stromotorowa arkobalista z ruchomym ramieniem (według V. le Duc), u góry przystawka do miotania strzał, e - stromotorowa blida (trebuk, petrobola) z przeciwwagą stałą (według B. Kuglera), f - stromotorowa manga (porok, frondibola) z przeciwwagą ruchomą i procą na ramieniu miotającym (według F. Vegetiusa Renatusa); u góry schemat działania machin

Pancerze (bronie) osłaniające tułów sięgały do połowy uda lub - zwłaszcza na morzu - tylko do pasa, miały zwykle krótkie nie dochodzące do łokcia rękawy, a niekiedy sięgały ku górze aż do hełmu, obejmując skronie i podbródek. Zależnie od rozwiązań konstrukcyjnych można rozróżnić pancerze łuskowe, wykonywane ze skóry lub mocnej tkaniny pokrytej na styk lub na zakładkę stalowymi płytkami (niekiedy do trzystu sztuk), pancerze pierścieniowe, mające zamiast łusek kółka żelazne naszyte tak gęsto, że nie było widać skóry, czy tkaniny na którą je naszyto, pancerze skórzane, wzmocnione krzyżującymi się rzemiennymi pasami, także twarde i trudne do przecięcia czy przebicia, ale o wiele lżejsze i mniej krępujące ruchy. Najdoskonalszy bodaj pancerz kolczy (kolczuga) stanowiła gęsta siatka z połączonych między sobą drobnych stalowych kółek (często w liczbie kilkunastu czy kilkudziesięciu tysięcy), lekka, nie krępująca i znakomicie chroniąca przed cięciem czy sztychem, ale nie łagodząca skutków samego uderzenia. Wkładano więc pod nią grube kurtki z tkaniny lub skóry, kożuchy lub specjalnie materacowane pikowane kurtki (przeszywanice) stanowiące podkład amortyzujący. Nie ulega wątpliwości, że ubożsi, gorzej zbrojni woję mogli - zwłaszcza na morzu - zadawać się ową przeszywanicą jako jedynym rodzajem pancerza.

Tarcze (szczyty) wykonywano z drewna, a niekiedy z plecionych wici roślinnych, powlekając je skórą od strony zewnętrznej i wzmacniając niekiedy elementami metalowymi. Noszono ją na lewym ramieniu, utrzymując za pomocą uchwytów ramiennych i przedramiennych pozostawiających wolną rękę dla ujęcia cugli czy oszczepu, a niekiedy zawieszając na szyi na specjalnym pasie. Skóra pokrywająca tarcze wysychała, kurczyła się i pękała tracąc odporność, więc przed bitwą polewano ją wodą⁴⁴. Kształt tarczy zmieniał się z czasem, zależnie od jej przeznaczenia. W okresie przedpiastowskim była ona okrągła, duża dla pieszych, a mniejsza do walki z konia. Później pojawiła się na zachodzie wielka trójkątna tarcza piechoty, a około 950 r. przejęto ją w zmienionej formie w piastowskich oddziałach pieszych, z zaokrągleniem od góry, większym wydłużeniem i ostrym zakończeniem od dołu. Bardzo duże tarcze tego typu sięgają niemal do ziemi i bogato malowane, jakie rozpowszechniły się w drugiej połowie XI wieku, nosiły nazwę normandzkich i były także pochodzenia zachodniego. Tarcze zawieszane na burtach okrętów skandynawskich w VIII-IX wieku miały kształt okrągły⁴⁵, w drugiej połowie XI wieku wyraźnie normandzki, a w XII wieku na Rusi trójkątny⁴⁶, co wskazuje, że wykorzystywano w tym celu tarcze będące w powszechnym użyciu. Można to przyjąć także w odniesieniu do floty piastowskiej.

Broń drzewcową stanowiła włócznia o długości około 200 cm, dla pieszych nieco krótsza, z szerokim liściastym grotem, przeznaczona głównie do walki wręcz i wyłącznie do rzutu służący oszczep z niewielkim grotem i skierowanymi ku tyłowi zadziórami uniemożliwiającymi wyciągnięcie broni, którą rzucano skutecznie na odległość 30 m, a nawet i więcej. Miecze używane w tym czasie przez Słowian nie różniły się od szeroko w Europie rozpowszechnionych mieczy normandzkich, o długości 80-100 cm, przeznaczonych głównie do cięcia, z typowym zdobieniem rękojeści. Chowano je w drewnianych pochwach powleczonej skórą, często z metalowym trzewikiem. Szeroko rozpowszechnione topory miały niewielkie lekkie żelźca (około 0,75 kg) o wydłużonym kształcie lekko rozszerzającym się ku ostrzu, często wy-

dłużonym ku dołowi w formie tak zwanej brody, niekiedy bogato zdobione. Osadzano je na długich toporzysskach sięgających także 80-100 cm. Używano też maczug drewnianych, które nie znalazły, jak się wydaje, szerszego zastosowania. Większość wojów posługiwała się prostym łukiem drewnianym, zwykle cisowym, o długości około 100-150 cm, u konnych zwykle krótszym, strzelającym strzałami o długości około 70 cm, przy donośności skutecznej w granicach 180-300 m i z szybkością 8-12 strzał na minutę. Dzięki swej sile przebijania, donośności i celności wyróżniał się on wysoką skutecznością w walce na odległość. Byli też w oddziałach swego rodzaju strzelcy wyborowi, osłaniani w czasie walki przez przydzielonych tarczowników⁴⁷. Natomiast znana z materiałów archeologicznych z Gdańska proca, o donośności około 100-150 m nie znalazła raczej szerszego zastosowania.

Wyglądu wojowników słowiańskich, poza unikatową miniaturą w Kronicie Saskiej Widukinda odnoszącą się do lat 919-973, nie udokumentowano, można go jednak odtworzyć na podstawie wymienionych źródeł (rys. 17). Jakość uzbrojenia zależała głównie od znaczenia i zamożności wojowników, co stwarzało znamienne zróżnicowanie w ich wyposażeniu. Woj z rysunku Widukinda jest odziany tylko w płótno i uzbrojony we włócznię i topór, gdy relacja Ibrahima ibn Jakuba z 965-966 r. mówi o pełnym uzbrojeniu „z pancerzy, hełmów i mieczy”, a odnoszącą się do przełomu X-XI wieku kronika Galla Anonima wyraźnie wymienia pancerne i tarczowników⁴⁸. Ustalenie proporcji między liczbą pancernych a gorzej zbrojnych wojów w załogach okrętów jest zadaniem niezmiernie trudnym. W siłach lądowych stosunek liczbowy pancernych do tarczowników kształtował się jak 1:3. Saxo Grammaticus wspomina jednak o załogach okrętów skandynawskich, w skład których wchodził jeden tylko pancerny (dowódca, który przed walką oddał swój pancerz sternikowi)⁴⁹, źródła ikonograficzne zaś często ukazują wyłącznie postacie pancernych. Wydaje się, że stan uzbrojenia załóg nie był elementem stałym i mógł ulegać zmianom zależnie od rodzaju wykonywanych zadań.

Broń zespołową stanowiły maszyny miotające o dużej sile rażenia (rys. 18), wśród których wyróżniono „maszyny z kuszami” i „maszyny do rzucania kamieni”. Pierwsze miały postać ciężkich kusz wałowych o płaskim torze pocisku, dużej celności i znacznej sile przebijania, napinanych za pomocą specjalnych kołowrotów. Mogły one mieć długość łoża około 200-250 cm i rozpiętość łuku do 250-300 cm, przy średnicy od 60-120 mm w środku, do 25-60 mm przy rugach. Strzelały one 35-80 funtowymi pociskami kamiennymi o średnicy 200-250 mm, wielkimi strzałami o ciężarze 2-5 kg i długości około 170 cm przy grubości drzewca około 20 mm⁵⁰, bądź zaostrozonymi palami, niekiedy płonącymi dla wzniesienia pożaru, na odległość około 300 m. Drugim typem machin były stromotorowe blidy o ruchomym ramieniu z przeciwwagą, odznaczające się dużą donośnością przy stosunkowo małej celności. Mogły one mieć długość ramienia w granicach 300-900 cm, specjalne kołowroty do napinania i zdolność strzelania pociskami kamiennymi o wadze 160-900 funtów (450-850 mm), lub kamieniami młyńskimi z zaostrozonymi palami, na odległość około 400-500 m⁵¹.

Maszyny te, panujące z wysokości wałów nad najbliższą okolicą, stosowano nadzwyczaj skutecznie do zwalczania okrętów nieprzyjacielskich, które niejednokrotnie zmuszano do wycofania się poza zasięg ich donośności, używano je także do zawalania gładzi torów wodnych,

⁴⁴ Udokumentowane przez Saxona Gramatyka; K. Pieradzka, op. cit. s. 37.

⁴⁵ B. Almgren, *Vikingatag och vikingaskepp*, Tor T. VIII, 1962, passim; tegoż, *Vikingatagens hojdpunkt och slut*, Tor T. IX, 1963, passim; H. Arbman, *The Vikings*, London 1961, passim; H. Shtetelig, H. Falk, op. cit. passim.

⁴⁶ Vide przypis 45. Kształt tarcz na okrętach ruskich z XII-XIII w. dokumentuje miniaturowa rzeźba kamienna z Grodna pochodząca z tego właśnie okresu. M. Prosnak, *Ruska sztuka korabnicza we wczesnym średniowieczu*, Z. Otcłani Wieków R. XXIII, 1967, nr 1, s. 11-20; N. N. Woronin, *Driewnieje Grodno*, Materiały i issledowania po archeologii driewnieruskich gorodow, T. III, 1954, s. 75-77.

⁴⁷ K. Pieradzka, op. cit. s. 35.

⁴⁸ A. Gardawski, J. Gąsowski, op. cit. s. 202-203; J. Kostrzewski, op. cit. s. 281, T. M. Nowak, J. Wimmer, *Historia oręża polskiego 963-1795*, Warszawa 1981, s. 31-34; vide także przypis 6. Nie miało to z pewnością analogii na okrętach wojennych, gdzie burty z tarczami osłaniały dół ciała, a warunki przestrzenne (ławy, pracujący wiosłarze, liny i żagiel, etc.) i ustawiczne przechyły kadłuba na falującej wodzie wymagały akrobatycznej często zrzeczności. Sądę więc, że można dla załóg okrętowych przyjąć zasadę większej jednolitości raczej lżejszego uzbrojenia ze stosunkowo większą liczbą huków i oszczepów do walki na odległość.

⁴⁹ K. Pieradzka, op. cit. s. 117; M. Prosnak, *Zachodniosłowiańska sztuka korabnicza...* s. 267.

⁵⁰ Wielkie strzały tego typu, niewątpliwie przeznaczone do miotania z machin, opisuje A. N. Kirpicznikow, *Miotatielnaja artilleria driewnieje Rusi*, Materiały i issledowania po archeologii SSSR, nr 77, Moskwa 1958, s. 14-16.

⁵¹ A. N. Kirpicznikow, op. cit. s. 7-51; B. Miśkiewicz, *Maszyny wojenne u Słowian*, Słownik Starożytności Słowiańskich T. III, Wrocław-Warszawa-Kraków 1967, s. 146-147; T. Nowak, *Z dziejów techniki wojennej w dawnej Polsce*, Warszawa 1965, s. 26-61.

aby uczynić je niedostępnymi dla jednostek przeciwnika⁵²⁾. W celu zwiększenia siły rażenia grupowano je niekiedy w zespoły po kilka sztuk. Wspomniane maszyny miotające stanowiły w zasadzie wyposażenie grodów⁵³⁾, tworząc swego rodzaju artylerię nadbrzeżną. Brak natomiast jakichkolwiek wzmianek o umieszczeniu ich na okrętach w charakterze artylerii pokładowej.

Oceniając całokształt morskiej działalności pierwszych Piastów, jak budownictwo grodowe i portowe, korabnictwo czy obraz sił zbrojnych operujących na morzu, nietrudno zauważyć, że z wyjątkiem typowego dla wybrzeża okrętownictwa wszystkie inne elementy mają swe odpowiedniki w głębi kraju, na śródlądziu będącym terenem egzystencji państwa piastowskiego⁵⁴⁾. Wynika stąd spostrzeżenie, że była ona częścią wspólnego systemu organizacyjnego państwa, przeznaczoną do obrony jego interesów morskich i dysponującą zarówno okrętami, jak i siłą zbrojną oraz bazami w postaci twierdz portowych ze służbami zaopatrzenia, remontów i łączności, a więc wszystkimi elementami składającymi się na pojęcie floty wojennej. Okręty wojenne podlegające niewątpliwie bezpośrednio księciu lub jego namiestnikom pełniącym funkcje dowódców poszczególnych baz, stanowiły konieczną siłę mili-

tarną do odparcia ewentualnej agresji, pełniły rolę służby bezpieczeństwa o charakterze administracyjno-porządkowym i były stosowane do akcji zbrojnych w ramach planowanych operacji wojennych, do napa-
dów korsarskich, zadań patrolowych i łączności oraz do akcji specjal-
nych, jak wspomniana misja św. Wojciecha⁵⁵⁾.

Liczebność tej floty jest w obecnym stanie badań nie do ustalenia. Musiała jednak być znaczna, skoro jeszcze w 1136 r. i 1157 r. działały na Bałtyku polskie związki operacyjne w sile 650 i 600 okrętów oraz - w pierwszej z nich - około 28 600 ludzi, w tym 1 300 jazdy⁵⁶⁾. Efektywność działania polskich sił morskich w czasach pierwszych Piastów była niewątpliwie wysoka, czego dowodzą zarówno przekazy pisane, które pomimo całej tendencyjności i jednostronności stwierdzają morską potęgę Słowian⁵⁷⁾, jak i fakt niestwierdzenia żadnych śladów trwałego osadnictwa normanńskiego na terytorium państwa polskiego⁵⁸⁾, nie objętego - w przeciwieństwie do całej niemal Europy - zasięgiem ekspansji skandynawskiej IX-XII wieku⁵⁹⁾. Byłoby to nie do pomyślenia bez posiadania silnej floty wojennej, której istnienie we wczesnofeudalnym państwie polskim najlepiej świadczy o orientacji morskiej w czasach pierwszych Piastów.

⁵²⁾ Poświadczona relacją Saxona Gramatyka. K. Pieradzka, op. cit. s. 37-38 i 101. Należy tylko zakwestionować słuszność stwierdzenia o wyższej jakoby celności machin z przeciwumą niż działających na zasadzie kuszy, co jest niezgodne z realiami technicznymi.

⁵³⁾ Wojska polskie używały w XI i XII wieku ciężkich kusz wałowych (Głogów 1109) i machin z przeciwumą (Niemcza 1017 i Wołogoszcz 1184), zawsze w obrębie grodów. Nie ma natomiast wzmianki o ich stosowaniu w bitwie polowej. T. M. Nowak, J. Wimmer, op. cit. s. 36, 59 i 79 oraz K. Pieradzka, op. cit. s. 37-38, 96 i 101.

⁵⁴⁾ Vide przypisy 4 i 6.

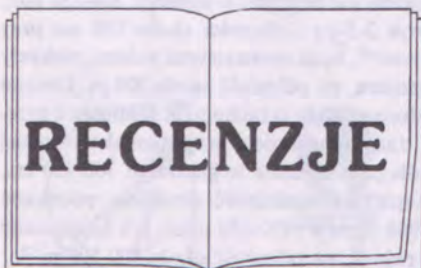
⁵⁵⁾ Ujmuje to nadzwyczaj trafnie A. Zbierski, op. cit. s. 271-272 w odniesieniu do flotyli gdańskiej, można to jednak uogólnić w odniesieniu do całej floty polskiej.

⁵⁶⁾ Niektórzy szacowali je nawet na 1000-1500 okrętów (flota zniszczona przez burzę u wybrzeży Holandii). Por. K. Pieradzka, op. cit. s. 64, 71 i 72; K. Ślaski, op. cit. s. 95-96, 107 i 113; A. Zbierski, op. cit. s. 271.

⁵⁷⁾ K. Pieradzka, op. cit. s. 61, 71-73, 100-103; K. Ślaski, op. cit. s. 94-114 i 166; A. Zbierski, op. cit. s. 271.

⁵⁸⁾ K. Pieradzka, op. cit. s. 61 i 99; także K. Ślaski, op. cit. s. 163.

⁵⁹⁾ Oceniając na mapie zasięg ekspansji normandzkiej we wczesnym średniowieczu, sięgającej dosłownie do Niemiec i Brytanii po Bizancjum, trudno nie zauważyć „białej plamy” na tym obszarze odpowiadającej terytorium państwa polskiego. Najwyraźniej aktywna obrona Słowiańszczyzny nie zachęcała do ponawiania prób w tym kierunku, czego najlepszym dowodem jest jej hegemonia w późniejszej „erze słowiańskiej” na Bałtyku.



JAN KAZIMIERZ SAWICKI: *Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988, 381 s., cena 2500 zł

Autor książki Jan Kazimierz Sawicki, były pracownik PLO, a następnie historyk dziejów najnowszych, od wielu lat specjalizuje się w badaniach historii Polskiej Marynarki Handlowej, a zwłaszcza w wojennych i powojennych dziejach Polski morskiej. Efektem tej pasji autora są liczne publikacje w czasopiśmie naukowych i na łamach prasy morskiej. Za książkę „*Na alianckich szlakach 1939-1945*” wspólnie z kpt. ż. w. S. A. Sobisiem otrzymał marynistyczną nagrodę im. J. Conrada. Złożył

też w Wydawnictwie Morskim książki „*Podróż polskich statków 1939-1945*” oraz „*Pod flagą komodora*”.

Najnowsza książka J. K. Sawickiego „*Odrodzenie żeglugi morskiej w Polsce 1945-1947*” jest nowatorską monografią, którą Wydawnictwo Morskie rozpoczyna cykl publikacji dotyczących współczesnych dokonań Polski na morzu. Autor po raz pierwszy w naszej historiografii prezentuje odrodzenie Polski na morzu. Było to dziełem ludzi związanych z Delegaturą Rządu na Kraj i Wydziałem Marynarki Komendy Głównej Armii Krajowej „Alfa”, żołnierzy oddelegowanych z Wojska Polskiego, z Polskich Sił Zbrojnych i powracających z niewoli niemieckiej. Największe zasługi mieli jednak, co podkreśla autor, członkowie załóg pływających Polskiej Marynarki Handlowej i Polskiej Marynarki Wojennej, którzy w latach II wojny światowej utrzymali białoczerwoną banderę na suwerennym terytorium Rzeczypospolitej na alianckich szlakach. Jest rzeczą godną podkreślenia, że polskie statki w okresie okupacji pływały pod polską banderą, co niewątpliwie miało wielkie znaczenie propagandowe. Praca ta wypełnia wreszcie pewną lukę, istniejącą dotychczas w badaniach naukowych dotyczących dziejów polskiej floty handlowej. Odkrywając „białe plamy”, autor nie ogranicza się li tylko, jak sugeruje tytuł, do problematyki żeglugi, ale ukazuje też początki

odbudowy innych gałęzi gospodarki morskiej - portów, rybołówstwa i przemysłu okrętowego.

Zabierając się do naukowego opracowania wspomnianego wyżej okresu w dziejach Polski morskiej, autor napotkał na szereg trudności. Monografie statków należą u nas do rzadkości, a nurt pamiętnikarski reprezentowany jest w literaturze bardzo skromnie. Stąd też musiał sięgnąć do zachowanej dokumentacji archiwalnej z lat wojny i okresu powojennego, a także do nie publikowanych materiałów wspomnieniowych, a przede wszystkim uzupełnić to wszystko licznymi relacjami ludzi morza, z którymi ściśle współpracował przygotowując tekst tej wyjątkowej monografii. Trzeba tu bowiem zaznaczyć, że tego typu obszerne monografie (ponad 400 stron tekstu wraz z aneksami) są zazwyczaj pracami zbiorowymi. Jeśli wycho-
dzą spod pióra jednego człowieka, są wymownym dowodem pracowitości i poświęcenia.

Praca sygnowana jest przez Komisję Historii Żeglugi Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, a autor przez wiele lat pracował w oddziale gdańskim Polskiej Akademii Nauk. J. K. Sawicki przedstawia historię reaktywowania władz morskich w Polsce Ludowej, uruchamianie pierwszych portów polskich, odyseję floty handlowej z Wielkiej Brytanii, rewindykację i reparację morskie, tworzenie koncepcji polityki morskiej, programy rozbudowy

polskiej floty handlowej w latach 1945-1947, w tym także plany Polskiej Misji Morskiej w Londynie, plany armatorskie, plany Komisji Morskiej Wojewódzkiej Rady Gospodarczej PPS i Sekcji Morskiej Komitetu Centralnego PPR oraz ministerstwa żeglugi.

Jak z tego widać, jest to kompleksowy przegląd wydarzeń w kraju i za granicą, które miały istotny wpływ na kształt zębów Polski morskiej, na pojawienie się Polski na szlakach zagranicznych i na morskim rynku żegludowym. To odrodzenie Polski morskiej obfitowało w przeróżne meandry i zakręty, a nawet w swego rodzaju niejasności i niespodzianki. Falowanie Polski ku morzu miało też swoje przypiływy i odpływy.

Wymownym przykładem tej ambiwalencji może być sprawa portów w Szczecinie i w Świnoujściu. Odgłosy wojny dawno już przeszły do historii, a oba te porty nie należały do Polski w całym tego słowa znaczeniu, choć znajdowały się na obszarze PRL! Jeszcze w sierpniu 1945 roku porty Szczecin i Świnoujście zarządzane były przez administrację radziecką. Autor cytuje wypowiedź prezydenta Szczecina P. Zaremby w dniu 31 sierpnia 1945 roku: „Miasto i port Szczecin tworzą nierozłączną całość. Port szczeciński jest ściśle związany z przemysłem miejskim i odwrotnie, większość zakładów miejskich znajduje się bezpośrednio w strefie portowej. W Szczecinie nie można, tak jak to ma miejsce w Gdańsku, a przede wszystkim w Gdyni, oddzielić wyraźną granicę miasta od portu”.

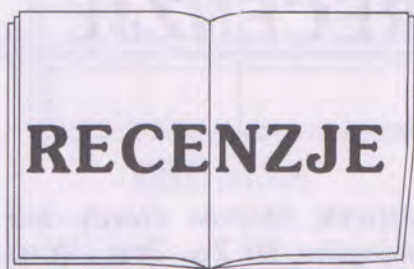
Cały port szczeciński przejęty został wraz z zapleczem przez administrację polską w latach 1946-1947, a akt zdawczo-odbiorczy wspólna komisja polsko-radziecka podpisała dopiero w październiku 1947 r. Zanim to nastąpiło, lokalne władze radzieckie dokonywały rekwizycji portowego i rybackiego taboru pływającego bez uzgodnienia z administracją morską. Dopiero na skutek interwencji władz polskich wydane zostało „zarządzenie do oddziałów marynarki radzieckiej w portach przyznanych naszej polskiej administracji, że rekwizycje taboru portowego bez uzgodnienia z władzami administracji polskiej są zabronione”.

Programy odnowy polskiej floty też nie były jednolite. Tę różnorodność opinii autor scharakteryzował w sposób następujący: „Idea rozbudowy floty handlowej podejmowana w latach 1945-1946 przez niejednorodnie w swych kompetencjach zawodowych kierownictwo MŻiHZ nie wyszła poza sferę projektów”. Skądinąd wiemy, że w początkowej fazie odbudowy Polski Ludowej nie mieliśmy w ogóle kompleksowej polityki morskiej, że podejmowano działania nie zawsze słuszne z ekonomicznego punktu widzenia, co w konsekwencji musiało doprowadzić do rażących dysproporcji w okresie późniejszym, a czego przejawy pozostały nawet do dnia dzisiejszego.

Istniały, co słusznie zauważa autor, realne podstawy, aby w pełni wykorzystać szeroki dostęp do morza, ale zabrakło odważnych decyzji - ludzi na miarę Eugeniusza Kwiatkowskiego, któremu tak długo stawiano kłody pod

nogi, a później zakazano w ogóle pobytu na Wybrzeżu. Podsumowując dokonania Polski na morzu w pierwszych trzech latach powojennych, J. K. Sawicki konstatuje z przekonaniem i zgodnie z prawdą historyczną: „Nie wykorzystano w pełni czasu i społeczna energia przy wejściu na drogę budowy Polski morskiej, musiała być opłacona większymi kosztami przez kolejne pokolenia pragnące osiągnąć harmonijny rozwój Rzeczypospolitej”. Po raz kolejny potwierdza się porzekadło: mądry Polak po szkodzi.

Andrzej Sitek



WALTER BÖLK: *Strandungen und Seeunfälle an der pommer-schen Küste von Dievenow bis Kolberg*, Hamburg 1989, 168 ss., 56 ilustr., fragmenty map nawigacyjnych rozpatrywanego odcinka, barwna obwoluta.

Książka ukazała się staraniem kołobrzesckiego koła historycznego (Historischer Arbeitskreis Kolberg), w ramach przyczynków do historii miasta Kołobrzegu i powiatu Kołobrzeg-Karlino, jako zeszyt 6.

Treścią książki są awarie statków jakie wydarzyły się w okresie pięciu stuleci na odcinku od Dziwnowa do Kołobrzegu, a więc tylko na odcinku około 60 kilometrów.

Autor pochodzi z Rewala, ze starej pomorskiej rodziny rybackiej i jak sam podaje w przedmowie, już od dziecka intrygowały go stare wraki oraz opowieści o sztormach i awariach. Potem nastąpiły dziesiątki lat żmudnych poszukiwań... Trud autora można sobie wyobrazić zważywszy, że indeks statków na końcu książki zawiera 194 pozycje.

Pierwszym wydarzeniem, które opisuje Bölk w swoim raporcie, to sztorm z dnia 17 września 1497 roku. Był to wyjątkowo silny sztorm, jak nigdy wcześniej, który wywołał wśród ludności ogromną panikę. Nadszedł w południe z północnego zachodu. Wielu ludzi myślało, że oto zbliża się koniec świata. Zniszczeniu uległo wiele domów, wiele drzew zostało wyrwanych z korzeniami. Zatonęło wiele statków z Lubecki, Wismaru i Rewala. Morze wyrzuciło na plażę wiele wraków, towarów i ciał ludzkich, które zostały rozgrabione. Kilka statków należących do kupców z Trzebiatowa, zakotwiczonych na redzie Regoujścia, zatonęło również.

Jak wielki był strach i groza - dodajmy to już od siebie - niech świadczy fakt, że mieszczanie ślubowali ufundować srebrne wotum dla słynącej z cudów kaplicy w Sternbergu. Podobnie było w Darłowie, gdzie tego samego dnia woda podniosła się do wysokości ołtarzy w kościele kartuzów - pleban i burmistrz, ogarnięci wielkim strachem, ślubowali każdego roku w owym dniu, świętować po uroczystym nabożeństwie i ku chwale Boga, Najświętszej Maryi i Wszystkich Świętych przejść z procesją wokół miasta, przy czym rada miała nieść ufundowaną piękną świecę woskową i rozdawać jałmużnę. Ślubowania składały również pojedyncze osoby - choć wiele ich nie dotrzymało. Musiało być to więc wydarzenie niezwykle. Jak wspomina darłowski kronikarz, odczuwano również trzęsienie ziemi(!). Można więc z całą pewnością stwierdzić, że tą straszną w skutkach powódź morską wywołała fala sejsmiczna, czyli tzw. „niedźwiedź morski”. Powódź sięgnęła dalej na wschód, aż do Łeby (wtedy jeszcze Starej Łeby), gdzie również poczyniła wiele szkód zapiaszczając m. in. ujście rzeki.

Potem, w porządku chronologicznym, następuje opis poszczególnych awarii. W zależności od posiadanych materiałów, opisy są mniej lub więcej szczegółowe, a w zależności od scenografii, mniej lub więcej dramatyczne, ba, wręcz romantyczne.

Bölk opisuje również wydarzenie, kiedy to statek nie zatonął. A powinien...

W dniu 4 listopada 1896 roku nadszedł z północy ciężki sztorm powodujący wyjątkowo wysoki poziom wody. W kołobrzesckim porcie woda zalała nabrzeża i podmiejskie łąki. Już we wczesnych godzinach porannych dostrzeżono szkuner, który - jak przypuszczano - chciał znaleźć tutaj schronienie. Wysokie, załamujące się przed wejściem do portu fale przyboju, czyniły ten manewr niemożliwym. Statek sztormował więc na pełnym morzu, jednak wiatr spychał go bliżej brzegu. Już można było dostrzec duńską flagę. Tymczasem postawiono w stan alarmu kołobrzescką stację ratownictwa brzegowego. Po stronie zachodniej stała w pogotowiu wiosłowa łódź ratownicza oraz aparat raketowy pod osobistym kierownictwem naczelnika stacji, konsula Jänicke. Po stronie wschodniej dowództwo objął przewodnik Fischer. W pogotowiu stał zaprzęg konny na wypadek, gdyby zaistniała konieczność przewiezienia wzdłuż wybrzeża aparatu raketowego. Gdy duński kapitan dostrzegł, że statek może być wyrzucony na brzeg, podjął desperacką decyzję wejścia do portu. Była godzina 14:30. Nikt z licznie zebranych w porcie ludzi nie wierzył w powodzenie. A jednak udało się! Wśród ogólnej radości tysiąca wiwatujących, szkuner wszedł do bezpiecznego portu. Załoga ubrana była w swoje najlepsze i odświętne stroje, znak, że i ona sama nie wierzyła w szczęśliwy finał. Statek nosił imię „Johanne”, miał 49 NRT, port macierzysty Thurø w Danii, dowodził kpt. H. H. Ras-mussen. W ładowniach była kukurydza z Svedborg, a portem docelowym ... Kołobrzeg.

Jak widać z powyższego, Bölk opisując poszczególne wydarzenia, nie ogranicza swojej

uwagi do statku i jego załogi, ale pisze również o ludziach z lądu, którzy idą ginącym z pomocą. Tak więc znajdujemy w omawianej książce opis perypetii kołobrzieskiego sukiennika o nazwisku Ehrhott Friedrich Schäfer, który wynalazł urządzenie do strzelania rzutki. Tak jak każdy wynalazca, kłopotów i przykrości miał multum, a laury przypadły komu innemu.

Pierwsze prymitywne próby pozwalały na wyrzucenie pistoletem cienkiej linki na odległość 50-70 metrów. Schäfer był przekonany, że przy zastosowaniu innej broni, nawet armaty, byłaby możliwość wystrzelenia grubszej liny na większą odległość. W swoim piśmie do pruskiego króla Fryderyka II, datowanym 5. X. 1784, Schäfer przedłożył swój wynalazek. Jednocześnie poinformował o tym kołobrzieskiego burmistrza, który skontaktował się z komendantem twierdzy kołobrzieskiej von Peltowskim. Już 2 listopada, w obecności specjalnie powołanej komisji (był tam również kpt. Nettelbeck) dokonano próbnych strzelań, po trzy strzały z pistoletu, flinty i małej armaty. Wszystkie próby wypadły negatywnie - albo linka zrywała się zaraz po strzale, albo zapalała się.

Król w Berlinie, mimo negatywnej opinii z Kołobrzegu, rozkazał przeprowadzenie dalszych prób. W dniu 20. XII. 1784, w obecności gen. von Holendorffa i kilku innych wyższych oficerów artylerii, dokonano próbnych strzelań armatą 6-funtową, stosując ładunki o różnej mocy. Pociski osiągały co prawda odległości nawet do 525 kroków, jednakże za każdym razem linka zrywała się tuż za pociskiem. Schäferowi wytknięto, że ma pilnować swoich interesów i nie wtrącać się do działań, które sięgają poza jego horyzont. Gdyby Schäfer ...

Gdyby Schäfer włączył pomiędzy pocisk a linkę mały odcinek cienkiego łańcuszka (albo stalowej linki), problem byłby rozwiązany. Tak postąpił Anglik Bell w roku 1792. Inny Anglik, G. W. Manby, wprowadził w 1807 roku moździerz ratunkowy, który również nie został zaakceptowany. Gdy jednak w ciągu 18 lat uratowano przy jego pomocy 332 ludzi, wynalazek wprowadzono na całym angielskim wybrzeżu. W Prusach wprowadzono go w roku 1840.

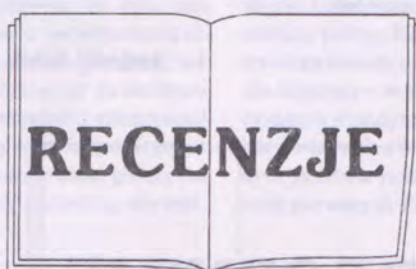
Pomiedzy opisy poszczególnych awarii, wplótł Bölk wiele cennych informacji związanych z tym tematem. Czytamy więc m. in. o powołaniu w roku 1865 niemieckiego towarzystwa dla ratowania rozbitek (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, DGzRS), jego strukturze i osiągnięciach, o okiometrowaniu wybrzeża, o stosowaniu spodni ratunkowych, o sztormie stulecia 12 - 13 listopada 1872 r., kiedy to uszkodzeniu uległo ok. 500 statków.

Ostatnimi statkami, które opisuje Bölk, to „Wilhelm Gustloff” oraz „Steuben” storpedowane przez podwodne okręty radzieckie w styczniu i lutym 1945 r. na wysokości Ustki, których liczne szczątki przyniósł silny sztorm z NE na plażę rozpatrywanego odcinka wybrzeża. Książka nie obejmuje wydarzeń z połowy marca 1945 r., z okresu ewakuacji okrążonej kołobrzieskiej twierdzy.

Książka Bölka jest bardzo ciekawa już choć-

by tylko przez sam fakt oglądania żeglugi przybrzeżnej od strony lądu, żeglugi dla statku i ludzi w momencie krytycznym. Dużym zaobserwowaniem książki jest jednak brak przypisów, które w przypadku konieczności umożliwiłyby dotarcie do materiałów, z których korzystał autor. Książka będzie niewątpliwie trudno dostępna dla polskiego czytelnika. A szkoda ...

Marian Czerner



HENRYK MĄKA: *Fiordy bez wikingów*, IW Zw. Zaw., Warszawa 1989, 253 s., ilustr.

Henryk Mąka, związany zawodowo z miesięcznikiem „Morze” jako kierownik działu marynistyki, pisze książki z dokładnością godną pozazdroszczenia. Na dobrą sprawę takich „wyrobników pióra” zbyt wielu nie mamy, jeśli chodzi o tematykę morską. Sam tytuł książki jest dość przekorny, bowiem sugeruje odejście od historii oraz morskiej spuścizny Skandynawów, a tymczasem książka zaczyna się właśnie od wstawki historycznej z opisem wypraw wikingów. Rzeczywiście, skandynawskie tradycje morskie łączą się niemal nierozdzielnie ze współczesnością, a Duńczycy, Szwedzi, Norwegowie czy Finowie kultywują te tradycje od tysiąca lat. Więc choć „dawnych wikingów spotkać można tylko na pomnikach”, to jednak ich potomkowie nie stronią od spojrzenia w przeszłość przy każdej nadarzającej się okazji.

Relacja autora z pokładu ms. „Liwiec” - statku, którego już nie ma - przypomina trochę telewizyjne migawki w dzienniku, z których niewiele w głowie zostaje. „Pierwsze, co rzuca się w oczy - pisze o Kopenhadze autor - to wielki i ruchliwy port, konkurujący z naszym Szczecinem i Gdańskiem o palmę pierwszeństwa na Bałtyku, oraz miasto pulsujące o tej porze pełnią życia. Znów samochody, znów setki i tysiące rowerów, podzwaniające głośno żółte tramwaje”. Przeczytałem cały akapit o Kopenhadze i doszedłem do wniosku, że gdybym nie był w tym mieście dwa razy, musiałbym wertować przewodniki, aby mieć mniej mgliste pojęcie o tej duńskiej metropolii. Za to znacznie więcej można się dowiedzieć o historii polsko-duńskich kontaktów morskich w... 1571 roku, kiedy to Duńczycy uprowadzili do Kopenhagi 28 polskich marynarzy, których skazano na śmierć na dziedzińcu Kronborga, a ciała rozwieszono po sundzkiej plaży.

Norwegia potraktowana została przez auto-

ra bardziej łaskawie niż Dania. Może pocziwy „kalosz” stał trochę dłużej w Oslo, a może zdecydował o tym fakt, że naród norweski jest najbardziej morskim ze wszystkich morskich narodów Skandynawii? W każdym razie panorama dzisiejszej stolicy krainy fiordów, przypominającej gigantyczną ośmiornicę, jest rozległa i przejrzysta, a park Vigeland, będący osobliwością tego miasta, opisany został z całą dokładnością. Jest to oryginalny, niepowtarzalny w świecie pomnik rzeźb, składający się z 650 figur mężczyzn, kobiet i dzieci z granitu i brązu naturalnej wielkości.

Weekend po norwesku nie odbiega w zasadzie od obrazków znanych nie tylko w Europie. „W takim na przykład barze samoobsługowym „Snarkjop” tłok dziś jak w ulu. Nawet po coca-cola z lodówki stać trzeba w kolejce, co nie zdarza się w tym kraju zbyt często”. Dla Polaka słaba to pociecha, że gdzieś tam w Norwegii raz w tygodniu też są kolejki.

Wszystkie weekendy kończą się powrotami do domów. Pod tym względem trudno zauważyć jakieś różnice między Polakami a Norwegami. Autor snuje jednak refleksje: „Spokojni, solidni i zdyscyplinowani Norwegowie w poniedziałek punktualnie zjawiają się w pracy. Tylko ukradkiem liczą wlokące się jak żółw pięć dni pracy”. U nas latem bywa czasem podobnie.

Północnym kursem płynie z autorem książki dalej do Islandii, gdzie ryba jest bogiem, bo daje i odbiera życie, gdzie w każdej rodzinie ktoś ma związek z rybołówstwem, przetwórstwem lub handlem rybami, a zawód rybaka jest najbardziej cenionym i szanowanym zajęciem. Nic dziwnego, że za ryby importuje się dosłownie wszystko, od perfum po komputery i samochody. Islandia faktycznie żyje z morza i broni swych łowisk, eksploatowanych nie tylko przez własną flotę.

H. Mąka opisuje dorszowe wojny Islandczyków z Anglikami, a później przedstawia sytuację na Bałtyku, gdzie również podzielono strefy wpływów na podstawie umów międzynarodowych, ale już bez wystrzałów armatnich. Znalazło się też miejsce na przykłady współpracy polsko-islandzkiej na morzu. Do Islandii wyeksportowaliśmy przecież kilkanaście statków rybackich, a sprowadzamy z tego kraju ryby, a w szczególności śledzia-matjasa oraz mączkę rybną.

Wizytówkami bardziej znanej nam Szwecji są Göteborg i Sztokholm, opisane bardziej interesująco niż w zwykłych bedekerach. Autor przestudiował nawet dokładnie książkę telefoniczną, aby dojść do wniosku, że figuruje tam 380 tys. Johanssonów (w samym Sztokholmie!) i... kilkunastu Nowaków, Kowalskich, Adamskich, Cieślaków, Janickich, Malinowskich, Pietrzaków itp. Licząca około 50 tys. osób Polonia szwedzka, działająca we wszystkich większych miastach i ośrodkach Szwecji, ma swój rodowód od czasów powstania styczniowego. Historię i dzień dzisiejszy szwedzkiej Polonii prezentuje H. Mąka z dużym znanstwem tematu, a jeden z rozdziałów zatytułował nawet „Ystad - miasto prawie polskie”.

Stolicę szwedzkiej rudy Oxelösund odwiedza autor na pokładzie też już nie istniejącego statku „Gdynia”. Już z tego zestawienia widać, że mamy do czynienia z reportażem z dalszej przeszłości, choć w przypadku cmentarza żołnierzy polskich w Narviku nie ma to większego znaczenia. Porty zmieniają się jednak wraz z upływem czasu o wiele bardziej niż cmentarze.

Skandynawskie peregrynacje H. Mąki wiodą dalej przez Finlandię, głównie do Helsinek i Turku, a potem znów do szwedzkiego Malmö. Autora nie bez powodu zafascynował pomysł budowy mostu między Malmö i Kopenhagą, co raczej nie wydaje się czystą utopią,

gdyż połączenie lądowe Szwecji z Danią to chyba kwestia przyszłości, aczkolwiek raczej dość odległej. To samo dotyczy idei panskandynawizmu czyli utworzenia jednego, zjednoczonego państwa całej Skandynawii. „Nie ulega oczywiście wątpliwości, że stolicą nowo powstałej Federacji Skandynawskiej będzie jej największe i najwygodniej w stosunku do reszty świata położone ... miasto-gigant Örestad. Czas - najlepszy weryfikator wszystkich planów - pokaże na ile dzisiejsi wizjonerzy mają rację”.

I tak do zbioru morskich książek H. Mąki dołączyła kolejna pozycja, napisana z dziennikarskim zacięciem - z myślą o tym, aby

zainteresować, a nie zanudzić czytającego. Po niej przyjdą następne, bo autor nie lubi siedzieć bezczynnie, lecz z każdego rejsu przywozi neseser pełen notatek. Dobrą książkę o jakimś kraju można napisać ponoć po siedmiu dniach lub siedmiu ... latach pobytu. Autor odważył się na ten wyczyn po kilku rejsach statkami Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej i promami Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Wydaje się, że mimo wszystko retrospektywne wędrówki skandynawskie H. Mąki zasługują na uwagę szerszego kręgu czytelników zainteresowanych bałtycką tematyką morską.

Andrzej Sitek

KRONIKA

W grudniu 1992 r. kończy się XIII kadencja władz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w Gdyni. Przypominając powyższe, prezentujemy aktualny skład osobowy władz Towarzystwa:

Zarząd PTN

prof. dr h. c. inż Witold Urbanowicz	przewodniczący
prof. dr kpt. ż. w. Daniel Duda	I z-ca przewodniczącego
konradmirał mgr Henryk Pietraszkiewicz	z-ca przewodniczącego
mgr Barbara Skuratowicz	sekretarz zarządu
kmdr mgr inż. Henryk Koszka	skarbnik zarządu
dr inż. Jerzy Litwin	członek zarządu
doc. dr hab. Juliusz Jundziłł	członek zarządu
mgr Stanisław Ludwig	członek zarządu
dr Eligiusz Sitek	członek zarządu

Komisja Rewizyjna PTN

mgr Witold Bublewski	przewodniczący
mgr Franciszek Wierzbicki	sekretarz
dr Władysław Drypella	członek komisji
mgr inż. arch. Maria Kubacka	członek komisji
kmdr mgr Walter Pater	członek komisji

Sąd Koleżeński PTN

mgr Ignacy Józwiak	przewodniczący
mgr Stanisława Domalewska	sekretarz sądu
kpt. ż. w. Henryk Borakowski	członek sądu
inż. Gabriel Groch	członek sądu
mgr Roman Klim	członek sądu

Siedzibą Polskiego Towarzystwa Nautologicznego jest Gdynia (81-374, ul. Sienkiewicza 3 (dom własny), tel. 20-49-75, konto I Oddz. PKO Gdynia Nr 19611-3274-132).

W ramach organizacyjnych Towarzystwa działają następujące agendy:

Komisje historii	nazwiska przewodniczących	kontakty
Żegluga i Portów	mgr inż. Apoloniusz Łysienko	PTN
Okrętownictwa	dr in. Jerzy Litwin	PTN
Środowisk	doc. dr hab. Jerzy Jundziłł	PTN
Nautycznych	prof. dr hab. Jan Tuczyński	PTN
Kultury		

Zespół Badawczy Pomorza Zachodniego	dr Roman Skeczkowski	75-317 Koszalin, ul. Sucharskiego 1
Zespół Badawczy Żegluga Śródlądowej	prof. dr hab Jerzy Danielewicz	85-317 Bydgoszcz, ul. Okrzei 1 m. 54, tel. 335-16
Środowiskowy Zespół Dyskusyjny	mgr inż. Jerzy Kotlarski	PTN

W ramach Komisji Środowisk Nautycznych działają Zespoły Problemowe:

Uczczenia Pamięci gen. Stanisław Szwalbe	PTN
Mariusza Żaruskiego Witold Bublewski	PTN
Wychowania Morskiego dr Tadeusz Górski	PTN
Młodzieży Historii „Alfy” mgr Witold Bublewski	PTN
Mar. Woj. AK doc. dr Zbigniew Grzywaczewski	PTN
Historii AZM mgr Stanisław Ludwig	PTN
Książki Morskiej mgr Stanisław Ludwig	PTN
Historii Ligi Morskiej dr Eligiusz Sitek	tel. 24-86-45

Rada Naukowa

przewodniczący rady prof. dr hab. Maciej Krzyżanowski
członkowie rady: prof. dr hab. Jerzy Danielewicz, prof. dr hab. Edmund Kotarski, prof. dr hab. Edmund Rozenkrantz, prof. dr hab. Zygmunt Sójka, dr Jerzy Wojtysko.

Kolegium redakcyjne Nautologii

redaktor naczelny prof. dr hab. Zbigniew Machaliński
członkowie kolegium: Witold Bublewski, Jerzy Danielewicz, Daniel Duda, Maciej Krzyżanowski, Jerzy Litwin, Stanisław Ludwig, Henryk Pietraszkiewicz, Jan Tuczyński, Witold Urbanowicz.

Biblioteka Nautologiczna

kierownik biblioteki Franciszek Wierzbicki
Biblioteka czynna we wtorki i czwartki, od godz. 10 do godz. 12
Spotkania zespołu dyskusyjnego organizuje się w każdy pierwszy poniedziałek miesiąca o godz. 11⁰⁰.
Posiedzenia Zarządu PTN są przewidziane w każdy drugi poniedziałek miesiąca o godz. 16⁰⁰.

W 1991 r. Zarząd odbył 11 posiedzeń plenarnych, na których podejmowano decyzje dotyczące spraw merytorycznych, organizacyjno-programowych i gospodarczych. Dużo uwagi poświęcano zagadnieniom finansowym, gdyż Towarzystwo znalazło się w kłopotliwej sytuacji ekonomicznej. Pomimo to, dzięki dyscyplinie społecznej i zaangażowaniu działaczy, Towarzystwo ma poważny dorobek, o czym będzie mowa na XIV Walnym Zjeździe.

16. listopada 1991 r. na dyskusyjnym tradycyjnym spotkaniu Zespołu, któremu przewodził mgr inż. Jerzy Kotlarski, poruszona została sprawa powiązania się miast bałtyckich w międzynarodowy związek. Przy tej okazji wiceadmirał Henryk Pietraszkiewicz przypomniał dzieje „Hansy”, a profesor Maciej Krzyżanowski naświetlił przebieg zebrania przedstawicieli organizujących się miast bałtyckich.

Mgr Witold Bublewski, nawiązując do podobnych koncepcji sprzed 45 lat omówił, dziś już historyczny fakt, związany z powołaniem Związku Gospodarczego Miast Morskich w Polsce.

Inicjatorem powołania wymienionego wyżej związku był Delegat Rządu do Spraw Wybrzeża Minister Eugeniusz Kwiatkowski, który wyraził godny zapamiętania pogląd, iż „ilekroć błędziła po manowcach gospodarcza i polityczna myśl morska, ilekroć słabła wola obrony Jej granic, tylekroć w ślad za tym przechodziła klęska na całą naszą ziemię”.

Prawdą też jest, że przez stulecia mieliśmy jedynie brzegi morskie i otwarty dostęp do morza, nie umieliśmy, czy też nie potrafiliśmy na morzu gospodarować i odpowiednio je uprawiać. W 1945 r., gdy powróciliśmy na Ziemię Piastowskie, zastaliśmy zniszczone miasta i osiedla, zrujnowane warsztaty pracy ludzkiej, zdemolowane porty oraz środki transportu i łą-

czności. Trzeba było pokonywać różne dysproporcje i niesprawności organizacyjne i różne nieprzewidziane bariery. Nie byliśmy też w pełni sami gospodarzami. W takim układzie stosunków, uporządkowanie 524-kilometrowego wybrzeża było bardzo trudne.

Ten stan rzeczy wymagał wszechstronnych działań ludzi dobrej woli, przeto inicjatywa powołania Związku Gospodarczego Miast Morskich spotkała się z aprobatą społeczną. Przystąpienie do związku zgłosiło pięciu prezydentów i burmistrzów wszystkich 13. miast morskich, a ponadto zainteresowane miejskie rady narodowe uchwaliły na swych plenarnych posiedzeniach uczestnictwo w pracach tworzącego się związku.

Prezydium Krajowej Rady Narodowej oraz czynniki rządowe uznały celowość powołania tej organizacji, a nawet udzieliły rzeczowej pomocy.

W dniach 12 i 13 lipca 1946 r. odbył się w Gdańsku Pierwszy Krajowy Zjazd Związku Gospodarczego Miast Morskich. Na zjeździe tym uznano, iż w aktualnej rzeczywistości kraju, działalność nowopowstającego związku powinna opierać się na specjalnym statucie, przystosowanym do specyficznej roli charakteryzującej miasta morskie, a to celem udoskonalania i przyspieszania procesu zagospodarowania wybrzeża morskiego oraz wykonywania wspólnych zadań wyodrę-

bniających to nadmorskie środowisko.

Projektowany ZGMM miał być przede wszystkim inicjatorem, a nawet i realizatorem odbudowy i rozbudowy wybrzeża, miał dbać o rozwój handlu wewnętrznego, wymianę międzymiastową różnych wzajemnych usług, rozbudowę komunikacji wzdłuż pasa przybrzeżnego, miał też umożliwiać zrzeszonym miastom wzajemne uzgadnianie i zaspokajanie potrzeb turystycznych, sportowych, żeglarstwa i dbać o równomierne wykorzystywanie walorów nadmorskich całego makroregionu.

Przewidywano też popieranie wszelkich przejawów kulturalnych związanych z pobytem nad morzem turystów i wczasowiczów. Związek nie zmierzał do ograniczania, czy też do przejmowania kompetencji i obowiązków rad narodowych, administracji państwowej ani żadnych władz. Nie zmierzał też do zastępowania spółdzielczości ani inicjatywy prywatnej. Nie nawiązywał też do średniowiecznej „Hansy”, natomiast miał wypełniać różne luki i podejmować te prace, które nie były realizowane przez resorty centralne, lub te, które zostałyby związkowi zlecone.

Ostatecznie na żądanie Ministra Ziemi Odzyskanych ZGMM nie powstał, a cała dokumentacja na ten temat znajduje się w Archiwum Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Wube

