



Co tam, panie, nad Bałtykiem?

Bałtyk nie dorobił się takiej legendy jak Morze Śródziemne, na pewno nie wśród Polaków, dla których historycznie kojarzy się co najwyżej z tzw. zaślubinami z morzem (100-lecie tego wydarzenia obchodzono urzędowo w lutym 2020 r.), ale to już XX w. A co się działo wokół tego akwenu przez co najmniej dziesięć poprzednich stuleci – od chwili, gdy wokół Bałtyku pojawiły się pierwsze formy państwowe? Tu wiedza jest znikoma.

Północ jest prawie nieobecna w polskiej pamięci historycznej. Dzieje Polski rozciągają się, rozgrywają, głównie na osi między Wschodem i Zachodem; choć Pierwsza Rzeczpospolita była też otwarta na Południe, w stronę Dniepru, Dunaju, Morza Czarnego. Bałtyk rzadko pojawiał się w polskiej historii, jeśli – to głównie za pośrednictwem Gdańska. Tymczasem wokół tego morza działy się rzeczy ciekawe, ważne dla losów Europy. Wędrowali po Bałtyku m.in. nordyccy wikingowie – i to jako kupcy, a nie tylko najeźdźcy. Przez Bałtyk wiódł słynny handlowy szlak od Normanów/Waregów do Greków. A przy okazji trakt polityczny. Według autora najstarszej ruskiej kroniki wschodni Słowianie złożyli skandynawskim konungom następującą propozycję: „Ziemia nasza wielka jest i obfita, a ładu w niej nie ma. Przychodźcie więc rządzić i władać nami”. I tak narodziła się Ruś.

Wokół Bałtyku miała swe liczne przyczółki Hanza, kupiecki związek średniowiecznych miast. Zaiste, był Bałtyk śródziemnym morzem północnej Europy. W wiekach późniejszych niejedno państwo chciało mieć go za swe morze wewnętrzne, próbując rozciągnąć władztwo na wszystkich brzegach, za co i Polska zapłaciła zniszczeniami „po szwedzkim zaborze”. Tak naprawdę dopiero od kilku pokoleń Polska jest krajem bałtyckim – z kilkusetkilometrowym wybrzeżem, portami, kurortami, morską gospodarką; wciąż jednak mamy przed sobą integrację z historią i polityką tego regionu. Okazuje się bowiem, że – znów trochę niezauważenie dla Polaków – ma Bałtyk strategiczną rolę i w XXI w., że toczy się o niego wielka gra gospodarcza, wojskowa, polityczna.

Opowiadamy w „Pomocniku Historycznym” dzieje wokół Bałtyku, prezentujemy kolejne odłony historii w Skandynawii, Inflantach, Kurlandii, Prusach, na Pomorzu. To próba odzyskania dla polskiej wyobraźni czwartej strony świata.

Zapraszamy do fascynującej wyprawy na Północ.

**Jerzy
Baczyński**
Redaktor naczelny
POLITYKI

**Leszek
Będkowski**
Redaktor POMOCNIKÓW
HISTORYCZNYCH



Waldemar II Zwycięski, król Danii (1202-41);
fresk z kościoła św. Benedykta w Ringsted.



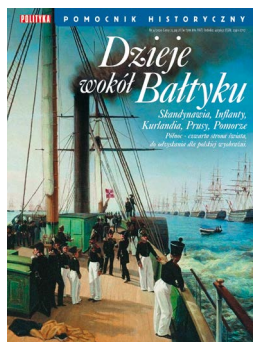
Kurlandia, Semigalia i Żmudz na mapie z XVII w.

Spis treści

Śródziemne morze północnej Europy	
Wody barbarzyńców	
Ekonomia w świecie wikingów	
Kupcy z Hanzy	
Handel pod żaglami	
Piraci i kaprowie	
We władzy rycerzy zakonnych	
Król życia – śledź, król balu – dorsz	
Znikające plemiona	
Pomorze w grze	
Unia i Eryk	
Zachodnie rubieże	
Od Prus Książęcych do Królestwa Prus	
Główne Miasto Gdańsk	
Inflanty, Kurlandia, Semigalia	
Kurlandzcy baronowie	
Wzorem Denhoffów, Zyberków i Platerów	
Dominium Maris Baltici	
Pompeje Północy	
Okno Rosji	
Ryska secesja	
Nordycka nowożytność	
Skrótem przez kanały	
Od ludu do narodu	
Tygiel językowy	
Burzliwe stulecie Bałtów	
Zaślubiny z morzem	
Dylematy nordyckiej neutralności	
Boje o Wyspy Moonsundzkie	
Kreska Stalina	
Wielkie tragedie	
Piękno dla wszystkich	
Nowe wiatry	
Przeciąganie rury	
Jak w filmie	
Duch regionu	
Nadbałtyckie ikony kultury	
Nordyckie marki	

Detale

Bursztynowe szlaki	14
Wolin na pograniczu	16
Handlowe osady	19
8 Miasto warowne Visby	22
12 Najstarsza na świecie flaga Danii	42
17 Szwedzkie kamienie	44
20 Zamorskie kolonie skandynawskich królestw	47
24 Kurlandia za morzami	54
26 Latarnie i latarniowce	57
28 Szczecin – miasto Gryfitów i Katarzyny	66
33 Tycho Brahe z Wyspy Czarnoksiężnika	80
34 Piosneczki, hymny, języki	93
38 Trzeźwi wikingowie	94
40 Humanistyczny modernizm Alvara Aalto	97
46 Wielkie regaty zbożowe	112
48 Kody z „Magdeburga”	113
51 Dwie wojny – dwa internowania	115
52 Botnickie szaleństwo Churchilla	116
58 Zatopiona chemia	127
60 Na linii strachu	128
62 Katastrofy promów	130
68 Via Carpatia i gradzenie mórz	132
69 Prawo Jante – skandynawski dekalog	139
77 Szwedzkie państwo dobrobytu	140
78 Wąż w Edenie – fenomen szwedzkiego kryminału	141
88 Ciemna strona duszy	142
90 Bogaty jak Norweg	143
98	
100	
109	
111	
118	
119	
120	
122	
126	
134	
136	
138	
144	
146	



Na okładce:
Inspekcja floty bałtyckiej
rosyjskiej marynarki
wojennej, poł. XIX w.;
fragment obrazu Aleksieja
Bogolubowa z XIX w.

Jaka przyszłość czeka bałtyckie połowy?

Morze Bałtyckie zajmuje ok. 0,1 proc. powierzchni wszystkich oceanów. Pomimo niewielkich rozmiarów ma ono strategiczne znaczenie i stwarza duży potencjał dla rybołówstwa krajów nadbałtyckich. Dlatego też kluczową kwestią jest zrównoważone korzystanie z jego zasobów.



Połowy na Morzu Bałtyckim

Bałtyk jest morzem o ograniczonej produktywności. Spowodowane jest to dużą fluktuacją okresową zasobów, zależnością połowów komercyjnych od kilku najważniejszych gatunków ryb (dorsza, śledzia, szprota) czy szczególną wrażliwością akwenu na zmiany klimatu.

Zasoby Bałtyku są w większości wykorzystywane przez kraje Unii Europejskiej, podlegające pod unijną Wspólną Politykę Rybołówstwa, która zarządza rybołówstwem w regionie. Na Morzu Bałtyckim łowią floty dziewięciu krajów: Polski, Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy i Rosji (łącznie ok. 6000 statków rybackich). Maksymalne połowy w historii osiągały ok. 1 mln ton rocznie, co wynikało z bardzo dobrych zasobów dorszy i śledzi w latach 1973-1985 oraz nagłego wzrostu nakładu połowowego i rozwoju technik połowowych.

Obecnie w Bałtyku łowi się rocznie ponad 600 tys. ton ryb. Komercyjne połowy obejmują kilka gatunków ryb. Śledzie, szproty i dorsze stanowią ponad 95 proc. wszystkich bałtyckich połowów. Inne gatunki ryb o lokalnym znaczeniu gospodarczym to: gładzica, flądra, zimnica, skarp, sandacz, sielawa, sieja, łosoś, węgorz i troć.

Rybołówstwa bałtyckie w Programie MSC

Zachwianie równowagi wynikające z nadmiernych połowów jednego gatunku, wpływa negatywnie na wszystkie elementy ekosystemu. Dlatego tak ważne jest wprowadzenie zrównoważonych praktyk połowowych, które w mniejszym stopniu wpływają na ekosystemy morskie, pozostawiają więcej ryb w morzach i oceanach oraz sprzyjają innym zwierzętom morskim, takim jak foki, morświny czy ptaki.

Aby promować zrównoważone rybołówstwo, stworzony został Standard Zrównoważonego Rybołówstwa MSC. Tylko te organizacje rybackie, które spełnią rygorystyczne wymagania opracowane we współpracy z grupą międzynarodowych ekspertów, naukowców, przedstawicieli branży rybnej i organizacji pozarządowych z całego świata, mogą stosować niebieski certyfikat MSC.

Obecnie w Programie MSC są następujące rybołówstwa bałtyckie:

- Łotewskie połowy szprota bałtyckiego
- Fińskie rybołówstwo bałtyckiego śledzia i szprota
- Łotewskie połowy śledzia i szprota w Zatoce Ryskiej
- Duńskie, szwedzkie, niemieckie i estońskie rybołówstwa śledzia i szprota bałtyckiego przystąpiły do oceny według Standardu MSC pod koniec 2018 r., a zakończenie procesu spodziewane jest latem 2020 r.



Fot. Dariusz Bógdał

Polskie rybołówstwo w 2014 r. rozpoczęło proces oceny połowów dorsza bałtyckiego. Niestety w związku z pogarszającym się stanem stad certyfikat dla połowów dorsza został zawieszony pod koniec 2015 r. Obecnie prowadzone są starania nad uzyskaniem certyfikatu dla polskich połowów pelagicznych (szprota i śledzia).

Dorsz – kluczowy gatunek ekosystemu Bałtyku

Dorsz jest kluczowym gatunkiem dla ekosystemu Bałtyku i przez dekady stanowił podstawę rybołówstwa w regionie. Na początku lat 80-tych, w „złotym okresie” połowów dorsza, polscy rybacy wyciągali w sieciach ponad 120 tys. ton tej ryby rocznie. Intensywna eksploatacja spowodowała przełowienie, co – w połączeniu z pogarszającymi się warunkami środowiskowymi – doprowadziło do zapaści. Dziesięć lat później łowiono już tylko nieco ponad 25 tys. ton, dziś połowy są niemal całkowicie wstrzymane.

Dorsz jest gatunkiem szczególnie istotnym dla rybołówstwa na Morzu Bałtyckim, ponieważ dorsze zjadają szproty i śledzie, szproty i śledzie zaś żywią się ikrą dorszową i małymi dorszami. W efekcie wielkość stad dorsza wpływa na wielkość stad śledzia oraz szprota i odwrotnie. Zachwianie tej równowagi wpływa negatywnie na wszystkie elementy ekosystemu.

Każdy z nas może chronić Bałtyk!

Przyszłość Bałtyku leży w rękach nas wszystkich. Aby chronić ekosystemy morskie nie trzeba wielkich czynów, wystarczy ograniczyć ilość zużywanego plastiku, ze starannością segregować śmieci, a podczas codziennych zakupów wybierać świadomie produkty rybne i owoce morza z certyfikatem zrównoważonego rybołówstwa MSC. Ten niebieski znak daje nam gwarancję, że ryby pochodzą ze stabilnych, dobrze zarządzanych łowisk, które w mniejszym stopniu wpływają na morski ekosystem.

– Nasz dobrobyt środowiskowy, społeczny i ekonomiczny, nierozzerwalnie związany jest ze stanem mórz i oceanów, które pełnią kluczową rolę dla życia na Ziemi. Dzięki certyfikatowi MSC możemy z łatwością podejmować odpowiedzialne decyzje przy zakupie dzikich ryb i owoców morza. W ten sposób dokonujemy świadomego, dobrego dla mórz i oceanów wyboru, ale także wspieramy rybaków, którzy połowią w sposób odpowiedzialny oraz całą branżę rybną, która wykonała pracę w celu uzyskania certyfikacji – powiedziała Anna Dębicka, Dyrektor Programu MSC w Polsce i Europie Centralnej.

Więcej informacji na temat Programu MSC można znaleźć na stronie www.msc.org/pl



Bałtyk na obrazie „Etapy życia” Caspara Davida Friedricha, XIX w.

Autorzy

Roman Czaja – dr hab., historyk, profesor w Instytucie Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, jego zainteresowania naukowe koncentrują się wokół historii Zakonu Niemieckiego, dziejów Hanzy oraz historii miast.

Ryszard M. Czarny – prof. dr hab., członek Komitetu Badań Polarnych i Prezydium PAN, specjalizuje się w tematyce Europy Północnej, był wicemarszałek Senatu RP III kadencji, minister edukacji narodowej, ambasador RP w Królestwie Szwecji, Królestwie Norwegii oraz Republice Islandii.

Bogusław Dybaś – prof. dr hab., pracuje w Instytucie Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz w Instytucie Historii PAN, specjalizuje się w historii nowożytnej.

Hieronim Grala – dr hab., historyk i dyplomata, pracownik Wydziału Artes Liberales Uniwersytetu Warszawskiego, specjalizuje się w historii Rusi i Rosji wczesnonożytnej.

Sylwia Hlebowicz – filolog, kulturoznawca, pracuje w Instytucie Stosunków Międzynarodowych i Polityki Publicznych Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach.

Paweł A. Jeziorski – dr hab., pracuje w Instytucie Historii PAN, specjalizuje się w średniowiecznych i wczesnonożytnych dziejach miast pruskich i inflantkich, a także bada historię dawnych Inflant Polskich.

Agnieszka Krzezińska – archeolożka, popularyzatorka wiedzy, publicystka POLITYKI.

Krzysztof Kubiak – prof. dr hab., pracownik naukowo-dydaktyczny Katedry Bezpieczeństwa Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, zajmuje się tematyką Skandynawii i obszarów polarnych.

Piotr Mickiewicz – prof. dr hab., pracownik Instytutu Politologii Uniwersytetu Gdańskiego, wiceprezes ds. naukowych Polskiego Towarzystwa Geopolitycznego i reaktor naczelny periodyku naukowego Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego.

Maja Mozga-Górecka – historyk idei, dziennikarka zajmująca się architekturą i wzornictwem.

Bartosz Nowacki – archeolog, popularyzator wiedzy, tłumacz.

Piotr Pranke – dr, adiunkt w Katedrze Historii Skandynawii i Europy Środkowo-Wschodniej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Teresa Rączka-Jeziorska – dr, adiunkt w Pracowni Literatury Romantyzmu Instytutu Badań Literackich PAN, badaczka

literatury i kultury dawnych Inflant Polskich oraz wschodniego pogranicza dawnej Rzeczypospolitej.

Grażyna Szelągowska – dr hab., prof. w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Warszawskiego; specjalizuje się w historii Skandynawii, zwłaszcza Danii i Norwegii XVII–XX w., oraz historii społecznej i kultury Polski i powszechnej XIX i XX w.

Krystyna Szelągowska – dr hab., profesor na Wydziale Historii i Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu w Białymstoku; specjalizuje się w historii nowożytnej Skandynawii i historii historiografii.

Tomasz Targański – historyk, popularyzator wiedzy, współpracownik POLITYKI.

Sandra Użule-Fons – dr, historyk, dziennikarka, realizatorka filmów dokumentalnych, wykłada w Zakładzie Bałtystyki Uniwersytetu Warszawskiego.

Jacek Wijaczka – prof. dr hab., pracuje w Instytucie Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu, koncentruje się na historii społecznej Polski w XVI–XVIII w.

Dominik Wilczewski – politolog, dziennikarz i publicysta, redaktor portalu Przegąd Bałtycki, od 2019 r. analityk w Zespole Bałtyckim Instytutu Europy Środkowej.

Tadeusz Zawadzki – historyk i redaktor książek o historii wojskowości, pracownik POLITYKI.

Powstałiśmy w listopadzie 2016 roku, w grudniu 2018 roku Sąd Rejonowy w Gdańsku nadał nam status OPP. Powstałiśmy po to aby inicjować, wspierać i wdrażać nowatorskie rozwiązania w rozwoju infrastruktury Wybrzeża Pomorskiego, chronić jego środowisko naturalne. Naszą sztandarową inwestycją jest **Alejką Nadmorską w Rewie**. Od czterech lat zabiegamy bezskutecznie w Pomorskim Urzędzie Marszałkowskim o dotacje unijne. **Nieustannie** - poprzez wywiady prasowe, reklamy komercyjne, listy i maile do polityków, przedsiębiorców, sportowców - **zabiegamy o sponso-rów**. Potrzebne jest nam „**społeczne otwarcie**”, które sprawi, że nasze zaangażowanie zostanie zauważone i docenione przez **samorządy lokalne i administrację państwową**.



Zainwestuj w Alejkę Nadmorską w Rewie

Wesprzyj fundację w pozostałych inicjatywach

Latarnia morska
Molo spacerowe

...pomóżmy
sobie razem
rozwijać i chronić
piękno naszego
krajobrazu...



Tadeusz Gett
Fundacja Rozwoju i Ochrony
Wybrzeża Zatoki Gdańskiej
www.funrozioch.pl
biuro@funrozioch.pl

W tym roku przeprowadziliśmy ogólnokrajową akcję reklamową pozyskania **1% podatku**. Z naszym przesłaniem zwróciliśmy się do **Wszystkich Polaków** podatników podatku dochodowego.

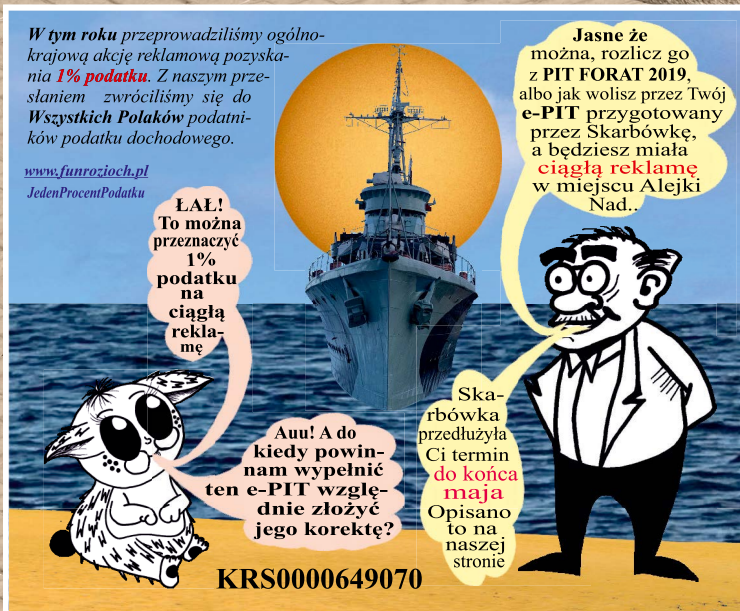
www.funrozioch.pl
JedenProcentPodatku

ŁAŁ!
To można
przeznaczyć
1%
podatku
na
ciągłą
reklamę

Auu! A do
kiedy powin-
nam wypełnić
ten e-PIT wzglę-
dnie złożyć
jego korektę?

Skar-
bówka
przedłużyła
Ci termin
do końca
maja
Opisano
to na
naszej
stronie

Jasne że
można, rozlicz go
z PIT FORAT 2019,
albo jak wolisz przez Twój
e-PIT przygotowany
przez Skarbówkę,
a będziesz miała
ciągłą reklamę
w miejscu Alejki
Nad..



KRS0000649070



Prolog

Śródziemne morze północnej Europy

Aż do czasu wielkich odkryć geograficznych w XVI w. wokół Bałtyku działał się rzeczy ważne dla całego kontynentu. Potem stał się on morzem lokalnym, ale nadal istotnym, głównie pod względem gospodarczym, dla sporej połaci Starego Świata.

KRZYSZTOF KUBIAK



Nazwa. Morze Bałtyckie to rozległy śródlądowy akwen, prawdziwe śródziemne morze Europy Północnej, wcinające się między główne masyw kontynentu a Półwysep Skandynawski. Duńczycy nazywają je Østersøen, Szwedzi – Ostersjön, Niemcy – Ostsee, Estończycy – Läänemeri,

Finowie – Itämeri, Litwini – Baltijos jūra, Łotysze – Baltijas jūra, zaś Rosjanie – Bałtijskoje Morje. W angielskim, uznawanym w pełni zasadnie za uniwersalny sposób komunikowania się ludzi morza, to Baltic Sea.

Jest wiele hipotez pochodzenia nazwy Bałtyk. Być może tropy prowadzą do prasłowiańskiego słowa *bolto*, które oznaczało przestrzeń pokrytą wodą stojącą, bagno, moczary; nazwa przeszła w polskie błoto. Inni wskazują na prabałtyckie *balt* – biały (w lit. *báltas*, w łot. *balts*). Łacińską nazwę *Mare Balticum* wywodzi się od słowa *balteus* (pas, cieśnina; stąd germ. *bälte*, *belte* – pas, przepaska).

Pochodzenie. Jest to jedno z najmłodszych, przynależnych do Oceanu Atlantyckiego, mórz. Jego historia nie sięga dalej niż 12 tys. lat wstecz. Kiedy na północ zaczął cofać się pokrywający znaczną część kontynentu lodowiec, przed jego czołem gromadziła się słodka woda, tworząc tzw. Bałtyckie Jezioro Lodowe, zamknięte od zachodu, ale prawdopodobnie mające połączenie z Morzem Białym (nie można wykluczyć, że tamtędy przywędrowały na Bałtyk gatunki typowe dla Arktyki, np. fok). Ok. 8 tys. lat temu zaczęło ono wysychać, ale na skutek podniesienia poziomu Wszechocanu połączyło się z Atlantykiem przez południową Szwecję. Jednakże uwolniona od gigantycznego ciężaru lodowca Skandynawia podnosi się (co trwa nadal!), więc połączenie z oceanem ponownie zostało przerwane. Dalsza oceaniczna transgresja (podniesienie poziomu wód) doprowadziła do tego, że tzw. Jezioro Ancylusowe uzyskało ponownie połączenie z Morzem Północnym przez obszar zwany obecnie Cieśninami Duńskimi (nie mylić z Cieśniną Duńską położoną między Grenlandią a Islandią). Doszło do tego niecałe 7 tys. lat temu.

Na kartach historii. Bałtyk jest więc – jako fenomen przyrodniczy – bytem bardzo młodym. Równie późno pojawił się na horyzoncie tych spośród naszych przodków, którzy pozostawili po sobie pisane relacje. Grecki

historyk Herodot (V w. p.n.e.), a po nim rzymski geograf Strabon (I w. n.e.) uskarżali się na brak informacji o północy i o Bałtyku nie wiedzieli zgoła nic. Największy bodajże ze znanych z imienia żeglarzy antyku, Pyteasz z Marsylii (ok. 350 r. p.n.e.), skierował swój statek tak daleko na północ, że odnotował zjawisko dnia polarnego i zamarzania morza, ale we wschodnią odnogę Atlantyku ani on, ani żaden z jego następców się nie zapuścili. Rzymskie eskadry dwukrotnie – w związku z podbojem północnej Galii przez Cezara i Brytanii przez Klaudiusza – miały dotrzeć do północnej nasady Półwyspu Jutlandzkiego, ale brak wiarygodnych dowodów, by przekraczano cieśniny zwane dzisiaj Duńskimi.

Po bursztyn (art. s. 14), z którym w mieście nad Tybrem kojarzono głównie północne morze, wędrowano drogą lądową, choć nie można wykluczyć, że spławiano się ku jego brzegom Wisłą. Dopiero Ptolemeusz (II w. n.e.) przedstawił na swej mapie, w sposób bardzo umowny, *Oceanus Sarmaticus* rozciągający się daleko ku północy, gdyż istnienia Półwyspu Skandynawskiego autor mapy nie był świadomy.

Pierwszą osobą, która posłużyła się nazwą Morze Bałtyckie (*Mare Balticum*), był prawdopodobnie w II poł. XI w. niemiecki kronikarz Adam z Bremy, ale upowszechniła się ona dopiero w XVII w. Stosunkowo wiarygodne, ale jedynie pogładowe, mapy Bałtyku pojawiły się w XIII w. Na mapy nawigacyjne północy akwen musiał czekać jeszcze dłużej. Portolany (mapy kompasowe) – wykonywane ze znaczną dokładnością przez Iberów i Italczyków – dla morza Europy Północnej po prostu nie istniały.

Topografia. Kwestia zachodniej granicy Bałtyku budziła historycznie wiele kontrowersji. Obecnie powszechnie przyjmuje się, że należy do niego również Kattegat, leżący między wschodnim wybrzeżem Półwyspu Jutlandzkiego a zachodnim wybrzeżem Szwecji. Umowna linia oddzielająca Kattegat od zaliczanego już do Morza Północnego Skagerraku przebiega między Przylądkiem Skagen w Danii a szwedzką wyspą Tjörn (z latarnią morską Pater Noster). Dalej na wschód rozciąga się Morze Bełtów, które tworzą: cieśniny Sund, Wielki Bełt (wraz z Bełtem Langelandskim i Bełtem Samsø), Mały Bełt, Zatoka Kilońska, Bełt Fehmarn (między duńską wyspą Lolland a niemiecką Fehmarn) oraz Zatoka Meklemburska. Główna droga na Morze Bałtyckie dla statków morskich wiedzie trasą o głębokości minimalnej 17 m



Klaudiusz Ptolemeusz (II w.) – na jego mapach pojawia się Oceanus Sarmaticus.

Bałtyk i region bałtycki

- Faktorie z czasów wikingów
- Miasta Hanzy
- Pozostałe miasta ważne w dziejach regionu

Prusy Krainy historyczne

— Współczesne granice państw





przez cieśninę Kattegat i Wielki Bełt. Na drugiej trasie, przez cieśninę Sund, głębokość minimalna to 9 m. Status prawny Sundu i Bełtów określa traktat kopenhaski dotyczący zniesienia opłat za przepływ przez Cieśniny Duńskie z 1857 r. Na mocy jego postanowień i na podstawie układu zawartego w tym samym roku przez Danię i Stany Zjednoczone w zamian za rekompensatę finansową Kopenhaga zrzekła się prawa do pobierania opłat tranzytowych. Cieśniny stały się międzynarodowymi drogami wodnymi. Obecnie tylko przez Sund przechodzi ok. 30 tys. statków rocznie.

Od 1825 r., kiedy to Morze Północne przerwało przesmyk lądowy między południową a północną częścią Półwyspu Jutlandzkiego, istnieje również, dostępne dla małych jednostek, połączenie przez tzw. Limfjörd (istniało ono również we wczesnym średniowieczu, skorzystała z niego flota Kanuta Wielkiego; kronikarz Saxo Gramaticus pisał, że przesmyk lądowy powstał ok. 1200 r.). Odgrywa ono jednak marginalną rolę, choć w 1875 r. wykopano kanał Thyborøn, aby niezależnie przeprowadzić przepław od kaprysów przyrody.

Zarys współczesnego Bałtyku i położenie większych miast w stosunku do różnych postaci akwenu i zlodowaceń w dalekiej przeszłości.

Na wschód od Morza Bełtów rozciągają się: Basen Bornholmski (z Zatoką Pomorską), Basen Gotlandzki (z zatokami Gdańską, Ryską i Fińską), zaś najdalej na północny wschód sięga Basen Botnicki (zaczynający się przy Wyspach Alandzkich i sięgający aż do północnego krańca Zatoki Botnickiej).

Przy pewnej dozie wyobraźni jawi się Bałtyk jako łapa monstrualnego gada: Kattegat i cieśniny to nadgarstek, Zatoką Gdańską – kciuk, zaś trzy zatoki (Ryska, Fińska i Botnicka) to długie, rozczapierzone szpony, sięgające daleko na wschód i północ w ład.

Wymiary. Bałtyk trudno zaliczyć do mórz wielkich i głębokich. Jego powierzchnia to wszystkiego 415 tys. km kw. Z północy na południe rozciąga się na ok. 1300 km (między ujściem rzeki Tornio do Zatoki Botnickiej a ujściem Wisły; warto przy tym zauważyć, że północny kraniec Botniku znajduje się na wysokości norweskiego Bodø i południowego krańca Lofotów). Rozciągłość mierzona równoleżnikowo jest mniejsza – od Skagen do St. Petersburga to 1170 km. Jednakże w czasach, gdy transport lądowy nie istniał bądź był drogi, kosztowny i niepewny, możliwość stosunkowo prostego (co nie znaczy, że bezpiecznego) przemieszczania się na takie odległości i przewożenia towarów stanowiła atut sam w sobie.

Średnia głębokość Bałtyku wynosi 52 m, największa, w Głębi Landsort (22 km na południowy wschód od wyspki Landsort, mniej więcej na wysokości portu Nynäshamn, gdzie zawijają żeglujące z Gdańska promy), to 459 m. W niektórych miejscach, jak np. na Ławicy Słupskiej – ok. 45 km na północ od Ustki – głębokości spadają do 8 m, zaś na leżącej na zachód od Bornholmu Ławicy Orlej (niem. Adlergrund) nawet do 5 m. Ze względu na niebezpieczeństwo stwarzane przez wypiętrzenie dna, w latach 1884–1914 oraz 1922–41 utrzymywano tam latarniowiec (art. s. 57).

Linia brzegowa. Linia brzegowa współczesnego Bałtyku jest zróżnicowana. W masywie lądowe wbijają się wielkie zatoki. Brzegi skandynawskie są skaliste, w wielu regionach występują obszary usiane setkami wysepek i skał zwane szkierami (rozległe odcinki wybrzeży Szwecji i Finlandii), będące autentycznym czyścem każdego szypira, kapitana i nawigatora. Z kolei południowe są na ogół niskie, piaszczyste, miejscami z rozległymi polami wydmowymi, choć lokalnie, np. na Rugii czy w okolicach Rozewia, również występują wysokie klify. Bałtyk obfituje w wyspy, prócz niewielkich dominujących w archipelagach szkierowych, występują tu również wyspy duże, o powierzchni przekraczającej 1 tys. km kw.: szwedzkie Gotlandia i Olandia, estońska Sarema i duńska Lolland.

Klimat. Klimat bałtycki określa się mianem umiarkowanego, przechodzącego od morskiego na zachodzie do kontynentalnego na wschodzie. Pogodę kształtuje wza-

jemne oddziaływanie Niżu Islandzkiego i Wyżu Syberyjskiego, co jest widoczne szczególnie zimą. Jeszcze kilkanaście lat temu poważnym utrudnieniem dla żeglugi było zlodzenie pojawiające się na północy (gdzie niskim temperaturom towarzyszy niewielkie zasolenie) zwykle w listopadzie i utrzymujące się do marca, a w północnej części Zatoki Botnickiej nawet do lipca. Na wybrzeżu polskim lód występował średnio 16 dni w Świnoujściu do ok. 10 dni w innych miejscach. Jednakże w ostatnich latach lodu morskiego na Bałtyku jest zdecydowanie mniej.

Niewielki Bałtyk jest jednak morzem burzliwym. W sezonie jesienno-zimowo-wiosennym wiatry o prędkości rzędu 80 km/h (a czasem znacznie większej) nie są rzadkością, fale osiągają wysokość 4–5 m, a niekiedy nawet 6–7 m, co przy ich stosunkowo niewielkiej długości (70–80 m) czyni sztormowanie niebezpiecznym i wyjątkowo wyczerpującym dla załóg. Jeszcze w późnym średniowieczu na czas sztormów żeglugę bałtycką po prostu zawieszano, a i później znacznie ograniczano. Ułatwieniem nawigacyjnym jest zaś niewątpliwie to, że na Bałtyku praktycznie nie występują pływy. W Kołobrzegu skok pływu (różnica poziomu między niską a wysoką wodą) nie przekracza 4 cm, na Zatoce Fińskiej to ok. 10 cm.

Wędrówka ludów po zlewisku. Niezwykłą cechą stosunkowo niewielkiego Bałtyku jest jego rozległe zlewisko o powierzchni ponad 1,7 mln km kw. Do morza wpada ok. 250 rzek, w tym tak wielkie i płynące z południa, jak Odra, Wisła, Niemen, Dźwina, umożliwiające sięganie na setki kilometrów w głąb środkowej i wschodniej Europy i spławianie zasobów pozyskiwanych w interiorze. Z kolei przez Nową z Bałtyku dostać się można na jezioro Ładoga, następnie rzeką Wołchow na jezioro Ilmen i dalej już, po stosunkowo prostej przeprawie na rzeki płynące w kierunku (generalnie) południowym – na Morze Czarne i Morze Kaspijskie. W tym celu wykorzystywano również Dźwinę.

W różnych okresach historycznych różne ludy na różny sposób korzystały z tej sposobności (art. s. 12). Dość wspomnieć o Nordyckach z obszaru dzisiejszej Szwecji, którzy odegrali kluczową rolę w kształtowaniu ruskiej państwowości i wytyczyli szlak od Waregów do Greków. Płynęły więc z Bałtyku i jego zlewiska na południe futra, bursztyn, niewolnicy, a w drugą stronę bizantyńskie skifaty, abbasydzkie drihamy, ale również idee. Nie jest jednak chyba przypadkiem, że jeden z najwybitniejszych władców usiłujących zjednoczyć cały zachodni obszar nordyjski, Harald Hårdråde (Srog, zwany też Błyskawicą z Północy), praktykował w sprawach państwowych na Rusi u boku księcia Jarosława Mądrego i jako dowódca elitarnej gwardii wareskiej u cesarza bizantyńskiego Konstantyna IX Monomacha (a według wyjątkowo długowiecznej plotki również w alkowie cesarzowej Zoe). Zakładać można, że nie był on pierwszym, który z południa wrócił owładnięty wizją przeniesienia na północ modelu państwa rządzonego przez Basileusów z Miklagarðrdu – jak Nordycy nazywali późniejszy Konstantynopol.

Północne morze śródziemne. W wiekach późniejszych najpełniej możliwości bałtyckiej arterii transportowej wykorzystał zapewne Związek Hanzeatycki (art. s. 20), zwany często Hanżą niemiecką (dla odróżnienia od wcześniejszych konfederacji, czy też konfraterni miast kupieckich, choćby Hanzy londyńskiej stworzonej przez 15 miast flandryjskich dla usprawnienia handlu wełną). Jej wpływy sięgały od Islandii na Atlantyku aż po Nowogród Wielki na wschodzie, a potęga gospodarcza, polityczna i wojskowa była tak wielka, że korzystali

się przed nią udzielnicy władcy, by wspomnieć tylko króla Norwegii Eryka II Magnussona (zwanego Wrogiem Księży) czy duńskiego monarchę Waldemara IV Atterdaga. Kres jej potęgi przyniosło połączenie kilku czynników: wzmocnienie władzy centralnej w państwach nadbrzeżnych, konkurencja ze strony kupców holenderskich i angielskich, ale przede wszystkim przesunięcie najważniejszych szlaków handlowych Europy z jej mórz śródziemnych, i tego południowego (co przyniosło podobną, choć wolniejszą degradację włoskich republik kupieckich) i tego północnego na trasy oceaniczne wytyczone przez żeglarzy iberyjskich.

Bałtyk i handel bałtycki nadal utrzymywały dużą rolę regionalną – wszak możliwości stwarzane przez połączenie wiślanej arterii południkowej z morskim szlakiem równoleżnikowym umożliwiły, wraz z wypchnięciem Zakonu Teutońskiego z ujścia owej wielkiej rzeki, handel zbożem, będącym jednym z kluczowych czynników kształtujących bogactwo i Gdańską, i Rzeczpospolitą. Nie zmienia to jednak faktu, że środek ciężkości światowego obrotu towarami znajdował się już na oceanach.

Odbudowa znaczenia. Do ponownego wzrostu znaczenia Bałtyku i zyskania przez arterię żegludową (tym razem biegnącą na wschód, ku północnemu krańcowi Zatoki Botnickiej) rangi strategicznej doszło pod koniec XIX w. Spowodował to szczególnie spłot przyczyn – z jednej strony niezwykle dynamiczny rozwój przemysłu stalowego w Niemczech, a z drugiej rozpoczęcie przemysłowej eksploatacji złóż rudy żelaza w szwedzkiej Kirunie. Już w 1887 r. w porcie Luleå załadowano rudą pierwszy statek, a kiedy doprowadzono tam w 1888 r. linię kolejową (druga odnoga biegnie do Narwiku), w porcie obsłużono już 40 statków. Ukształtował się wówczas szczególnie model transportu rudy do Niemiec. Latem większość przeładunków realizowała Luleå (skąd do Szczecina jest ok. 1500 km), a zimą, gdy Zatoka Botnicka zamarała, Narwik (ok. 2200 km).

Z faktu, że Bałtyk to szlak wiodący na wschód głębokoko w europejski maszyn lądowy, nader udatnie użytkownik zrobił w ciągu ostatnich dwóch dekad port w Gdańsku. W 2007 r. rozpoczął pracę Głębokowodny Terminal Kontenerowy (Deepwater Container Terminal Gdańsk). Obecnie może on obsługiwać do 3 mln kontenerów rocznie i dostępny jest dla największych statków zdolnych przejść Cieśninami Duńskimi.

Z możliwości stwarzanych przez Bałtyk w szczególności sposób korzysta też Rosja. Łącząc równoleżnikową rozległość akwenu z wolnościami morza pełnego (przede wszystkim z wolnością układania rurociągów kabli podmorskich i rurociągów), zakończono realizację drugiej magistrali gazociągu Nord Stream. Ponadto szlakiem bałtyckim eksportowana jest rosyjska ropa ładowana na pokłady zbiornikowców w znajdującym się 120 km na południowy zachód od St. Petersburga porcie Ust Ługa oraz w głównym rosyjskim bałtyckim porcie naftowym w Primorsku (100 km na północny zachód od St. Petersburga). Obie instalacje umożliwiły rezygnację z usług pośredników (portów w Estonii, na Łotwie i Litwie oraz Portu Północnego w Gdańsku) w eksporcie rosyjskiej ropy i zmarginalizowały rolę rurociągu Przyjaźń.

W przewrotny sposób powtarza się zatem prawidłowość znana od czasów antycznych – morze, jeżeli nie zawsze, to w znakomitej większości przypadków jest bardziej dogodną i łatwiejszą arterią transportową niż najlepsza nawet droga lądowa. Już to samo wystarczy, by było przedmiotem działań, które składają się na historię państw i społeczeństw.

Krzysztof Kubiak



Wody barbarzyńców

Wokół zimnego Bałtyku mieszkali ludy, które przez wieki w oczach cywilizowanego świata były uosobieniem barbarzyńskości. Wiele z nich swój rozwój zawdzięczało związkowi z morzem i doskonałym łodziom.

AGNIESZKA KRZEMIŃSKA



Fragment zwieńczenia łodzi wikingów.



**Pierwsi łowcy i rolnicy. La-
pończycy i Finowie.** Europa to kontynent o najbardziej zróżnicowanej linii brzegowej, większość otaczających ją mórz ma połączenie z Atlantykiem jedynie wąskimi przesmykami. Lu-

dzie, którzy się wokół tych akwenów osiedlali, traktowali ich słone wody jako źródło pożywienia oraz szlaki komunikacyjno-handlowe. Nasza wiedza o kulturach i ludach mieszkających wokół Bałtyku w pradziejach pochodzi przede wszystkim z wykopalisk. Z badań DNA wiemy z kolei, że współcześni mieszkańcy tego regionu mają

geny kolejnych fal osadników, jednak próby ich identyfikacji z etnosami są możliwe dopiero dla przełomu er, bo wtedy – ze względu na bursztyn (art. s. 14) – antyczni kronikarze zainteresowali się ludami żyjącymi na północy. Bałtyk przez stulecia pozostawał morzem bez nazwy. Adam z Bremy w IX w. pisał, że mówi się o nim morze barbarzyńców lub Scytów, ale jednocześnie jako pierwszy określił *Mare Balticum*, co tłumaczył tym, że przypomina zatokę, która niczym pas (*in modum baltei*) rozciąga się po ziemie scytyjskie i Grecję. Mylił się (choć od wybrzeży Bałtyku szlakami rzeczynymi można było dostać się aż nad Morze Czarne), ale nic dziwnego, dla cywilizowanego świata tereny nadbałtyckie to prawdziwa *terra incognita*.

Bałtyk jest młodym morzem (art. s. 8). Wcześniej znajdował się pod grubą warstwą lodu i dopiero gdy ten się ostatecznie cofnął, pojawili się tam pierwsi łowcy. Zasiadli tereny od Wysp Brytyjskich, przez północne Niemcy, aż po Wisłę i Skandynawię, do której nie musieli przeprować się łodziami, bo miała ona jeszcze lądowe połączenie z Jutlandią. Przez kolejne tysiąclecia nad Bałtykiem żyli ludzie, których gospodarka opierała się na eksploatacji morza, o czym świadczą ości ryb w ich osadach oraz resztki dębówek. Wzdłuż wybrzeży pływali na nich wszyscy, zarówno potomkowie paleolitycznych łowców, czyli Lapończycy (Saamowie) i Finowie (którzy nadsiedli tu z południowego wschodu być może już w IV tys. p.n.e. i osiedli na północnym wschodzie regionu) oraz przybyli później rolnicy.

Pozostałości najstarszej łodzi – sprzed 7 tys. lat – pochodzą z Danii i są łączone z kulturą Ertebølle, która do III tys. p.n.e. występowała w południowo-zachodniej części basenu Morza Bałtyckiego.

Czas na klepki. Germanie: Goci i Gepidzi. Bałtowie. Najstarsza łódź klepkowa, znaleziona na duńskiej wyspie Als, ma 2400 lat. Według Ole Crumlin-Pedersena, wybitnego badacza skandynawskiego szkutnictwa, już w końcu neolitu dębówkom podwyższano burty, nawiercając w nich otwory i za pomocą lin przytwierdzając do nich klepki. W epoce brązu, gdy w Danii doszło do wykształcenia się ludów mówiących językami pragermańskimi, łodzie zaczęły mieć wysoko uniesione rufy i dzioby, z czasem dodano też chroniącą kadłub belkę dziobową. Potem liny łączące klepki zastąpiono żelaznymi nitami i wprowadzono dulki na wiosła. Dzięki tym innowacjom w I w. n.e. Germanie mieli napędzane wiosłami sprawne łodzie, na których mogli śmiało wypływać w morze.

Mityczna wędrówka wschodniogermańskich Gotów na południe zaczęła się od tego, że plemię Amalów wyruszyło na 3 łodziach z wyspy Skandzy (nie wiadomo, czy należy identyfikować ją z Gotlandią, Bornholmem, Zelandią czy szwedzką częścią Skandynawii) i dotarło do Gothiskandzy, czyli na Pomorze. Według kronikarza Jordanesa (VI w.) w kolejnej fali migracyjnej wyruszyli Gepidzi, którzy osiedlili się na otoczonej rzekami Viskli wyspie (uważanej za Wysoczyznę Elbląską). Nowi osadnicy, których archeolodzy łączą z kulturą wielbarską, szybko przestali interesować się morzem. O związkach z nim świadczą jeszcze pochówki w łodziach z Weklic koło Elbląga. Był to zwyczaj z ojczyzny, podobnie jak budowane na Pomorzu kręgi kamienne. Tradycje te zostały zapomniane w trakcie marszu Gotów do Italii i Iberii, gdzie założyli dwa państwa.

O tym, że to Germanowie dokonali rewolucji w szkutnictwie, świadczą trzy łodzie w technice zakładkowej z okresu wpływów rzymskich, znalezione w Danii w bagnie koło Nydam. Nie wiadomo, na ile inni mieszkańcy basenu Morza Bałtyckiego podpatrywali u nich skutnicze innowacje. W Zatoce Puckiej archeolodzy znaleźli



Łódź wikingów (u góry, muzeum w Oslo) i świetnie zachowana łódź morska z IV w. (odkopana na stanowisku archeologicznym Nydam w Danii, muzeum w Gottorp, Szlezwik).

wręg z łodzi zbudowanej w V–VI w. w tzw. technice wyciosowo-przewiązowej. Łódź była zapewne germańska, ale ziemie na wschód od ujścia Wisły zamieszkiwali Bałtowie, więc nie można wykluczyć, że i oni pływali na podobnych jednostkach. Ten indoeuropejski lud zasiedlił Półwysep Sambijski, część dzisiejszej Białorusi, Litwy, Łotwy oraz Suwalszczyznę i Mazury ok. V w. p.n.e. Z biegiem czasu podzielił się na wiele plemion (na terenach obecnej Polski mieszkali Prusowie i Jadzwingowie) i choć wszyscy mówili językami bałtyjskimi, mieli podobną (plemienną) organizację społeczną i religię, różnili się zwyczajami pogrzebowymi i kulturą materialną (art. s. 34). Ponieważ to na ich ziemie Bałtyk wypływał najczęściej bursztynu, w literaturze pojawiają się po raz pierwszy w jego kontekście w I w. w relacji Pliniusza Starszego o wyprawie rzymskiego ekwity po jantary na Półwysep Sambijski oraz u Tacyty, który nazywa ich Estami. Bałtowie brali udział w wymianie handlowej (art. s. 17) nie tylko bursztynem, ale i niewolnikami, skórą oraz miodem. Jednak pomimo bliskich relacji handlowych z Germanami, a potem rosną-