

Warszawa, dnia 23 lutego 2026 r.

Dr hab. Bartosz Kontny, prof. ucz.

Wydział Archeologii

Uniwersytet Warszawski

ul. Krakowskie Przedmieście 26/28

00-927 Warszawa

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Pawła Litwinienki,

pt. „Żegluga w rejonie Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku w świetle źródła archeologicznych”

(ss. 526., 225 rycin)

**Tytuł pracy, ocena układu pracy, podziału treści, kolejności rozdziałów**

Tytuł pracy odpowiada jej zawartości. Przedstawione mi do recenzji dzieło prezentuje źródła archeologiczne do poznania żeglugi, ich rekonstrukcje, interpretacje oraz wnioski, zaprezentowane na tle historycznym. Podjęty problem badawczy uznają za zasadny.

Dysteracja stanowi uzupełnienie zagadnień poruszanych w dysertacji doktorskiej Michała Grabowskiego, pt. „Szkutnictwo lokalne w rejonie Zatoki Gdańskiej w XIV–XIX wieku w świetle badań archeologicznych”.

Praca obejmuje osiem rozdziałów o bardzo zróżnicowanej objętości: 1 – „Wstęp”, 2 – „Historia i stan badań wczesnośredniowiecznej żeglugi i skutnictwa w Polsce”, 3 – „Wraki łodzi i statków z X–XIV wieku znalezione w rejonie Zatoki Gdańskiej”, 4 – „Środki transportu wodnego na Bałtyku do X wieku”, 5 – „Przemiany w skutnictwie rejonu Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku”, 6 – „Żegluga na Bałtyku i w Zatoce Gdańskiej w X–XIV wieku: kontekst historyczny”, 7 – „Zakończenie: żegluga w rejonie Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku w świetle źródeł archeologicznych”, 8 – „Bibliografia”. Zastosowany podział treści i kolejność poszczególnych rozdziałów uznać należy za właściwe i klarowne.

## Ocena merytoryczna

W rozdziale wstępnym sformułowano cel pracy, którym jest „analiza rozwoju i przemian żeglugi oraz skutnictwa w rejonie Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku na podstawie dostępnych źródeł archeologicznych, a także ukazanie ich na szerszym tle porównawczym”. W rozdziale tym omówiono układ pracy, przybliżając pokrótce zawartość rozdziałów oraz omawiając metodykę, z uwzględnieniem datowania radiowęglowego i cyfrowej rekonstrukcji jednostek pływających i podaniem przykładów podobnych analiz. Kwestie terminologiczne ujęte zostały w sposób interesujący i wyczerpujący. Mogę jedynie wyrazić żal, że Autor – po zaprezentowaniu poglądów różnych badaczy, zgadzając się z niektórymi poglądami – nie zdecydował się na sformułowanie własnych definicji i zastosował unik, polegający na podaniu w wątpliwość czy w wyznaczenie granic między poszczególnymi typami (łódź, statek, okręt) w ogóle jest możliwe (s. 22). Rozumiejąc te wątpliwości, jestem zdania, że w tej partii warto było pokusić się o jakąś propozycję systematyzującą źródła, nawet traktując je umownie (np. wprowadzając przedziały wielkościowe, które można następnie poddać interpretacji). Ponadto, biorąc pod uwagę zróżnicowanych odbiorców pracy, wydaje się, że w dysertacji znaleźć powinien się glosariusz terminów technicznych.

Historię i stan badań zaprezentowano w rozdziale 2. Autor wywiązał się z zadania bardzo akuratnie, nie pomijając żadnych ważnych studiów i przekonująco uzasadniając podjęcie badań nad skutnictwem X–XIV w. Zwracam jedynie uwagę, że badania przedwojenne (s. 23) nie zawsze miały miejsce „w Polsce” (raczej „na ziemiach polskich”).

Najobszerniejszą partię pracy stanowi rozdział 3, w którym przedstawione zostały wraki jednostek pływających z X–XIV w., z rejonu Zatoki Gdańskiej. Poszczególne jednostki zaprezentowano według klucza: historia odkrycia i badań – konserwacja i dokumentacja cyfrowa – opis konstrukcji – datowanie – rekonstrukcja cyfrowa – właściwości hydrostatyczne – analogie. Pragnę podkreślić, że rozdział ten oceniam bardzo wysoko: Autor często własnoręcznie dokonywał pomiarów, przekonująco interpretował wyniki badań radiowęglowych i dendrochronologicznych, a także dokonywał rekonstrukcji. Wykorzystując adekwatne oprogramowanie przeprowadził symulacje zachowań poszczególnych jednostek na morzu (prędkość, stateczność, kąt zalewania etc.). Wymagało to przyjęcia określonych założeń, które – naturalnie – nie muszą odpowiadać dawnej rzeczywistości (ta nie była wszak jednorodna: w pewności łódzie i statki żeglowały z różnym obciążeniem i załogą). Mimo to, zaprezentowany obraz jest istotnym krokiem naprzód w ocenie możliwości jednostek

pływających. W ten sposób wyznaczane zostają standardy opracowania tego rodzaju źródeł archeologicznych. Przedstawione analogie uznaję za trafne. Jestem natomiast zdania, że w tej partii dysertacji zbyt mało miejsca poświęcono statkom w typie kog i holców, które mieszczą się w chronologicznym przedziale pracy (nawet „Miedziowiec”, który zatonął na początku XV w., ale zbudowano go jeszcze w wieku XIV).

Dalsza część dysertacji prezentuje środki transportu wodnego na Bałtyku, ale i ogólnie w Europie, do X w. Do rozdziału tego zgłaszam najwięcej zastrzeżeń. Po części mają one charakter drobnych uwag, np. wśród pływaków, wykorzystywanych do budowy tratw można było wymienić także naczynia ceramiczne czy tykwy – s. 353; tratwa nie jest przystosowana do żeglugi w zimnych wodach nie tyle ze względów na brak dobrej ochrony przed warunkami atmosferycznymi – por. s. 353 – na pokładzie można przecież umieścić nadbudówkę, lecz przede wszystkim z uwagi na brak skutecznej ochrony przed wodą dostającą się na pokład. W tej części zabrakło mi także odwołań do prac Paula Johnstone’a (szczególnie *The Sea-craft of Prehistory*, London-New York 1988). W odniesieniu do epoki kamienia nie przywołano petroglifów ze Slettnes w Norwegii czy – stosunkowo niedawno opublikowanego w „Oxford Journal of Archaeology” przez Jana Magne Gjerde – odkrycia z Valle w Norwegii. Podane w tekście trzy znaleziska łodzi jednopiennych oraz wiosła z Tybrind Vig w Danii (s. 356) nie wyczerpują liczby znalezisk związanych z „późnym mezolitem”, bowiem z kultury Ertebølle znanych jest blisko 30 dłubanek; pominięto także znaleziska innych pagajów z tej kultury, nie tylko o sercowatych piórach (Timmerdorf-Nordmolle), a ponadto wiosła ze Szczepanek z wczesnego odcinka kultury Zedmar, opublikowanego niedawno przez W. Gumińskiego i K. Bugajską (w: *Mesolithic Art. – Abstraction, Decoration, Messages*, Haale (Saale) 2023). W odniesieniu do znalezisk z epoki brązu zdecydowanie brakuje omówienia klepkowej łodzi z Dover (ed. P. Clarke, *The Dover Bronze Age Boat*, English Heritage: 2000) oraz nowych prac poświęconych nawigacji (B. Bengtsson et al., *Seafaring and navigation in the Nordic Bronze Age...*, „PLoS ONE” 20/4, 2025) oraz ewentualnemu zastosowaniu żagla na Bałtyku już w epoce brązu (B. Bengtsson, M. Artursson, J. Wehlin, *Evidence of Large Vessels and Sail in Bronze Age Scandinavia*, *Norwegian Archaeological Review* 57:1, 2024; jestem sceptyczny co do tego pomysłu, ale niewątpliwie należało się do niego odnieść). Zabrakło mi także komentarza do opisu łodzi Swionów u Tacyta ([w:] ed. K. Jakubiak, *Donum cordis’: Studia poświęcone pamięci Profesora Jerzego Kolendo*, Warszawa 2019) oraz poważniejszej dyskusji na temat łodzi skórzanych i

drewnianych z rozcami (z uwzględnieniem zjawiska skeumorfizmu). Przy tej okazji nie jest wcale jasne, czy łódź skórzana była lżejsza od swojego odpowiednika drewnianego (s. 354) – O. Crumlin-Pedersen doszedł do innych wniosków ([w:] red. O. Crumlin-Pedersen, A. Trakadas, *Hjortspring. Pre-Roman Iron-Age Warship in Context*, Copenhagen 2003).

W przypadku łodzi z Nydam posługujemy się obecnie określeniami Nydam A, B i C, nie zaś identyfikacją na podstawie gatunku drewna (por. s. 361). Przy okazji: hipotezę, dotyczącą adaptacji techniki klinkierowej ze świata śródziemnomorskiego, zaproponowaną przez G. Indruszewskiego (s. 365–366), należało jakoś skomentować, wszak nity nie są w żadnym stopniu właściwością ani skutnictwa śródziemnomorskiego, ani celto-rzymskiego (tu stosowano żelazne gwoździe). Wpływ kupców rzymskich i najemników barbarzyńskich „tuż po rzymskim podboju Galii” (s. 366) na rozprzestrzenienie się konstrukcji zakładkowej i nitów na północy Europy jest o tyle nieprawdopodobny, że germańscy najemnicy na istotną skalę zaczęli w armii rzymskiej pojawiać się dopiero w późnym okresie Cesarstwa, zaś kupcy rzymscy wykorzystywali przez długi czas drogę lądową (szlak bursztynowy), a morskie połączenia zaczęły odgrywać rolę dopiero równoległe z napływem tzw. duńskiej fali importów, w młodszym okresie rzymskim. Zabrakło także odniesień do elementów łodzi z Ejsbøl, Vimose, Hampnäs, Björke... W omówieniu zastąpienia pagajów długimi wiosłami, osadzonymi w dulkach, pominięto nowe odkrycia wiosł z okresu przedrzymskiego (S. Wickler, *Early Boats in Scandinavia...*, „*Journal of Maritime Archaeology*” 14/1, 2019) czy dłubanki z epoki brązu z Starnberger See (T. Weski, *Der urnenfelderzeitliche Einbaum...*, „*Bayerische Vorgeschichtsblätter*” 85, 2000).

Podane datowanie nekropoli kultury wielbarskiej w Weklicach na II w. (s. 357) jest niezgodne z aktualnym stanem wiedzy: początki cmentarzyska sięgają 1. połowy I w., koniec zaś być może nawet początków V w. (M. Natuniewicz, J. Okulicz-Kozaryn, *Weklice. A Cemetery of the Wielbark Culture on the Eastern Margin of Vistula Delta (Excavations 1984–2004)*, Warszawa 2011). Z uwagi na niedostateczną dokumentację, więcej ostrożności należało zachować w przypadku interpretacji obiektów z Ulkowych, Moroczyna czy Masłomęcza jako łodzi jednopiennych (s. 357–358). Możliwości bojowego wykorzystania dłubanek z Jeziora Lednickiego (s. 358) uważam za co najmniej nieoczywiste, czemu dałem wyraz w innym miejscu ([w:] *Archaeology. Just Add Water II*). Jako drobną i jedynie poboczną uwagę dodam, że w odniesieniu do czółna z jeziora Lubanowo (s. 357) lepiej było posłużyć się źródłowym tekstem opublikowanym w „Sprawozdaniach Archeologicznych”.

W kwestii przywołanej w tekście łodzi pogrzebowej z Sutton Hoo podano, że nie znaleziono tu śladów po maszcie (s. 362). Należy w tym miejscu wyjaśnić, że gdyby nawet maszt był oryginalnie zastosowany, nie pozostawiłby żadnych śladów, gdyż śródkręcie zostało przekształcone na potrzeby pogrzebu i zamontowania tam spadzistej komory grobowej. Z kolei w odniesieniu do łodzi z Salme podane zostały nieaktualne daty (650–750 r.: s. 363). Pierwszy tom monografii stanowiska (red. L. Lõugas, H. Luik, *The Salme Ship Burials: Two Eight-Century Mass Graves on Saremaa Island, Estonia*, Tallinn 2023) wskazuje, że pierwsze z uzyskanych dat nie uwzględniały efektu rezerwuarowego; bardziej prawdopodobne datowanie przypadku natomiast na lata 780–820).

Przywołane za G. Indruszewskim datowanie stel gotlandzkich z wyobrażeniami żagli już na VI–VII w. (s. 368) jest nieściśle – tak datowane stele (Bro Kyrka) przedstawiają łodzie bez żagli. W dyskusji na temat pojawienia się żagla na Bałtyku przywołane zostały (s. 368) jednostki celtyckich Wenetów (za S. McGrailem, a nie na właściwym źródłem, tj. „Commentarii de bello gallico” Cezara), co jednak jest o tyle nieadekwatne, że skutnictwo na terenie zachodniej Europy rozwijało się inaczej, niż w basenie Morza Bałtyckiego.

W podrozdziale 4.3, poświęconym pojawieniu się Słowian nad Bałtykiem wykorzystano zdezaktualizowane źródła. Przede wszystkim należało uwzględnić ustalenia przedstawione w dwutomowym dziele pod red. A. Bursche, J. Hinesa i A. Zapolskiej, *Migration Period between the Oder and the Vistula*, Brill: 2020). Wbrew zapewnieniom Autora (s. 372) konsolidacja władzy w Skandynawii nastąpiła wcześniej niż w V–VI w. (ostatnio: D. Skre, *The Northern Routes to Kingship. A History of Scandinavia AD 180–550*, London-New York: Routledge 2025). Miejsca centralne powstają już w okresie rzymskim, czego dowodzą Gudme i Lundeborg czy Sorte Muld; wymienić można także nieiwele późniejszą osadę Uppåkra. Co do początków skutnictwa słowiańskiego nad Bałtykiem i jego odrębności (s. 373–387), należy uwzględnić niepełną wymianę ludności, na co wskazują zarówno dane osadnicze (przywoływany już *tom Migration Period...*), jak i genetyczne (J. Gretzinger et al., *Ancient DNA connects large-scale migration with the spread of Slavs*, „Nature” 646, 2025). Wydaje się zatem, że wkład w przekazaniu słowiańskim przybyszom skutniczego know-how przez reliktywne społeczności post-germańskie, ew. napływowe bałtyjskie (grupa elbląska) był niebagatelny. Istotną rolę mogły tu odkrywać centra, z natury rzeczy wieloetniczne, jak choćby Truso.

Wypowiadanie się na tematy etnogenezy Słowian w tym przypadku jest oczywiście nieodzowne, ale ważne jest by bazować na najnowszych osiągnięciach w tym zakresie (por. choćby przytoczane wyżej prace) i prezentować aktualny stan dyskusji. Ograniczenie się do przytoczenia poglądów H. Mamzera, A. Ciesielskiej i P. Urbańczyka (s. 384–386), a pominięcie prac K. Godłowskiego czy M. Parczewskiego, uznać muszę za poważne niedociągnięcie (por. red. P. Kaczanowski, M. Parczewski, *Archeologia o początkach Słowian. Materiały z konferencji, Kraków, 19–21 listopada 2001*, Kraków 2005).

Choć rozdział 4 zachwiał nieco optymizmem w odniesieniu do dalszej lektury, przyznaję z satysfakcją, że kolejne partie rozprawy reprezentują bardzo wysoki poziom. Przemiany w skutnictwie rejonu Zatoki Gdańskiej w X–XIV w. (rozdział 5) – clou dysertacji – zostały ukazane (w podziale na poszczególne elementy konstrukcyjne; następnie obraz zsyntetyzowano) w sposób przejrzysty i przekonujący, co zawdzięczamy także licznym zestawieniom w formie graficznej. Należy podkreślić, że Autor ma świadomość ułomności dostępnych mu źródeł i ich ograniczonej liczby, co ogranicza możliwości wnioskowania. Ważne, że nie zakłada się przy tym linearnego rozwoju technicznego, a Paweł Litwinienko dopuszcza także długie trwanie lokalnych tradycji warsztatowych. Warto byłoby w tym miejscu zatrzymać się nieco nad zagadnieniem konserwatyzmu kulturowego, mającego także swój wymiar w technice, jak wynika np. z prac S. Czarnowskiego. Merytoryczną część pracy wieńczy udana prezentacja uzyskanych wyników w kontekście historycznym, tj. na tle zmian gospodarczych i politycznych (rozdział 6) oraz omówienie żeglugi (rozdział 7). Szczególnie interesująco prezentuje się omówienie wpływów skandynawskich na południowe wybrzeża Bałtyku, zaprezentowane na podstawie łodzi P-2. Pragnę jedynie zwrócić uwagę na fakt pojawienia się Skandynawów na południe od Bałtyku nie w VIII w. (s. 435 – za B. Stanisławskim), lecz z pewnością już w V w., w schyłkowym stadium grupy dębczyńskiej i nieco później (por. liczne prace H. Machajewskiego oraz J. Schustera – Czarnówko, stan. 5). Zabrakło mi także jasno sformułowanych postulatów badawczych, bo wyrażenie nadziei, że przyszłe badania uzupełnią obraz skutnictwa (s. 493) trudno uznać za postulat wyczerpujący.

### **Ocena formalnej strony pracy**

Kwestie formalne, tj. spis treści, sposób cytowania, przypisy dolne stosowane są przez Autora w sposób niebudzący zastrzeżeń. Jedynie przywoływanie źródeł pisanych jest

niezgodne ze standardami naukowymi: są one cytowane za omówieniami, bez odwołania do numeracji rozdziałów i wersów, nie ma ich także w zestawieniu literatury (np. Cezar, *De bello gallico*; Saxo Grammaticus, relacja Pyteasa z Massalii) lub zostały ujęte wraz z innymi pozycjami bibliograficznymi, a nie – jak należy – osobno (np. Helmold, *Helmolda Kronika Słowian*, Kanapariusz, *Świętego Wojciecha żywot pierwszy*, Piotr z Dusburga, *Kronika Ziemi Pruskiej* czy Snorri Sturluson, *Heimskringla*). Korzystnie prezentują się za to kwestie językowe: choć błędy zdarzają się, nie są liczne. Wśród błędów fleksyjnych zauważyć należy nieprawidłowe stosowanie formy „wraka” wymiennie z „wraku” w dopełniaczu, podczas, gdy to drugie rozwiązanie jest właściwe; mam przy tym świadomość powszechności takiej odmiany w środowisku archeologicznym. Niekonsekwentnie użyto wyrazu „biel”, używanego w rodzaju żeńskim (s. 146), a gdzie indziej – poprawnie – męskim (s. 147). Rzeczownik „ilość” stosowany jest synonimicznie z rzeczownikiem „liczba” (*passim*), podczas gdy ten pierwszy odnosi się do rzeczowników niepoliczalnych, drugi zaś policzalnych (Autor nie stosuje się konsekwentnie do tej zasady). Wśród błędów interpunkcyjnych uderza stosowanie dywizów (często z odstępami po bokach), zamiast półpauz (bez odstępów) w przypadku podawania przedziałów liczbowych, a także brak kropek po skrótach „ryc” i „tab” w podpisach pod rycinami i tabelami. Zdarzają się kolokwializmy („ciężko” zamiast „trudno”). Odmiana „La Baume’o” (s. 31) jest nieprawidłowa (powinno być „La Baume’a”). Nie zawsze właściwie zapisywane jest partykuła „nie” z innymi wyrazami, a także nazwy własne (np. „półwysep Jutlandzki, „półwysep helski” – s. 428). Zdarzają się ponadto pleonazmy; do najbardziej irytujących należy „okręt wojenny” (*passim*, np. s. 382) czy „przybysze z zewnątrz” (s. 372). Zdarza się, że pojęcia „statek” i „wrak” stosowane są wymiennie, co prowadzi do niekiedy do komicznych efektów, np. wrak wyposażony w ster (s. 403). „Zakon Krzyżacki” zapisany jest wielkimi literami – np. s. 477 – wbrew normie ortograficznej, która wielkie litery rezerwuje dla pełnych nazw własnych zgromadzeń zakonnych.

Warstwa ilustracyjna została przygotowana bardzo starannie.

## **Konkluzja**

Temat pracy wybrany został właściwie, a dobór i wykorzystanie (przeprowadzona analiza) źródeł archeologicznych jest adekwatny. Tezy mają przeważnie charakter kompletny.

Wyjątkiem jest rozdział 4, który sprawia zawód uchybieniami w zakresie wykorzystanej literatury przedmiotu i szczegółowej znajomości omawianej problematyki. Nie zmienia to

faktu, że ustalenia Autora w przeważającej części pracy uważam za przekonujące, odkrywcze i bardzo wartościowe, a problem naukowy, jakim jest skutnictwo w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego w X–XIV w., rozwiązany został w sposób oryginalny. Autor wykazał się ogólną wiedzą teoretyczną w dyscyplinie oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Jestem zdania, że praca powinna ukazać się drukiem (w przypadku rozdziału 4 po solidnych uzupełnieniach).

Stwierdzam, że rozprawa doktorska mgr. Pawła Litwinienki, pt. „Żegluga w rejonie Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku w świetle źródła archeologicznych” spełnia kryteria stawiane rozprawom doktorskim w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 85 z późn. zm.). Wnoszę zatem o dopuszczenie rozprawy do dalszego postępowania, przewidzianego w procedurze uzyskania stopnia doktora w dyscyplinie archeologia. Ponadto, biorąc pod uwagę nowatorski charakter zastosowanych metod badawczych i istotny wkład w rozwój wiedzy na temat skutnictwa nadbałtyckiego, wnioskuję o wyróżnienie przedstawionej mi do oceny dysertacji.

Podpisany elektronicznie przez

Bartosz Kontny; Uniwersytet Warszawski

23.02.2026

14:26:21 +01'00'