

Paweł Litwinienko

Żegluga w rejonie Zatoki Gdańskiej w X-XIV wieku w świetle źródeł archeologicznych

Streszczenie

W niniejszej rozprawie doktorskiej podjęto zagadnienie analizy rozwoju i przemian żeglugi oraz skutnictwa w rejonie Zatoki Gdańskiej w X-XIV wieku na podstawie dostępnych nauce źródeł archeologicznych. Badany okres to czas dużej zmienności społeczno-gospodarczej, jaka dotknęła społeczności zamieszkujące brzegi Zatoki Gdańskiej: od formowania się monarchii wczesnofeudalnych i włączenie regionu w obręb państwa pierwszych Piastów, poprzez okres niezależności pod rządami dynastii Sobiesławiców, aż po zajęcie Pomorza Wschodniego przez Zakon Krzyżacki i dalszy rozwój w ramach państwa zakonnego. Przez cały ten czas Morze Bałtyckie dawało mieszkańcom jego wybrzeży możliwość zarówno pozyskiwania pożywienia, jak też prowadzenia intensywnej wymiany handlowej oraz kulturowej, co przyspieszało rozwój nadmorskich ośrodków przez włączenie ich w obręb nadbałtyckiej, a później także ogólnoeuropejskiej strefy gospodarczej. Wypływanie na morze nie byłoby oczywiście możliwe bez środków transportu morskiego, będących zasadniczym tematem niniejszej rozprawy. Forma (kształt i wielkość) użytkowanych łodzi i statków były wypadkową potrzeb w zakresie „uprawy morza” oraz wielowiekowych tradycji skutniczych, przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Z czasem w tradycjach skutniczych zachodziły pewne przemiany, będące wynikiem wystąpienia nowych potrzeb czy też kontaktu z przedstawicielami innych tradycji skutniczych, co mogło wpłynąć zarówno na formę konstruowanych łodzi i statków, jak też na zastosowane rozwiązania techniczne.

Przyświecającymi celami badawczymi, prowadzącymi do nakreślenia obrazu żeglugi Zatoki Gdańskiej w X-XIV stuleciu było scharakteryzowanie analizowanych zabytków pod kątem formalnym, przypisanie ich do poszczególnych tradycji skutniczych i identyfikacja przemian zachodzących w skutnictwie w badanym okresie. Ważnym celem było także poznanie właściwości nautycznych badanych jednostek, co prowadzi do określenia ich przeznaczenia oraz zakreślenia możliwych akwenów ich operowania – czy były to jednostki pełnomorskie, czy jednak ich użytkowanie musiało ograniczyć się do wód śródlądowych i przybrzeżnych. Aby odpowiedzieć na zadane pytania badawcze zastosowano szereg użytkowanych w archeologii łodzi i statków metod badawczych. Jedną z nich jest analiza

formalna zabytków szkodnictwa, pozwalająca na wyodrębnienie i opisanie poszczególnych cech dystyngtywnych, a następnie porównanie ich ze znaleziskami opracowanymi przez innych badaczy stosujących podobne kryteria analizy. Niezwykle pomocne w badaniu zabytków dawnego szkodnictwa są także wyniki badań przyrodniczych. Przede wszystkim mowa tu o datowaniu zabytków metodami bezwzględными: radiowęglową oraz dendrochronologiczną. Pozwalają one na określenie chronologii zabytków bez konieczności opierania się tylko na ich typologii. Metoda dendrochronologiczna pozwala także na wskazanie regionu pochodzenia drzew, z których wykonano jednostkę pływającą, wskazując na miejsce budowy danego obiektu. Ważną częścią niniejszej pracy stanowi wykorzystanie innowacyjnej, opracowanej w ostatnich latach przez zachodnich naukowców metody cyfrowej rekonstrukcji wraków jednostek pływających, która pozwala na teoretyczne odtworzenie kształtu częściowo zachowanych obiektów. Otwiera ona nowe możliwości badawcze związane z przeprowadzaniem symulacji właściwości hydrostatycznych takich jak stateczność, ładowność czy zanurzenie. Znając te cechy możemy odpowiadać na pytania dotyczące sposobów wykorzystania badanych jednostek pływających przez ich użytkowników, co przekłada się na lepsze zrozumienie dawnej żeglugi.

Niniejsza praca podzielona została na siedem rozdziałów. Pierwszym z nich jest wstęp, w którym określono cele badawcze oraz omówiono stosowane metody, a także kwestie związane z klasyfikacją dawnych jednostek pływających. Rozdział drugi zawiera zarys historii oraz stanu badań nad średniowiecznym szkodnictwem i żeglugą w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem badań prowadzonych na Pomorzu Gdańskim.

W trzecim rozdziale szczegółowo zaprezentowana została podstawa źródłowa pracy, którą stanowi dziesięć wraków łodzi i statków z rejonu Zatoki Gdańskiej, odkrytych w Zalewie Puckim w pobliżu Pucka (cztery wraki), Gdańsku (pięć wraków) oraz w Mechelinkach (jeden wrak). To tutaj przeprowadzono analizę formalną zabytków, interpretację wyników datowań metodami bezwzględными oraz przeprowadzono próby cyfrowej rekonstrukcji omawianych wraków, wraz z obliczeniami ich właściwości nautycznych. Każdy obiekt przedstawiono w szerszym kontekście archeologicznym, jako materiał porównawczy wykorzystując luźne elementy szkodnicze pochodzące z wykopalisk w Gdańsku oraz wraki i elementy szkodnicze odnalezione na terenach wokółbałtyckich, ze szczególnym uwzględnieniem wybrzeża polskiego i wód skandynawskich.

W rozdziale czwartym przedstawiony został rozwój środków transportu wodnego nad Bałtykiem do X wieku, czyli w czasach poprzedzających zakres chronologiczny niniejszej pracy. W tym rozdziale odniesiono się także do kwestii genezy oraz technologicznej i kulturowej odrębności słowiańskiego szkutnictwa.

W rozdziale piątym przeprowadzono analizę porównawczą opisywanych wraków i przedstawiono próby odpowiedzi na zasadnicze pytania dotyczące procesu przemian w szkutnictwie i żegludze Zatoki Gdańskiej.

Uzupełnieniem dla tak przedstawionego obrazu żeglugi badanego obszaru jest rozdział szósty, w którym każdy z omawianych obiektów został umieszczony w kontekście historycznym, społecznym i gospodarczym swoich czasów, co jest niezbędne dla lepszego zrozumienia sposobów ich użytkowania. Omówiono tu takie kwestie jak włączenie Pomorza Gdańskiego w obręb państwa pierwszych Piastów, rozwój Gdańska jako ośrodka rzemieślniczo-handlowego w X-XIV wieku, powstanie Związku Hanzeatyckiego, czy w końcu zajęcie Pomorza Gdańskiego przez Zakon Krzyżacki oraz funkcjonowanie niewielkich ośrodków miejskich takich jak Puck w obrębie państwa zakonnego.

Ostatni, siódmy rozdział rozprawy stanowi podsumowanie rozważań, gdzie połączono wyniki analizy porównawczej badanych zabytków wraz z ich szerokim kontekstem historycznym w próbie zarysowania obrazu żeglugi i szkutnictwa rejonu Zatoki Gdańskiej X-XIV stulecia oraz odpowiedzi na postawione we wstępie pytania.

Obraz żeglugi na wodach Zatoki Gdańskiej w X–XIV wieku, widziany przez pryzmat źródeł archeologicznych, ukazuje przede wszystkim aktywność lokalnej ludności, posługującej się niewielkimi jednostkami pływającymi, wykorzystywanymi głównie do rybołówstwa oraz transportu ograniczonej ilości towarów. Jednostki te były budowane w tzw. słowiańskiej tradycji szkutniczej, charakteryzującej się użyciem przede wszystkim drewnianych łączników do spajania elementów kadłubów. Niektóre z badanych łodzi i statków miały możliwość odbywania pełnomorskich rejsów po Bałtyku, zaś część wyraźnie przeznaczona była do żeglugi przybrzeżnej, a nawet śródlądowej. Dostrzegalna jest pewna specjalizacja jednostek pływających na długie łodzie bojowe oraz jednostki ogólnego przeznaczenia, które mogły z powodzeniem stanowić część flot wojennych jako statki zaopatrzeniowe. Od X aż do ostatnich dziesięcioleci XIII wieku trudno mówić o jakiegokolwiek ewolucji czy przemianach zachodzących

w szkodnictwie. Pewne zmiany dostrzegalne są w materiale z końca XIII wieku: mowa tu głównie o nieco większej ilości metalowych elementów używanych do spajania poszczególnych elementów konstrukcyjnych kadłuba. Z tego samego czasu znany jest jednak także wrak będący niemal dokładną kopią obiektów starszych o dwa stulecia, co zaburza obraz stopniowych, ewolucyjnych przemian. Prawdopodobnie świadczy to o dużej sile przekazywanej z pokolenia na pokolenie tradycji budowy drewnianych jednostek oraz o pewnej niezmienności potrzeb związanych z użytkowaniem morza. Prawdziwa zmiana w stosowanych technikach szkodniczych dostrzegalna jest w materiale archeologicznym dopiero w ostatnich dziesięcioleciach XIV wieku. Z tego okresu pochodzą skonstruowane na Pomorzu wraki o podobnych rozmiarach co wcześniej, lecz zaopatrzone w innowacje techniczne takie jak ster zawiasowy, lecz przede wszystkim zbudowane w innej tradycji szkodniczej, wykorzystującej metalowe łączniki klepek kadłuba i od stuleci stosowanej na obszarze Skandynawii. Jej pełna recepcja nad Zatoką Gdańską dopiero w XIV stuleciu może wiązać się z ogólnym rozwojem gospodarczym regionu, pojawieniem się wyspecjalizowanego rzemiosła i lepszego dostępu do specjalistów obrabiających metal.

Wśród badanych w pracy źródeł archeologicznych w postaci wraków łodzi i statków brakuje pozostałości największych jednostek handlowych badanego okresu, takich jak kogi. Źródła historyczne informują nas jednak, iż z całą pewnością były one obecne na wodach Zatoki Gdańskiej od co najmniej XIII wieku. Co więcej, znane są wraki kog prawdopodobnie zbudowanych w Gdańsku, a znalezionych w takich miejscach jak Tallin i Vejby. Rekonstrukcja obrazu żeglugi Zatoki Gdańskiej jedynie na podstawie źródeł archeologicznych byłaby więc niepełna. Równie niepełna byłaby jednak także podobna rekonstrukcja dokonana jedynie na podstawie źródeł pisanych, co wykazano w rozprawie. W niniejszej pracy starano się przedstawić analizowane obiekty w jak najszerszym kontekście, nie tylko znalezisk archeologicznych z obszaru bałtyckiego, lecz także wydarzeń i przemian społeczno-gospodarczych epoki. Być może w przyszłości dojdzie nad Zatoką Gdańską do kolejnych odkryć archeologicznych, które rzucać więcej światła na poruszane tu zagadnienia.