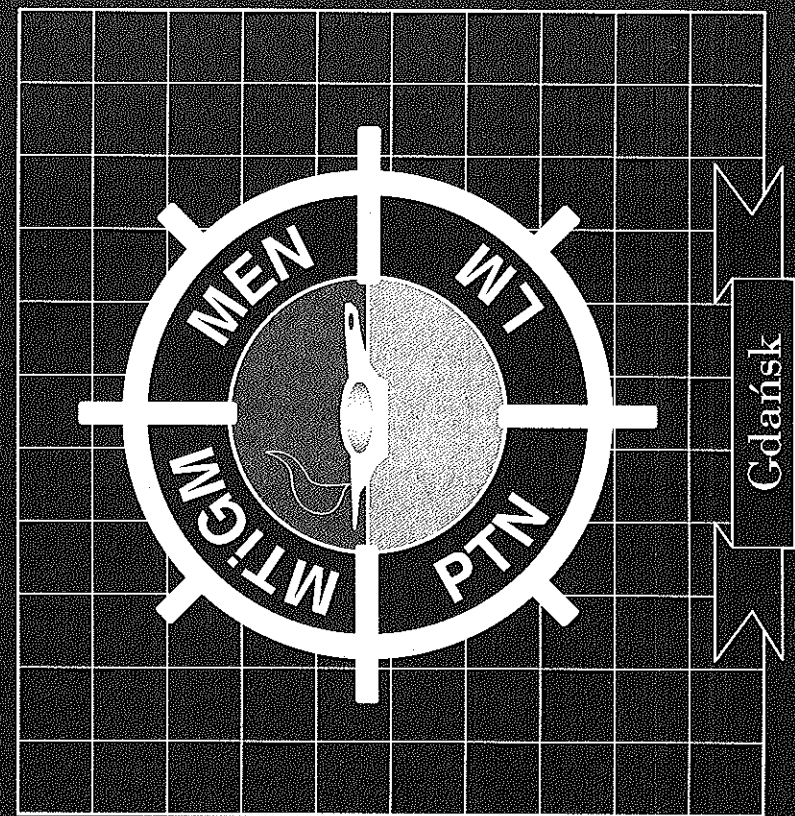


siar

Rok XV

Numer 1/97

Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej

S T E R 1/97

Spis treści:

1. A. Majewski - Wiadomości o Morzu Bałtyckim w dawnej Polsce str. 3
2. A. Majewski - Gabriela Rzeczyńskiego traktat o Morzu Bałtyckim z początku XVIII wieku str. 11
3. W. Filipowiak - Z najstarszych dziejów Odry jako szlaku komunikacyjnego i handlowego str. 16
4. - „Wiśliany Flis” str. 24
5. - „Odrzański Flis” str. 26

Aleksander MAJEWSKI
Oddział Bałtycki PTGeof.

Zespół Redakcyjny: E. Marszałek, J. Gejek, A. Gorczyca, Z. Kowalewski,
W. Pater, J. Pleskacz, K. Szymańska, A. Walczak,

Korekta: M. Pinkas

WIADOMOŚCI O MORZU BAŁTYCKIM W DAWNEJ POLSCE

Rzeczpospolita była państwem kontynentalnym o przeważających tendencjach ekspansji w kierunku wschodnim. Orientacja północna, a więc morską, zaznaczała się słabiej; nasiloną była głównie w okresie rywalizacji o panowanie na morzu ze Szwecją. Mimo żywego zainteresowania polityką i handlem morskim w dawnej Polsce (Majewski, 1991), samym Morzem Bałtyckim zajmowano się mało. Rzeki tego morza stanowiły ostatnie północne rubieże państwa, poza którymi rozciągała się bliżej nie rozpoznana przestrzeń morską.

Kontynentalna orientacja Polski przejawia się i dziś, jak to wykazuje gęstość zaludnienia i rozmieszczenie przemysłu na terytorium kraju: najwięcej ludzi mieszka w części południowej (aglomeracja Śląska, Podkarpatcie) i w części środkowej. Tam też są główne ośrodki przemysłowe; północne obszary - pomorski i mazurski są słabo zaludnione, a poza rejonami ujściowymi Odry i Wisły są mało uprzemysłowione. Jeśli nie brać pod uwagę małych obszarów portowych, otwarty brzeg polskiego morza jest pusty.

Świadomość morską świątłych Polaków wykrystalizowała się jednak już dawno. Przytoczmy tu wspaniałą fragment z Rozmowy Kruszwickiej Jana Dymitra S o l i k o w s k i e g o z 1573 roku: „kto ma państwo morskie, a nie używa go albo je sobie da wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się stawa, z bogatego ubogim, z swego cudzem, z pana kmiecem, co jest sprośność wielka i głupstwo”, a w innym miejscu Solikowski tak mówi o Gdańsku - porcie Rzeczypospolitej: „W ciełe czlowieczym oko jest członek najmniejszy, ale najściachetniejszy, tego gdy nie masz, wszytek stawa się niepotrzebnym balwanem; tak i Korona, dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którym patrzy na wszytek świat, co inszego będzie, jedno gburstwo a oractwo cudze, a ktemu niedostatek...” (*Kto ma państwo morskie...* oprac. E. Kotarski, wyd. Morskie, Gdańsk 1970).

Wydawca: Komitet Organizacyjny Olimpiady Nautologicznej
70-214 Szczecin, al. 3 Maja 1a
tel. 33-72-40, fax 34-37-21

Wydawnictwo:
Gospodarstwo Pomocnicze „Ksero-Graf”
przy Zespole Szkół Ekonomicznych Nr 2
70-214 Szczecin, al. 3 Maja 1a
tel. 33-72-40 w.21
Nakład: 600 egz. f.A-5

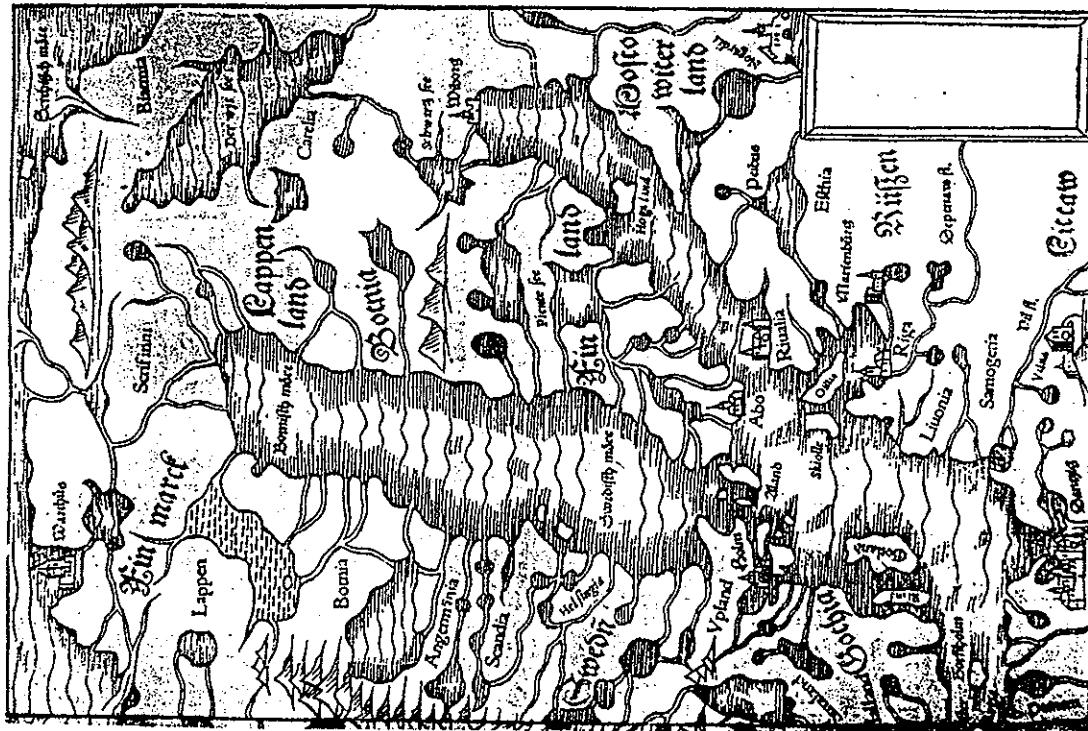
W dawnych kosmografiach, kronikach i opisach Polski z XV-XVII w. informacje o Morzu Bałtyckim są bardzo skąpe, często ograniczone do podawania samych tylko nazw morza i jego regionów. Sławny Marcin Kromer opisując Królestwo Polskie tyle tylko ma do powiedzenia o Morzu Bałtyckim, a ściślej mówiąc o wybrzeżach Warmii i Prus Książęcych: „Prusy Książęce... mają od północy granicę z Morzem Sarmackim i Basenem Kurońskim oraz brzegiem Inflant...”

Pomijamy dawne relacje podróżnicze o watorach raczej literackich niżli geograficznych, takie jak np. Andrzej Zbylitowski o *Droga do Szwecyjey najmniejszego w północnych krainach Zygmunta III polskiego i szwedzkiego króla odprawiona w roku 1594*, Marcina Borzymowskiego *Morska nawigacja do Lubeka z 1662 r.*, czy Tobiasza Grotkowskiego *Podróż morską dwu studiujących Polaków, gdy się z Amsterdamu do Gdańska okrętem pławili...* z 1760 r. - wznowionych na początku lat siedemdziesiątych w cennej serii dawnych druków w Wydawnictwie Morskim w Gdańsku.

Znacznie lepiej przedstawia się w owych wiekach rozpoznanie kartograficzne obszaru Morza Bałtyckiego - konfiguracji jego zatok i zalewów. Już w wydaniu *Geografii Ptolemeusza z 1545 r.* widnieje pełny, choć uproszczony obraz tego morza, sporządzony niewątpliwie przy pomocy Mikołaja z Kuzy i Bernarda Wapnowskiego. W Bibliotece Gdańskiej PAN i Wojewódzkim Archiwum Państwowym w Gdańsku zachowały się bogate zbiory starych map, obejmujące m.in. strefę brzegową południowego Bałtyku. Z cennych kolekcji tych dawnych map wybrano i przedstawiono przykładowo: Zalew Wiślany i jego otoczenie na mapie Prus Kaspra Henneberga z 1576 r., mapę morską Zatoki Gdańskiej Waitera Clemenasa z 1596 r., mapę morską Zatoki Puckiej Fryderyka Getkanta - kartografa króla polskiego, z 1637 r., oraz mapę ujścia Wisły w Gdańsku Efraima Strakowskiego z 1674 r.

Po rozbiorach i odzyskaniu niepodległości wznowiono niebawem (od 1924 r.) pomiary batymetryczne na morzu. W 1928 r. ukazała się pierwsza mapa morską Zatoki Gdańskiej, przygotowana w Biurze Hydrograficznym Marynarki Wojennej RP.

W cennych gdańskich zbiorach znajdują się też dwa atlasy, w których zgromadzono odrisy map z rejonu ujścia Wisły w Gdańsku do końca XVI do początków XIX w. (Gellentin, 1745; Pfeffer, 1845). Obszerą pracę na temat kartografii wybrzeża gdańskiego do 1772 r. opublikował Jan Szeliński (1982).



Morze Bałtyckie w wydaniu bazylejskim z 1545 r. *Geografii Ptolemeusza*, z uzupełnieniem Mikołaja z Kuzy i Bernarda Wapnowskiego (zbiory kartograficzne Biblioteki Gdańskiej PAN)

Gdański ośrodek naukowy wyróżniał się od początku XVII w. w rozwijaniu wiedzy o morzu i prowadzeniu badań wód Zatoki Gdańskiej (Mokrzecki, 1983). W Gimnazjum Akademickim w Gdańsku prowadził wykłady z geografii i nautyki Bartłomiej K e c k e r m a n n i zawarł w nich elementarne informacje o Morzu Bałtyckim.

Badania botaniczne w okolicach Gdańska i w wodach Bałtyku prowadził Mikołaj O e l h a f (1643), a kontynuował je Wawrzyniec E i c h s t a d (1648) - lekarz gdański, który zajmował się florą i fauną Bałtyku. Te prace były przez wiele lat głównym źródłem wiadomości o florze i faunie Morza Bałtyckiego.

Tematyka bałtycka była uprawiana w Gdańsku również w XVIII w. w Towarzystwie Przyrodniczym, grupującym wybitnych uczonych regionu. Wśród nich Michał Krzysztof H a n o w zapoczątkował badania zasolenia Bałtyku i z jego inspiracji Filip Sylwester L u r s e n i u s (1756) wykonał w Gdańsku pomiary zasolenia wody. Jakub Teodor K l e i n (1685-1759), wybitny systematyk przed L i n e u s e m, zajmował się fauną morską, zebrał wielką kolekcję okazów. Opracował też opis tworów chitynowych wytwarzanych przez zwierzęta morskie (1731) oraz rozprawę o rybach (1740). Jan Konrad E i c h o r n (1776) opisał zooplankton, głównie pierwotniaki.

Na początku XVIII w. ukazało się bardzo interesujące dzieło encyklopedyczne z tytułem o Morzu Bałtyckim Gabriela R z ą c z y ń s k i e g o (1721).

Choć mało krytyczne, dzieło jego było zgodne z duchem czasu i stanem wiedzy na przełomie XVII i XVIII w. Dzieło Rzączyńskiego miało licznych naśladowców, powoływali się nań tacy uczeni, jak Lineusz i Buffon, zalecane było przez Komisję Edukacji Narodowej; korzystano z niego przez wiele lat, aż po wiek XIX. Stanowiło osobliwy i wyróżniający się fenomen na tle ubogiego piśmiennictwa dotyczącego Morza Bałtyckiego.

Echa traktatu Rzączyńskiego pobrzmiewają np. w napisanej po polsku dość obszernej relacji o Morzu Bałtyckim i jego rybach opublikowanej w *Kalendarzu Duńcze wskiego* z 1769 r. (*Kalendarz półstuletni...*, 1975). Jest tam ogólny opis morza, jego własności fizycznych, wiadomości o delfinach, fokach i rybach morskich.

Opis tego dzieła znajduje się oddzielnie w odrębnym artykule.

Zaraz po utracie niepodległości Stanisław S t a s z i c wolał „trzymajmy się morza!”. Jednakże po rozbiorach glucho o Morzu Bałtyckim. Dopiero w drugiej połowie XIX w. pojawiły się publikacje o tematyce bałtyckiej. Są to hasła w encyklopediach i słownikach poświęcone temu morzu oraz opisy w podręcznikach geografii. Przytoczymy tu na przykład hasło „Bałtyckie morze” z drugiego tomu *Encyklopedii Powszechnej S. O r g e l b a n d a*, wydawanej w Warszawie, z 1860 r. Hasło rozpoczyna się tradycyjnie od wyjaśnienia pochodzenia nazwy morza i innych jego nazwań, określona jest rozległość morza przez podanie współrzędnych geograficznych punktów skrajnych, dalej podano opis brzegów, ukształtowania i głębokości morza, jego wysp, rzek i połączeń wodnych. W hasle tak opisano **morskie granice Polski: „Polska zaś za czasów Bolesława Chrobrego już panowała na tem morzu od Gdańska do Kamienia. Przed pierwszym podziałem Polski Bałtyk oblewał jej prowincje: Pomorze Książęce, woj. pomorskie, port Gdański, woj. malborskie, bisk. warmińskie, Prusy Książęce, część Żmudzi, Inflanty i Kurlandję”.**

Jest też scharakteryzowane dno morza (rodzaj dna), sioność wód: „smak jego wody więcej przasny aniżeli w innych morzach. Woda jego nie zamyka w sobie 1/30 części soli... w zatokach Botnickiej i Fińskiej jeszcze przasniejsza i miejscami bywa niekiedy zdalna do picia”. Są też wzmianki o zlodzeniu morza i warunkach żeglugi w okresach zimowych, o zatokach, portach morskich, rybołówstwie, burszynie. Ciekawe są uwagi o zjawiskach w atmosferze: „Zdarzają się na tem morzu niekiedy fata morgana, miraż, czyli odbicie w powietrzu oddalonych przedmiotów, np. okrętów, brzegów itd. Mgły dosyć częste, zwłaszcza rano, na wiosnę i późno w jesieni. Więcej one panują w zatoce Botnickiej, gdzie oprócz zwyczajnych, zdarzają się suche mgły, czyli tak zwany dym słoneczny, po szwedzku Sölrock”.

W Petersburgu i Moskwie został wydany po polsku popularny u nas podręcznik geografii, tłumaczony z niemieckiego (Pütz, 1866). Zawiera on garść podstawowych informacji o Bałtyku: jego obrzeżeniu i rozciągłości morza, zasoleniu wód, o obszarze zlewiska, dopływających doń rzekach.

Nowoczesny geograficzny opis Morza Bałtyckiego, choć ogólny, lecz zastępujący na uwagę, został opublikowany w 1883 r. w książce *Książka i jej mieszkańcy warszawskiego geografa Stanisława Strojano wskiego*. Opisuje on w sposób bardzo malowniczo konfigurację morza, jego brzegi (wydmy, mierzeje i

zalewy), dopływy wód rzecznych, właściwości fizyczne (stoność, oświetlenie i barwę, falowanie), warunki żeglugi (stosunki batymetryczne i zlodzenie morza). Zgodnie z dzisiejszymi poglądami przedstawia zjawisko podnoszenia się brzegów morza i prawidłowo ocenia charakter wiekowych wahań jego poziomu.

Z ośrodka poznańskiego zastępują na wzmiankę artykuły o morzu Józefa Kusztelana, drukowane w *Dzienniku Poznańskim* w 1882 r., w którym omawiając znaczenie morza dla rozwoju państwa wyraża ogólnie nadzieję, że Bałtyk będzie kiedyś naszym oknem na świat.

Również w Poznaniu zajmował się opisami mórz i oceanów powieściopisarz Franciszek Ksawery Tuczyński (1883-84). Jego obszerna praca na ten temat ma charakter unikatowy ze względu na oceanograficzną treść (w Polsce zachowało się zaledwie kilka jej egzemplarzy); zawiera ona też obszerny popularny opis Morza Bałtyckiego (21 stron).

Standardowy skromny opis Morza Bałtyckiego znajduje się w książeczce *Łądy i morza Europy - Rzut oka na naszą część świata* Mariana Dziewańskiego, wydanej w 1903 r. jako dodatek do *Ziarna* w Warszawie.

Po uzyskaniu niepodległości w 1918 r. zainteresowanie Morzem Bałtyckim wzrosło niepomniemie. Ukazało się wiele artykułów, pryczytnków, wzmianek i większych opracowań o charakterze geograficznym, których nie sposób w ramach tego przeglądu omówić szczegółowo. Ograniczymy się tu zatem do wybranych pozycji tego piśmiennictwa.

Wzmianki i informacje o Morzu Bałtyckim ukazały się w niektórych podręcznikach geografii i innych publikacjach dydaktycznych i popularnych. Opisy morza zostały wzbogacone o nowe treści: geomorfologiczne i geologiczne, hydrologiczne i klimatologiczne (Majerski, 1920; Sobiński, 1926; Chałubińska i Januszewska 1934).

O Gdańsku pięknie napisał Stanisław Majerski: „Gdańsk był w Rzeczypospolitej naszej jakby drugą, rzeczywospolną kupiecką, podobną do rzeczywospolitej weneckiej. Polska już w XVI w. dbała o „urumowanie”, czyli regulację swych rzek. Ze składu towarów np. w Sandomierzu lub w Kazimierzu zwanego portem ruskim, spławiano towary na Wiśle do Gdańska”.

O znaczeniu morza dla państwa i zadaniach do wykonania na progu niepodległości pisał Stanisław Sobiński: „Pomimo niekorzystnych warunków

wybrzeża posiada morze Bałtyckie dla nas znaczenie olbrzymie. „Małe morze” (zatoła Pucka), które zajmuje obszar 250 km² i pas „wielkiego morza” wzdłuż brzegu zewnętrznego. Są to tzw. „wody terytorialne”. Dalsze przeszerzenie pełnego morza należą do całego (*mare omnium*). Tak ważny dla żeglugi polskiej kanał Kiloński, który łączy Bałtyk z oceanem, stał się na mocy traktatu wersalskiego wolnym i otwartym dla statków wszystkich państw w czasie pokoju”.

I dalej: „Prócz ogromnych korzyści, jakie daje techniczna wartość morza i połów ryb, jest morze przede wszystkim organem oddechowym państwa, łączy je ze światem, otwiera najtańsze drogi dla handlu zamorskiego, budzi energię narodu, uczy wytrwać w wielkim zmaganiu się trudów o korzyści materialne i dobra kultury duchowej”, a następnie: „Niewyzyskany jeszcze przez nas skrawek brzegu polskiego wymaga olbrzymiego nakładu pracy i ofiarności. Trzeba wysiłków technicznych, aby naprawić niekorzystne warunki nieogóściennego wybrzeża: pogłębić płytkie miejsca, urządzić własne porty sztuczne (Gdynia), zalesić i utwalić wydmy, wreszcie zbudować dostateczną liczbę okrętów handlowych, a nadto regulację rzek i budowę sztucznych kanałów, stworzyć sieć dobrych dróg wodnych, które terytorium państwowe łączyć ściślej z wolnym przestworem oceanu”.

Trzeba jednak stwierdzić, że w wielu podręcznikach geografii informacje o naszym morzu były jeszcze bardzo skąpe.

Zadziwia fakt, że wybitny geograf i kartograf Eugeniusz Romer mało interesował się morzem, a przynajmniej trudno znaleźć wyraźniejsze ślady na ten temat w jego publikacjach.

Dużą aktywność w sprawach morskich przejawiał ośrodek poznański. Stanisław Pawłowski był jednym z głównych inicjatorów budowy polskiej stacji morskiej (powołanie tej placówki naukowej było uchwalone przez Sejm 10.II.1920 r., lecz rzecz nie doszła do skutku z powodu trudności finansowych) oraz badań wybrzeża polskiego (Pawłowski, 1922, 1923). Maria Czekańska zajmowała się problemem podziału regionalnego morza (1927) i zjawiskami zlodzenia (1935). Bardzo aktywny na polu badań biologicznych, ale i związanych z nimi rozpoznania hydrometeorologicznych, był Kazimierz Demel. Działając przez długie lata w Laboratorium Rybackim w Helu opublikował wiele prac przyczynkowych, opartych na badaniach własnych, mających znaczenie również dla rozszerzenia obrazu geograficznego Morza Bałtyckiego (Demel, 1924a, b).

Szczególną rolę w rozpoznaniu hydrologii Bałtyku odegrał Alfred Rund (Mikulski, 1977). Opracował on i wygłosił na sesji Rosyjskiego Instytutu Hydrologicznego w Petersburgu w 1922 r. referat, w którym przedstawił przegląd poglądów hydrologów na Morze Bałtyckie w ciągu 200 lat, a w szczególności na temat kierunków myślenia o zmianach poziomu wód tego morza: teorii mówiącej o opróżnianiu się z wód tego morza (obniżanie się poziomu wód obserwowane wyraźnie w północnej części morza) i teorii podnoszenia się ładu w procesie izostazji po ostatnim zlodowaceniu. Przez cały XIX w. toczył się na ten temat zawzięty spór, w który uwikłali się wielcy uczeni Europy, lecz który mógł być rozstrzygnięty dopiero tuż przed wybuchem I wojny światowej po zgromadzeniu odpowiednich materiałów obserwacyjnych.

Inż. Alfred Rundo był stałym delegatem państwa na Konferencje Hydrologiczne Państw Bałtyckich. W 1930 r. podczas konferencji odbywającej się w Warszawie zainicjował badania składowych bilansu wodnego Morza Bałtyckiego. Prace te przerwała wojna, lecz zostały one wznowione w 1970 r. na posiedzeniu Grupy Ekspertów Bilansu Wodnego Morza Bałtyckiego w Gdyni z inicjatywy Zdzisława Mikulskiego.

Referat Alfreda Rundy, po przetłumaczeniu na język polski z wydania rosyjskiego, został przez Z. Mikulskiego opublikowany w *Przeglądzie Geofizycznym* (Rundo, 1977), wcześniej jednak w nieco zmodyfikowanej formie był opublikowany na łamach *Przyrody i Techniki* we Lwowie (Rundo, 1926).

Stosunki hydrologiczne i hydrochemiczne badali i opisywali Józef Borowik (1931a,b) oraz St. W. Kijowski (1937, 1938).

Pod koniec lat trzydziestych Stanisław Koczał ogłosił kilka zasługujących na uwagę artykułów. Są to opublikowane w *Przeglądzie Geograficznym* dwie prace dające zarys klimatologii i hydrologii Bałtyku (1937) oraz program badań hydrologicznych na Morzu Bałtyckim, ogłoszony w *Jantarze* (1939).

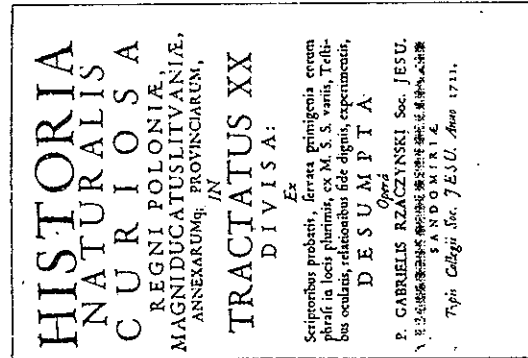
Tuż przed II wojną światową kpt.mar.inż. Witold Huber w książce pt., *Wojny bałtyckie* podał szczegółowy opis geograficzny, opis hydrograficzny (hydrologiczny) i warunki nawigacyjne Morza Bałtyckiego.

II wojna światowa przerwała na kilka lat bujny rozwój naszej nauki o naszym morzu. Jednak nauka ta po wojnie znalazła kontynuację w badaniach wielu nowych morskich placówek w Polsce.

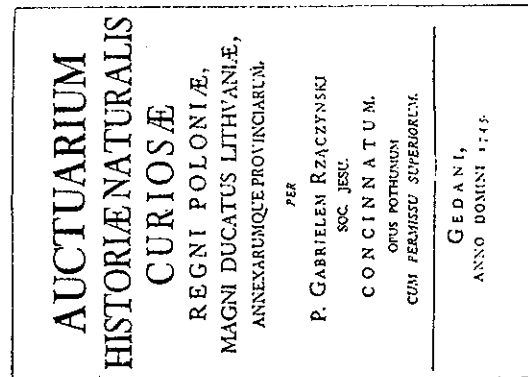
Aleksander MAJEWSKI
Oddział Bałtycki PTGeof.

GABRIELA RZĄCZYŃSKIEGO TRAKTAT O MORZU BAŁTYCKIM Z POCZĄTKU XVIII WIEKU

Gabriel Rzączyński herbu Sępowron (1664-1737), rodem z Podola, wielce czynny jezuita i pedagog (głównie na polu retoryki), interesował się również żywo zagadnieniami przyrodniczymi. W tej ostatniej dziedzinie przez wiele lat zbierał on różne informacje, które ułożył i opublikował w dziele o charakterze encyklopedycznym, stanowiącym obszerny opis fizjograficzny obszaru Rzeczypospolitej, w postaci kilkuset haseł. Napisane po łacinie dzieło to nosi tytuł *Historia naturalna dokładna Królestwa Polskiego, Wielkiego Księstwa Litewskiego i przylączonych do prowincji, na XX traktatów podzielona, z pisarzy uznanych, z zachowaniem oryginalnej ich wypowiedzi, w licznych miejscach z różnych rękopisów, naocznych świadków, wiarogodnych relacji, doświadczeń zaczerpnięta. Dzieło Ojca Gabriela Rzączyńskiego Jezuitę*. Opublikowane zostało w Sandomierzu w drukarni Kolegium Księży Jezuitów w 1721 r.



Rys. 1. Strona tytułowa dzieła Gabriela Rzączyńskiego *Historia naturalis*... z 1721 r.



Rys. 2. Strona tytułowa dzieła Gabriela Rzączyńskiego *Auctuarium historiae naturalis*. (wydanie z 1715 r.)

Dzieło Rzączyńskiego, znane nie tylko w Polsce, ale i poza jej granicami, było już wielokrotnie omawiane. Przedmiotem tego artykułu jest jeden z dwudziestu traktatów tego dzieła, a mianowicie traktat VI dotyczący Morza Bałtyckiego, pt. *Składniki Morza Bałtyckiego (Mare Balthicum Ingredients)*.

Traktat składa się z dwóch części: pierwszej - o własnościach morza, jego rybach (i innych zwierzętach), zalewach (*Maris Balthici proprietatibus, piscibus, et habo*), oraz drugiej - poświęconej bursztynowi (*Sectio II de Electro seu Succino*).

Rozprawa Gabriela Rzączyńskiego o Morzu Bałtyckim rozpoczyna się od zdefiniowania morza jako „ogólnego zbiornika wód łączących się z oceanem, położonego niżej od ziemi, bowiem gdyby było od niej wyżej, wody niesione naturalnym rozpędem po pochyłości załazyby ją”. Następnie są przedstawione nurtujące od wielu wieków uczonych problemy słoności wód morskich i głębokości morza. Rzączyński zestawia poglądy różnych autorów starożytnych o przyczynach zasolenia morza, wiążąc je z zasoleniem przydennych wód i zawartością soli w dnie morskim (płonący ogniem ług, alun, bitum), z prażącą siłą słońca i wyciągającą słodkie i czyste wyziewy z wody, a ciężkie i zestalone pozostawiającą, z wylieżami ziemi mieszającymi się z morzem. Nie pominięto też, a nawet pozostawiono na pierwszym miejscu, typowego dla dawnych czasów argumentu, że „na początku świata zasolenie morza było przydane jako zabezpieczenie przeciw psuciu się wody”.

W *Kalendarzu Niegowieckiego* z roku 1758 tak wyjaśniano, czemu morze jest słone: „1) Wygoda i zachowanie życia zwierząt morskich, ryby bowiem w słoności konserwują się; 2) zachowanie od skażytności wody morskiej, która jest niby stojąca, korupcji by podpadała; 3) wygoda do żeglowania, gdyż woda słona cięższa i grubsza jest niż słodka, więc do dźwignia ciężarów zdolniejsza, w słodkiej zaś wodzie dla cienkości swojej prędzej by okreły tonęły” (*Kalendarz... 1975*).

Trzeba przyznać, że i do dziś pytanie, skąd pochodzi sól w wodzie morskiej, nie zostało definitywnie rozstrzygnięte. Drugim, intrygującym od wieków uczonych pytaniem było, jaka jest głębokość morza. Rzączyński przytacza różne opinie na ten temat i opisuje próby wykonania pomiarów głębokości, nie osiągnące sukcesów z powodu trudności technicznych. W tym wstępie do traktatu zawarte są również uwagi o barwie morza.

W następnym rozdziale jest już opisywane Morze Bałtyckie. Z dzieł dawnych autorów zestawiono i zinterpretowano różnorodne nazwy Morza Bałtyckiego, podano jego rozciągłość, opisano wybrzeża oraz rzekome połączenia z oceanem („Zdaniem Kirchera 1678 przytyka do Oceanu Germańskiego albo Deukalidońskiego przez Kanał Cymbryjski”). Kircher w dziele *Mundus subterraneus, in XII Libros Digestus. Amstelodami 1678* opisał też połączenie północnej części Zatoki Botnickiej podziemnym kanałem z Morzem Norweskim. Wspomina się też o możliwości wymiany wód z oceanem: „Morze Bałtyckie prądami (falami) wzburzone raz się do oceanu przelewa, raz ocean przeciwstawia się Bałtykowi”. Przytacza się też opinie, że morze Bałtyckie jest najzimniejsze i podaje opisy zlodzenia tego morza podczas szczególnie surowych zim. Wymieniono bardzo srogie zimy: 1322, 1399, 1423, 1426, 1459, 1496, 1554, 1678, 1708, w czasie których morze było tak ścięte lodem, że przejazdy między miejscowościami nadmorskimi odbywały się za pomocą sannej konnej. Dalej mówi się, że jest to morze burzliwe i wywołuje burze (sztormy), podnosząc z dna do nieba wprawione w ruch wytryski. Brak pływów jest tłumaczony niewielkimi rozmiarami morza („ciasnota wybrzeży”) i izolacją morza przez cieśniny duńskie.

Po omówieniu cech geograficznych i fizycznych morza Rzączyński daje szczegółowy opis ryb i innych zwierząt rybołówstwa i wykorzystywania zasobów żywych morza. Podane są obszernie charakterystyki tych organizmów. Obok nazw lacińskich i niemieckich wymienione są niekiedy ich odpowiedniki polskie. Informacje o rybołówstwie dotyczą głównie wybrzeża morskiego w strefie styku wód morskich i wód słodkich (Zatoka Gdańska, Zatoka Pucka, Jezioro Żarnowieckie). Są wzmianki o osobliwych zwierzętach obserwowanych w morzu i znajdujących u naszych brzegów, takich jak: olbrzymie ryby, konie morskie, fok, delfiny (świnie morskie). Jest też mowa o słynnej rybce, zwanej remorą (gr. *Echeneis*), która „tak się przyczepia do kadłuba statku, że według wierceń opóźnia jego ruch”. Remora czyli trymonaw - rybka mająca na głowie przysawkę, miała według dawnych opinii żeglarzy wstrzymywać ruch statku.

Na koniec tej pierwszej części traktatu dodano krótkie informacje o Helu i Półwyspie Helskim, Mierzei Wiślanej, Zalewie Wiślanym i Zalewie Kurońskim (Morze Kurlandzkie).

Drużę część traktatu, poświęconę bursztynowi, zaczyna się od zdefiniowania tej żywicy kopalnej słowami: „bursztyn nie jest ziemię, ani metalem, lecz kamieniem o szlachetnym tworzywie, przejrzystym, cennym i użytecznym”. Dalej podany jest opis: „kamień ten ma moc przyciągania wszelkich przedmiotów lekkich, ma pachnący zapach, specyficzną miłą woń, odznacza się przeróżnymi kolorami i wyróżnia się wielką użytecznością w medycynie”.

Na podstawie różnych źródeł Rzączyński przytacza opinie autorów starożytnych i bardziej mu współczesnych o pochodzeniu bursztynu, omawia warunki pojawiania się jego na brzegu morskim, rozmieszczenie w Europie, a przede wszystkim na wybrzeżach pruskich, na Pomorzu i Mazowszu, przedstawia zbieractwo i kopanie bursztynu oraz jego obróbkę. Rzączyński wymienia wiele interesujących przykładów inkluzji roślin, owadów, zwierząt i innych wrtętów występujących w bursztynie i rozważa różne poglądy co do ich natury, przytacza też relacje na temat osobliwych i imponujących okazów bursztynu czy też większych jego skupisk odkrywanych na brzegu morza, na polu podczas orki, w jeziorach czy na brzegach rzek. Mówi też o bogatych kolekcjach gdańskich tego rodzaju okazów. Zwraca uwagę na wiele postaci bursztynu (100-150), rodzajów wyróżniających się wyglądem, rysunkiem i zapachem. Próbuje również objaśnić tajemniczą zdolność przyciągania ciał po potarciu bursztynu i przedstawia liczne zastosowania lecznicze tego cenniego wielce od czasów starożytnych medykamentu, znanego i poszukiwanego w krajach śródziemnomorskich i Dalekiego Wschodu.

Mieszczący się na dwudziestu stronach dzieła Gabriela Rzączyńskiego traktat o Morzu Bałtyckim (ss. 165-184 edycji z 1721 r.) jest pierwszym tak obszernym opisem morza opartym na wiadomościach zawartych w dziełach starożytnych i późniejszych autorów oraz na informacjach gromadzonych bezpośrednio przez Rzączyńskiego podczas jego wędrowek po Polsce, bowiem wielokrotnie zmieniał miejsce swojego pobytu.

Traktat stanowi swoisty konglomerat wiadomości rzeczywistych, a częściowo również fantastycznych, o naszym morzu, przekazywanych z pokolenia na pokolenie od bardzo dawnych czasów. Wydawać by się więc mogło, że autor był mało krytyczny w doborze materiału i taki zarzut stawiano mu później. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że jego dzieło było zgodne z duchem czasu i stanem wiedzy na przełomie XVII i XVIII w., a również fakt, że zagadnienia przyrodnicze nie należały

do głównego nurtu jego działalności, lecz były ubocznym, choć głębokim zainteresowaniem. W tym zakresie zgromadził olbrzymią ilość informacji z obszaru Rzączyńskiego, bardzo nas interesujących nie tylko z punktu widzenia historycznego, ale mających znaczenie cennej i dziś dokumentacji naukowej, która może być wykorzystywana w badaniach Morza Bałtyckiego.

W dawnych wiekach, a również i później Morze Bałtyckie było uważane jedynie za północną rubież Rzączyńskiego - granicę państwa, poza którą rozciągało się bliżej nie określone morze. Na tle bardzo skąpych wiadomości o tym morzu traktat Rzączyńskiego jest wyróżniającym się i jedynym fenomenem aż po wiek XIX, służący wielu następnym pokoleniom jako najobfitsze źródło informacji o naszym morzu.

Również obecnie, po uzyskaniu szerokiego dostępu do morza i otwarciu wielkich możliwości polityczno-gospodarczych w kierunku oceanu i całego świata, wielu naszych obywateli żyje w przekonaniu, że granica państwa przebiega wzdłuż brzegu morskiego, nie biorąc pod uwagę, że jest ona znacznie przesunięta, zgodnie z międzynarodowym prawem morza o 12 Mm w obszarze morza terytorialnego, a do linii środkowej Bałtyku w wyłączonej strefie ekonomicznej. Kontynentalna od wieków orientacja Rzączyńskiego, jak i dzisiejsza koncentracja życia gospodarczego w południowych i środkowych częściach kraju uzasadniają niekiedy głoszone przekonanie, że Polska tyłem do morza stoi.

Z NAJSTARSZYCH DZIEJÓW ODRY JAKO SZLAKU KOMUNIKACYJNEGO I HANDLOWEGO

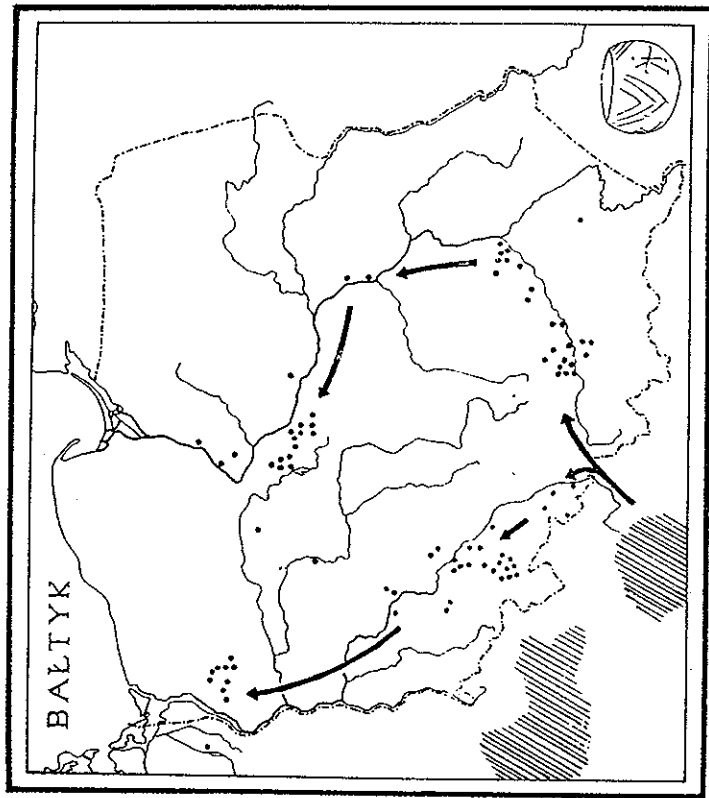
Historia wielkich rzek, ich życiodajnego, kulturotwórczego znaczenia nie wymaga szerszego komentarza; wystarczy bowiem w naszym kręgu kulturowym wymienić Nil czy Eufrat, by sięgnąć do prakolebki naszej cywilizacji. Chodzi tu oczywiście o wielkie rzeki, pod każdym względem, czego o Odrze nie można powiedzieć, zważywszy jej długość wynoszącą zaledwie 854 km, ustępującą Wiśle i wielu innym rzekom Europy. Nie w tym jednak rzecz, lecz w roli, jaką Odra odgrywała od najstarszych dziejów, odgrywa i może odgrywać w układzie komunikacyjnych i handlowych szlaków wodnych naszego kontynentu. Sięgnijmy, w wielkim skrócie, do początków tradycji odrzańskiej drogi wodnej.

W młodszej epoce kamienia

Już w młodszej epoce kamienia obserwujemy wędrowną ludność ceramiki wstęgowej, wywodzącej się z pierwszych kultur rolniczych, z kręgu tzw. kultur naddunajskich. Grupy tych pierwszych rolników i hodowców docierały wzdłuż Odry do jej ujścia, zasiedlając nawet wyspy Wolin i Uznam. Ós wędrowni stanowi rzeka na całej swej długości - od Bramy Morawskiej aż do ujścia. Ekspansję z południa omawianym szlakiem obserwujemy we wszystkich fazach rozwojowych tej kultury aż do kultury nadcisańskiej włącznie. Istnieją poglądy, że już w tym okresie istniały kontakty kultury ceramiki wstęgowej z rejonu ujścia Odry ze Skandynawią, widoczne w ceramice szwedzkiej kultury toporów bojowych. Można się w tym dopatrywać również pierwszych kontaktów morskich w największym przewężeniu między południowym brzegiem Bałtyku a Skandynawią (wyspy: Rugia, Bornholm) oraz przedłużenia osi komunikacyjnej Odry, co w miarę rozwoju sił wywórczych będzie zyskiwało na znaczeniu.

Z tego okresu mamy również pierwsze dowolne ślady wymiany handlowej wzdłuż Odry, jak na przykład narzędzie kamienne z obsydianu węgierskiego na Śląsku czy ozdoby w postaci śródziemnomorskiej muszli Spondylus odkrytej w Karsku koło Pyrzyc, będące przedmiotem handlu w kulturze ceramiki wstęgowej.

Napływająca, z kręgu kultur nordyjskich z północnego zachodu, ludność kultury pucharów lejkowatych doceniła znaczenie Odry jako szlaku komunikacyjnego i handlowego, i to w szerszym znaczeniu. Jej wyroby z krzemienia pasiastego dobywanego w znanych krzemionach opatowskich miały - jak na owe czasy - szeroki zasięg, dochodziły na północy do Rugii, a na południu na Morawy. Skupienia znalezisk w górnym i środkowym biegu Odry oraz w dorzeczu Warty i Noteci dowodzą o wykorzystaniu całej naturalnej sieci komunikacyjnej zlewiska Odry-Warty-Noteci, i to nie tylko biegiem rzek, ale i w odwrotnym kierunku. Widać to wyraźnie na przykładzie handlu bursztynem, sprowadzonym z Jutlandii, który wzdłuż Odry poprzez Śląsk i Bramę Morawską docierał na teren dzisiejszych Czech i Słowacji.



Ekspansja kultury ceramiki wstęgowej rtyej w młodszej epoce kamienia - ok. 4500-3500 p.n.e.
(wg Bogdana Kostrzewskiego)

Ekspansja kultury amfor kulistych z obszarów środkowego nadiabia, docierając do Odry w jej środkowym biegu, przesuwa się dalej wzdłuż jej biegu i na obszary Pomorza Zachodniego oraz w górę rzeki na Śląsk. Inna fala ludności tej kultury skierowała się w górę Warty i Noteci, docierając do Kujaw i ziemi chełmińskiej. Oś ich wędrówki stanowiły główne ciekі zlewiska Odry.

Miedziany szlak

Już u schyłku młodszej epoki kamienia rozpoczął się handel miedzią, eksploatowaną ze złóż węgierskich, a prawdopodobnie i morawskich. Wyroby miedziane, a zapewne i surowiec miedzi, docierały na tereny Polski kilku drogami, w tym także wzdłuż Odry. I w tym przypadku punktem wyjściowym była Brama Morawska, a docelowym - ujście Odry, z odgałęzieniem w okolicach Głogowa w kierunku Wielkopolski, Kujaw i ujścia Wisły. Szczególnie ożywione kontakty handlowe możemy zaobserwować w początkach epoki brązu, w tzw. kulturze unietyckiej, która jak to wykazały badania w Szczecinie-Ustowie - dociera aż do ujścia Odry. Podobnie sytuacja wygląda w drugim okresie epoki brązu, w związku z pojawieniem się ludności kultury przedłużyckiej. W tych dwóch kulturach, obejmujących okres od około 1900/1800 do 1300 p.n.e., mamy wyjątkowo ożywioną i interesującą wymianę handlową południa z północą, wzdłuż Odry, wartą zilustrowania kilkoma najważniejszymi przykładami. I tak, czeskie szpile z kulistą skończeniem przektłą główką i szpile uszate typu unietyckiego docierały prze przelęcz kłodzką nad środkową Odrę i dalej w dwóch kierunkach: jednym przez Wielkopolskę, Kujawy do ujścia Wisły, drugim wzdłuż Odry do jej ujścia. Z obszaru Śląska z kolei docierały do ujścia Odry szpile wrzecionowate i naramienniki z symetrycznymi tarczami spiralnymi wykonane z okrągłego i czworobocznego drutu. Z obszaru Czech bezpośrednio do ujścia Odry dotarły typowe dla kultury przedłużyckiej, pięknie zdobione szpile tarczowate. Występują również w Szwecji, gdzie dostały się zapewne drogą morską.

Zwróćmy uwagę i zapamiętajmy koncentrujące się prawie wyłącznie wzdłuż Odry aż do jej ujścia wyroby z dorzecza Cisy i środkowego Dunaju w postaci czekanów bojowych z szerokimi tarczami z kolcem i wisiorki półksiężycowate typu węgierskiego.

Wraz z pojawieniem się kultury lużyckiej w III okresie epoki brązu powstał nowy układ równoleżnikowy, związany z ekspansją tej kultury, co wpłynęło na zmniejszenie znaczenia Odry w wielkim handlu tranzytowym na osi południe-północ. Wymiana koncentrowała się więcej w układzie równoleżnikowym, obejmując dorzecze Odry-Warty-Noteci oraz importy z kierunku zachodniego. Ponowne ożywienie nastąpiło już w IV okresie epoki brązu (w X-VIII wieku p.n.e.), kiedy ponownie miał miejsce import węgierski.

Świadectwo naskalnych rysunków

W epoce brązu aż do wczesnej epoki żelaza Odra stanowiła jedną z ważnych arterii komunikacyjnych i dróg handlowych, którą zaopatrywano Skandynawię w surowiec miedziany z obszaru naddunajskiego, tzn. z Węgier lub Transylwanii. Była to najkrótsza i najdogodniejsza droga. Wraz z wymianą dóbr materialnych następowała wymiana idei i kontaktów kulturowych, które za pośrednictwem strefy naddunajskiej (zasobnej w surowiec potrzebny również w regionie śródziemnomorskim), przenikały z kręgu kultur egejskich do Skandynawii, przyczyniając się do rozwoju żeglugi i handlu na Bałtyku (na przykład południowo-szwedzkie wyroby z brązu występują w Finlandii, rysunki naskalne statków koncentrują się wzdłuż zachodnich wybrzeży szwedzkich aż do Upplandii).

W poszukiwaniu nowych dróg handlowych

Istniejący stan rzeczy na szlaku odrzańskim burzyły we wczesnej epoce żelaza najazdy scytyjskie, które po drodze musiały również zahaczyć o tereny surowca miedzianego nad Dunajem. Wyniszczające wyprawy scytyjskie sięgały aż do środkowego Nadodrza, przecinały szlak dostawy miedzi, potrzebnej jeszcze w Skandynawii. Urwały się kontakty ze światem śródziemnomorskim. Niewykluczone, że podjęta w IV wieku p.n.e. wyprawa Pyteasa z Marsylii miała na celu nie tylko poszukiwanie nowych źródeł dostawy cyny, ale przede wszystkim odkrycie nowej drogi ku znanemu już w świecie greckim od dłuższego czasu Bałtykowi. Wyprawa dotarła do wybrzeży Norwegii (wyspy Thule) - być może i cieśnin duńskich - a także ujścia Łaby, co trudno określić. Na pewno natomiast możemy przyjąć, że nowy szlak

morski został rozpoznany i wykorzystali od tego czasu z niego następcy, zwłaszcza Rzymianie, kiedy pojawili się na wybrzeżach Atlantyku, co znajduje potwierdzenie w źródłach archeologicznych w postaci licznych importów.

Tymczasem nad Odrą w ostatnich wiekach przed naszą erą, wraz z pojawieniem się osadnictwa celtckiego, zachodziły zasadnicze zmiany. Znaczną rolę komunikacyjną odgrywał górny odcinek Odry, a główny szlak południkowy w nowych warunkach przeniósł się do okolic Wrocławia przez Kujawy do ujścia Wisły. W tym nowym układzie funkcjonował w następnych wiekach wraz z rozwojem zapotrzebowania na inne towary, nie metale, lecz bursztyn, niewolnika itp. Mówiąc o nowych warunkach, należy zwrócić uwagę na fakt, że niszczące najazdy scytyjskie zbiegły się mniej więcej w czasie z upowszechnieniem żelaza. Tego surowca na terenie Skandynawii nie brakowało, która dzięki temu rychło zdołała odrobić opóźnienie w stosunku do kontynentu europejskiego. Tym samym znaczenie Odry jako „szlaku miedzianego” w owym czasie musiało upaść, co widać w powyżej przytoczonych zmianach kierunku dróg handlowych.

U ujścia Odry na przełomie naszej ery osiedliły się okresowo plemiona germańskie kultury jastorfskiej. W pierwszych latach wieków naszej ery nastąpiło ponowne ożywienie na szlaku odrzańskim. Z obszarów Italii i pobliskich prowincji rzymskich, sięgających środkowego Dunaju, napływały wyroby metalowe, w tym ze srebra, szklane, moneta, ceramika i metalowe rogi do picia. Taki reprezentatywny zestaw importów znany z Lubieszewa koło Gryfic. Począwszy od II stulecia n.e. napływały do strefy Bałtyku i ujścia Odry wyroby prowincjonalno-rzymskie z zachodu, zwłaszcza z pracowni nadreńskich. Niejedne z nich docierały w górę rzeki, aż na Śląsk, jak na przykład naczynia metalowe i szklane.

Musimy zwrócić uwagę na znamienne wydarzenia z początków VI stulecia. Powracająca około 512 roku z nad środkowego Dunaju część germańskich Herulów - jak podaje Prokopiusz - „przeszła w poprzek przez wszystkie ludy Sklawinów, a następnie przebywszy znaczny obszar pustego kraju dotarła do ludu zwanego Warnami. A następnie przeszli szybko także przez plemiona Danów. Dotarliśmy nad ocean wsiadli na okręty i wylądowali na wyspie Thule, tzn. w Skandynawii. Dodajmy, że Jordanes w *Historii Gotów* w VI wieku wymienia zamieszkujących u źródeł Wisły Wenedów (nazywając ich dalej Sklawenami), co na pewno dotyczyło obszarów i górnej Odry. Według dotychczasowego stanu badań istnieją poglądy, że Herulowie

powracali wzdłuż Odry i tam nad górnym i częściowo środkowym biegiem przeszli przez ziemie Słowian, a dotarli do jej dolnego ciek, skręcili na zachód przez pustkowia do ziemi Warnów. Byłaby to najstarsza wzmianka pisana, potwierdzająca obecność Słowian nad Odrą i Wisłą w początkach VI stulecia. Jeśli do tego dodamy przekaz Teofylakta Simokattesa z 595 roku, mówiący o postach pochodzących ze szczepu Sklawinów, mieszkających nad brzegami Oceanu Zachodniego, identyfikowanego z wybrzeżem Bałtyku między rzeką Trawą a Odrą, to możemy powiedzieć, iż w VI wieku cały jej bieg, wraz z dorzeczem, był w posiadaniu plemion słowiańskich. W zasiedlaniu tego obszaru Odra odegrała prawdopodobnie znaczną rolę, zwłaszcza zaś jej północny kierunek. Istnieje pogląd, że jedna ze słowiańskich fal migracyjnych znad górnej Wisły i Odry, idąc z biegiem rzeki, szeroko zasiedlała wybrzeże Bałtyku u jej ujścia. Mapę zasiedlenia - prócz źródeł archeologicznych - potwierdza opis tzw. Geografa Bawarskiego z IX wieku, wymieniający pośród wielu plemion nad górą Odrą Gołaszyców, Opolan, Ślęzan, Dziadoszan i Bobrzan, a u jej ujścia - Pyrzyczan i Wolinian.

U początków państwa polskiego

Począwszy od IX wieku całemu dorzeczu Odry przypadła szczególna rola w systemie gospodarczo-społecznej i polityki łączności. Tak jak dawniej stanowi główną oś połączeń poprzez Bramę Morawską, z obszarami naddunajskimi i południem. Jednocześnie zaczyna tworzyć naturalną linię graniczną w środkowym i dolnym biegu, między powstającymi związkami plemiennymi po zachodniej i wschodniej stronie. W większości system wodnokomunikacyjny Odry stanowi dorzecze Warty-Noteci, położony na prawym brzegu, z wyraźnym i bezpośrednim ciążeniem do jej ujścia, co tworzy naturalne zaplecze gospodarcze. Wysoki poziom rolnictwa, rozwój wymiany towarowej i żeglugi na Bałtyku stworzyły warunki do wczesnego powstania bogatych rzemieślniczo-handlowych ośrodków morskich. Ich szybkie tempo rozwoju opiera się na wymianie towarów masowych i wyrobów luksusowych między różnymi, często odległymi, obszarami i ośrodkami nowo kształtujących się państw plemiennych oraz wczesnofeudalnych. Wraz z ich rozwojem powstały nowe potrzeby, które może zaspokoić dobrze zorganizowane rzemiosło i intratny handel.

Jak wykazują dotychczasowe badania, już w drugiej połowie IX wieku nad środkową Wartą i Notecią kształtowało się państwo Polan pozostające w pewnych kontaktach handlowych z ujściem Odry, czego dowodzą niektóre importy (na przykład pochodzenia fryzjerskiego - grzebień; frankońskiego - broń, ostrogi). Wymiana ta odbywała się za pośrednictwem miast portowych, do których od IX wieku możemy zaliczyć Wolin, a od X-XI wieku Szczecin. W X stuleciu wymiana handlowa nabrała rozmachu w całej strefie Bałtyku, a Wolin urastał do największego emporium handlowego w tym regionie. Rozrastało się również państwo Polan i poczęło ekspandować na sąsiednie tereny, a w latach sześćdziesiątych jego główny kierunek uderzenia koncentrował się skutecznie w kierunku ujścia Odry; ten etap rozwoju zamyka rok 967 faktem pokonania Wolinian. Można sądzić, że znaczna część (wschodnia) ujścia Odry została opanowana przez Mieszka I, a Wolin stał się pierwszym i największym portem Polski piastowskiej w owym czasie. Dodajmy, że walki o opanowanie ujścia Odry były zarazem wyścigiem z ekspansją niemiecką, zmierzającą do opanowania tych obszarów (rok 948 - Otton I tworzy biskupstwa w Brennej i Hobolinie, sięgające do Odry; rok 963 - pokonanie Mieszka w walkach z Wioletami, Redarami i Geronom). Toteż w 972 roku doszło do walnego starcia Mieszka I z wyprawą margrafów Hodona i Zygryda na linię Odry pod Cedynią. Można powiedzieć, że jest to pierwsza znana i zwycięska bitwa stoczona w obronie granicy państwowej na Odrze. Bitwa ta była nie tyle zwycięska, ile raczej skuteczna, gwarantowała bowiem na pewien okres przynależność Pomorza wraz z głównym ośrodkiem gospodarczym ujścia Odry, Wolinem. Skuteczność wydarzeń pod Cedynią w 972 roku widzimy w dokumencie obłacyjnym Mieszka I w 20 lat później, w tzw. *Dagome Jurdex* z 992 roku, dającym zarys granic państwa piastowskiego. Z dokumentu tego wynika, że całe dorzecze Odry znajdowało się w obrębie powstałego państwa, a linia rzeki - zwłaszcza w środkowym i dolnym biegu - stanowiła orientacyjną linię graniczną, zarazem ważną arterię komunikacyjną o ogromnym znaczeniu gospodarczym. Obok systemu grodów nadodrzańskich już w X wieku powstawały ośrodki rzemieślniczo-handlowe typu miejskiego, jak Opole i Wrocław. Tu krzyżowały się wielkie szlaki handlowe z południa na północ i ze wschodu na zachód (od Kijowa poprzez Kraków, Opole, Wrocław, Pragę). Ówczesne państwo polskie utrzymywało bezpośrednie stosunki handlowe z całą strefą Bałtyku, krajami sąsiednimi, a pośrednio z całym ówczesnym światem. Tylko dla

zilverowania przytoczę tu kilka przykładów z X-XI wieku. Moneta srebrna typu Hedeby z Danii poprzez ujście Odry napłynęła do kraju, co ilustrują znaleziska. Największa ilość skarbów srebrnych ozdób i monet (w tym z przewagą arabskich w IX-X wieku) skoncentrowana jest na Pomorzu, co świadczy o zamożności. Kamień - tzw. słoniniec z Norwegii - używany do form odlewniczych występuje licznie w Wolinie, a znaleziono go również w Opolu. Tkaniny jedwabne z X wieku znamy z kilku egzemplarzy z Wolina; występowały także we Wrocławiu i Opolu. Morawska ceramika grafitowa liczniej występowała w Opolu, Wrocławiu i na Śląsku, a z Wolina znanych jest kilka egzemplarzy. Narzędzia kamienne z Wolina są wykonane z surowca wydobywanego w Sudetach, a żarna kamienne - z materiałów pochodzących ze stoków Sobótki. Późniejsze źródła pisane z XIII wieku mówią o soli kolobrzeskiej dostarczanej statkami do klasztorów śląskich (Trzebnica, Lubiąż), ale na pewno handel tym cennym towarem miał miejsce już wcześniej. W warstwach osadniczych Wrocławia występują pozostałości śledzia, zapewne bałtyckiego. Pozostałości urządzeń portowych i statków na Odrze, Warcie i Noteci dowodzą, że w X wieku istniała rozwinięta żegluga śródlądowa, mająca udział w transporcie towarów masowych, jak sól, śledzie i zboże, które już od X stulecia ze Śląska spływało ku morzu.

Intensywność użytkowania drogi wodnej ilustruje również największe w skali Polski skupisko łodzi-dłubanek w rejonie Odry, zwłaszcza w jej górnym i środkowym biegu. Pośród kilkudziesięciu egzemplarzy na uwagę zasługują jednostki wyjątkowych rozmiarów (15,6x1,1x0,9 m) z Wrocławia-Osobowic, dalsze z Opola i okolic Koźła, zdolne do transportu znacznych ilości masowych towarów. Dodając do tego liczne egzemplarze łodzi-dłubanek jako zabawek z wczesnośredniowiecznego Opola, zyskujemy wyobrażenie o śródlądowej żegludze na Odrze i jej znaczeniu. Na odcinku od Bramy Morawskiej aż do Bałtyku stanowiła główną oś łączącą południe z północą i wszystkie ziemie w jej dorzeczu. Całość tworzyła bogate zaplecze komunikacyjno-gospodarcze wielkich ośrodków rzemieślniczo-handlowych, a zwłaszcza morskich u jej ujścia. To pozwalało na ich długie funkcjonowanie i przetrwanie do czasów współczesnych, co łatwo zauważyć na mapie gospodarczej Europy. Dotyczy to nie tylko Szczecina, ale Gdańska przy ujściu Wisły, Hamburga u ujścia Łaby czy Rotterdamu u ujścia Renu.

Do tradycji należy już organizowanie przez Ligę Morską „Flisu Wiślanego”. Przybliża on młodzieży i całemu społeczeństwu dawną świętość szlaku komunikacyjnego, jakim była Wisła.

Podobne przedsięwzięcie podjęła Liga Morska w Szczecinie organizując „Flis Odrzański”.

Przedstawiamy krótkie informacje na temat tych wydarzeń.



Koniec na Żurawiu

TEKST ■ RENATA RUSZCZAK ZDJĘCIA ■ RADOŚLAW ŚWIOMEWICZ

- To było coś niesamowitego i niepowtarzalnego. Długo pozostanie w naszej pamięci - tak uczestnicy komentowali Wielki Wiślany Flis '97. Po ponad 20 dniach żeglugi zakończył się on w Gdańsku, u stóp Żurawia na Motławie. Organizatorem spływu, podobnie jak w latach poprzednich, była Liga Morska, która i tym razem stanęła na wysokości zadania.



Żuraw przygotowuje się do podnoszenia towaru.

Wielki Wiślany Flis rozpoczął się w Warszawie 21 czerwca. Pierwszym z portów, jaki odwiedzili flisacy był Nowy Dwór Mazowiecki. Tam Liga Morska zorganizowała całodniowy festyn rekreacyjno-kulturalny, w trakcie którego odbyły się liczne zawody i pokazy sportowe, występły zespołów artystycznych, koncerty i konkursy. Po jednodniowym postoju flotylla łodzi ruszyła dalej - w dół Wisły.

W Bydgoszczy flis „Dolnej Wisły” połączył się z flisem „Bursztynowego Szlaku”.

W ostatnim etapie podróży miała towarzyszyć flisakom wioślowa łódź Świętego Wojciecha „Sanctis Adalbertus”. Niestety, po wizycie papieża nie była ona w pełni gotowa. Uczestników flisu przywitała jednak przy nabrzeżu Motławy, w miejscu swojego stałego postoju.

Zakończenie Wiślanego Flisu nastąpiło w samo południe, 12 lipca. Uczestnicy nawiązując do tradycji wylądowali za pomocą zabytkowego gdańskiego Żurawia, ponuszanego siłą ludzkich mięśni (został on uruchomiony specjalnie na tę okazję), symboliczne laszły pszenicy przywiezione przez flisaków z Kujaw oraz inne towary, które Wisłą przewożono do Gdańska.

Wśród uczestników flisu liczną grupę stanowiła młodzież, szczególnie harcerze z drużyn wodnych z całej Polski (ponad 100 osób). Najliczniej reprezentowane były miasta: Warszawa, Włocławek, Elbląg, Gdynia, Gdańsk i Bielsko-Biała. - Harcerze z Poznania przez cały czas trwania flisu opiekowali się dziećmi z domu dziecka - dowiedzieliśmy się od Waldemara Mieczkowskiego, głównego komendanta Centrum Wychowania Morskiego.

Duże zainteresowanie wśród flisaków i mieszkańców Gdańska przybyłych na Motławę wzbudziła wydana przez Ligę Morską z okazji zakończenia flisu „Księga Wiślanego Flisu”, która w celach promocyjnych powieszona została na Żurawiu.



LIGA MORSKA

Zachodnio - Pomorski Okręg Ligi Morskiej w Szczecinie

ODRZAŃSKI FLIS

Szczecin-Wrocław

Program

Organizatorzy: - Zarząd Okręgu Ligi Morskiej (kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner)
- Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej w Szczecinie
(dyrektor Andrzej Kwapiszewski)
- Zespół Szkół Ekonomicznych Nr 2 (dyrektor Elżbieta Marszałek)

Trasa: - Szlakiem dawnych odrzańskich flisaków
od Szczecina do Wrocławia

Termin: 15. VI. do 20. VI. 1997 r.

Etapy rejsu:
15. VI. 97 - Szczecin-Goźdowice
16. VI. 97 - Goźdowice-Stubice
17. VI. 97 - Stubice-Cigacice
18. VI. 97 - Cigacice- Bytom Odrzański
19. VI. 97 - Bytom Odrzański-Ścinawa
20. VI. 97 - Ścinawa-Wrocław

Statek: - Statek instrumentalny „KOŚCIUSZKO”
ODGW we Wrocławiu

Kapitan: - pracownik ODGW

Komodor - przedstawiciel ZO LM kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner

Opiekun-wych. - nauczyciele ZSE Nr 2 - Leszek Skrzyński
Agnieszka Zbytmińska

Przedst. młodzieży - Anna Obiedzińska

PATRONAT - MIASTO SZCZECIN

Uczestnicy - 15 uczniów + 2 opiekunów - razem 17 osób
ponadto pracownicy ODGW w Szczecinie

- Laureaci, uczniowie szkolnego konkursu ZSE Nr 2 „Wiedzy o Morzu” z czasopisma MORZE,
- Współorganizatorzy Flisu z Przedsiębiorstwa „Kserograf” z ZSE Nr 2
- przedstawiciele SKLM z LO-2, LO-6 i LO-10,
- finalistka Olimpiady Geograficznej i Nautologicznej.

Program rejsu:

- 1/ Przepłynięcie trasy Odrzańskich flisaków na odcinku Szczecin-Wrocław.
Przewiezienie symbolicznej „beczki soli” i „beczki śledzi” będących w dawnych czasach przedmiotem handlu między portami Szczecin a portami regionu Śląska.
- 2/ Uczniowie podczas rejsu poznawac będą Dzieje Odry jako szlaku komunikacyjnego i handlowego.
- 3/ Opracowanie podczas rejsu dokumentacji z Odrzańskiego Flisu.

Uroczystości towarzyszące:

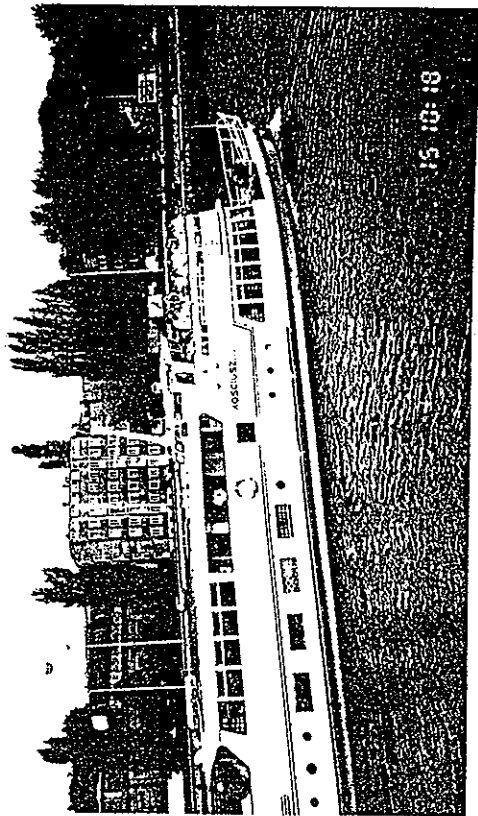
- 1/ Uroczystość pożegnania uczestników rejsu na statku „Kościuszko” Waly Chrobrego 15. VI. 1997 r. godz. 10.00
Przekazanie komodorowi wyprawy oraz uczestnikom Flisu symbolicznych beczek soli i śledzi oraz innych pamiątek od Gospodarzy Miasta Szczecina dla Gospodarzy Miasta Wrocław.
„Kościuszcze” asystują do mostu w Podjuchach Jednostki: WOPR, LOK, LM i ODGW z młodzieżą SKLM na pokładzie.
- 2/ Na trasie spotkania z kierownictwem przystani i gospodarzami terenu.
- 3/ Zakończenie rejsu. Uroczyste wręczenie przywiezionych symbolicznych towarów ze Szczecina (soli i śledzi) oraz innych pamiątek gospodarom Miasta Wrocławia.

Zakończenie Odrzańskiego Flisu 20. VI. 97 r. - przyjazd pociągiem do Szczecina.
Złożenie meldunku Prezydentowi Miasta o wykonanym flisackim zadaniu.

W imieniu Organizatorów
Komodor Flisu

Kpt. ż.w. Włodzimierz Grycner

**Meldunek złożony przez Annę Obiedzińską
PREZYDENTOWI MIASTA SZCZECINA
BARTŁOMIEJOWI SOCHAŃSKIEMU**



"KOŚCIUSZKO" wypływa w rejs

My, uczestnicy Flisu Odrzańskiego '97 Szczecin-Wrocław wyruszamy na spotkanie z wielką przygodą, jaką jest spływ Odrą.

Rzeką tą, będącą od zarania państwa polskiego wodnym szlakiem, ze Śląska ku morzu spływano drewno i zboże, a na południe przesyłano sól i śledzie.

Dziś my, kontynuatorzy odrzańskiej tradycji, reprezentanci szkolnych kół Ligi Morskiej w Szczecinie z dumą i radością meldujemy o gotowości wyruszenia na szlak.

Niech nasza wyprawa stanie się początkiem poznawania przeszłości dawnego szlaku odrzańskiego oraz dzisiejszego znaczenia rzeki dla polskiej gospodarki.

Zdobytą wiedzę, przemyśleniami i doświadczeniami podzielimy się z naszymi przyjaciółmi w kołach Ligi Morskiej, aby zachęcić ich do poznawania dziejów szlaku odrzańskiego.

Zawożymy pozdrowienia od mieszkańców Szczecina dla mieszkańców Wrocławia.

Agnieszka Szydłowska, Patrycja Jeromin, Sebastian Rudnicki, Marta Kosmala, Katarzyna Bochenek, Magdalena Worach, Katarzyna Trukawka, Sylwia Świeraszcz, Łukasz Zielke, Alicja Miarmowska, Michał Kieruczenko, Anna Kokot, Andrzej Gajda, Beata Janik, Anna Obiedzińska



Załoga statku z młodzieżą

Lekcja na Odrze

Flisacy u prezydenta

WYRUSZYLI ze Szczecina 15 bm., żegnani przez patronującego wyprawie prezydenta miasta Bartłomieja Sochańskiego, i po sześciu dniach żeglugi zawitali - zgodnie z planem - do Wrocławia, gdzie tamtejszym gospodarzom miasta przekazali dary ziemi szczecińskiej: beczi soli i śledzi. Otrzymali w zamian flagę Wrocławia, którą po powrocie do domu wręczyli uroczysto wiceprezydentowi Szczecina Pawłowi Bartnikowi, meldując o wykonaniu zadania.

Dla 15 uczniów szkół średnich Szczecina była to udana lekcja ekologii, ekonomiki transportu rzeczno-geograficznego... Zorganizowany przez Ligę Morską i Zespół Szkół Ekonomicznych nr 2 w Szczecinie „Flis Odrzański” doszedł do skutku dzięki wsparciu i pomocy Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Szczecinie i jej dyrektora Andrzeja Kwapiszewskiego, który bezpłatnie udostępnił młodzieży statek rzeczny „Kościuszko”. Uczniowie pokonali nim całą trasę do Wrocławia. Za rok planują następną wyprawę, dla odmiany z Wrocławia do Szczecina; przy

współpracy z tamtejszym Zespołem Szkół Żeglugi Śródlądowej. Tym sposobem już realizują program „Odra 2000”...

Tekst i zdjęcie: (san)
Na zdjęciu:
„Kościuszko” na Odrze z młodzieżą załogą.

