

cesarstwo rzymskie. Z drugiej zaś strony trudno nie zgodzić się z opinią, iż Bałtyk od czasów Wikingów był ważnym, zarówno symbolicznym jak i intencjonalnym, kołem zamachowym międzynarodowego handlu na osi wschód – zachód, a dla Hanzy, najskuteczniejszego zrzeszenia gospodarczego w dziejach, tworzyło przez niemal 500 lat geograficzne centrum jej aktywności. Nie można przyznać racji opinii, że to tutaj właśnie ujawniły się wielkie militarne i gospodarcze potęgi, np. Szwecja w XVII wieku lub Prusy i Rosja w XVIII wieku, które bezpośrednio wpływały na losy Europy.

Począwszy od kultury łodzi dłubanych w neolicie, która rozciągała się od Zatoki Fińskiej po Kategatt, aż do zwycięskiego pochodu reformacji, która północnej Europie nadała swój ewangelicko – luterński charakter, obszar Bałtyku wykazywał coraz bardziej zadziwiająco zgodność w swym rozwoju. Siłą nośną był handel, który intensywną gospodarczą wymianą przyczyniał się do wspólnoty wzdłuż Bałtyku. Z tego właśnie powodu historia gospodarcza w tym tomie zajmuje relatywnie dużo miejsca, co Autorowi w żadnym razie nie przeszkodziło w rzetelnym przedstawieniu zdarzeń, wydarzeń politycznych wkomponowanych i kształtujących w proces dziejowy.

Księga rozjaśnia związki wspólnej historii państw położonych wokół Bałtyku i oświetla wzajemne stosunki tych krajów. Autor w tym względzie dobrze opanował materiał źródłowy i doskonale przygotował narracyjną stronę książki. Przy tym przeszedł nie tylko dzieje poszczególnych krajów, ale także położył szczególnie nacisk na rozszerzający się rozwój, który określał losy ludzi wzdłuż wybrzeża.

Prezentowana tu książka, ze wszech miar zasługująca na szczególną uwagę, jest opisem historii regionu, który dotychczas w ramach europejskiej historiografii traktowano wielce marginalnie. Co prawda dziejom rozwoju państw, regionów, miast, wsi i ludzi nad Bałtykiem poświęcono wiele monografii, to książka Wolfganga Froese zamknęła sadowiącą się tutaj lukę.

Wojciech Łysiak

Wolfgang Steusloff, *Kirchen–Schiffsmodelle in Mecklenburg–Vorpommern*, Rostock 2003, Hinstorff Verlag GmbH, ss. 149.

Pomorskie statki wotywnie, statki śmierci, czy jakkolwiek je współcześnie nazwiemy, podobnie jak znakomita większość zwyczajów dawnych Pomorzan, zniknęły z pomorskiego krajobrazu wraz z rozpadem kultury pomorskiej wskutek rozstrzygnięć jałtańsko–poczdamskich.

Zwyczaj wieszania w kościołach modeli statków, zwłaszcza w pasie wybrzeża, był ongiś bardzo powszechny, czego domyślać się można na gruncie empirycznych doświadczeń. Mimo, iż statki te stanowiły szczególnie rodzaj sztuki ludowej, bezpośrednio związany z żeglarstwem, literatura w tym względzie jest zadziwiająco skromna. I właśnie dlatego za wielce wątpliwą, aczkolwiek niezwykle potrzebną należy uznać pracę inżyniera Wolfganga Steusloffa poświęconą temu zagadnieniu. Granicząca z intelektualnym skandalem, skandalem sadowionym w roztoczach

bezmyślności i niesprawności pozwala Czytelnikowi ujrzeć to, czego z pewnością nie chciałby wiedzieć i widzieć spoglądając na modele statków posadowionych w wielu pomorskich kościołach. Cud możliwości postrzegania znaków właściwy istotom rozumnym usadowił mnie w obszarze wielkiego dyskomfortu. I właśnie dlatego przypomnę Autorowi nieszczęsnej pracy czym były owe statki i jakie symboliczne wartości tkwiły w ich istocie.

Ofiarowanie modeli statków, wotywnych statków śmierci prawdopodobnie wywodzi się z zamierzchłych pogańskich czasów – bóstwu ofiarowano mały statek, którego właściciel poprzez taką ofiarę spodziewał się szczególnego zdrowia dla marynarzy. „Pogańskości” tego zwyczaju upatrywano także w pewnym zdarzeniu jakie miało miejsce podczas chrystianizacji Pomorza przez Ottona z Bambergu. Statki te nosiły różne nazwy. W pracach ludoznawczych funkcjonowały jako statki wotywnie lub poświęcone, zaś lud zazwyczaj nazywał je statkami kościelnymi lub też statkami umarłych. Jednak bez względu jaką nazwę nosiły, statki te zawsze stanowiły pomost między dwoma światami, światem żywych i zmarłych. Z tym jedynym wiązała się prośba o błogosławieństwo kościoła dla statku i dla żeglarzy, dar ten miał zapewnić możliwość ponownego wyjścia w morze. Dar pozostawał (w kościele) a statek był włączony do kościelnych modlitw. Poza tym odbywało się to wszystko z nabożeństwem, modlitwą, pieśnią pochwalną, czytaniem Biblii i z zakazem przeklinania przez chrześcijan oczekujących na żeglarzy. Jeśli fundator zmarł, to z jednej strony statek stawał się ozdobą kościoła, z drugiej zaś utrzymywał o nim pamięć. Był więc znakiem pamięci o zmarłym. Często ofiarodawcami kościelnych statków byli kapitan i armator.

Do kościoła przynosili je zazwyczaj sami żeglarze, gdy śmierć „się zameldowała”, by zabrać ich w ostatnią podróż. Stateczek zastępował zmarłym niejako cmentarny nagrobek. Siegfried Gliewe pisał, iż „jest to niewątpliwie upamiętnieniem, piękniejszym niż pomnik nagrobny, butwiejący na cmentarzu. Tutaj (w kościele) będzie on oglądany w każdą niedzielę i piątek. Tutaj powieszony unosi się jak Anioł w przestworzach. Wydyma swoje żagle i radośnie żegluje, choć nie ma wody pod kilem, a grotmaszt wisi na sznurze konopnym. Tylko czasem, gdy spocznie na nim spojrzenie obecnych w kościele podczas długiej opowieści kapłańskiej obróci się po cichu, jakby wiatr zawiał i nowy kurs sobie ustali. Można pomyśleć, iż to zmarły sternik i dlatego noszą one dla siebie odpowiednią nazwę: statki zmarłych”.

To, że statki te zdawały się żyć potwierdzał ten powieszony w kościele w Gardnej. Mówiono o nim, że wskazywał pogodę, zapowiadał sztorm, gdy obracał się na swojej konopnej linie, a w kościele nie było przeciągu.

Statki takie powstawały wówczas właśnie, gdy żeglarz po raz ostatni zarzucał kotwicę. Jednak bardzo często budowano je podczas długich rejsów. Następnie żeglarz przywoził go jako „podarunek z podróży”, który go dobrze chronił. Stateczek taki znajdował w domu honorowe miejsce na komodzie i starannie był przechowywany pod „szklanym kloszem, który przy najbliższej wyprawie nabywano w Ameryce za cztery i pół dolara”.

Modele statków wykonane własnymi rękoma miały dla ludzi morza ogromne znaczenie. Świadczyć może o tym zdarzenie związane ze statkiem z Rusinowa koło Darłowa. W 1800 roku dwóch marynarzy w Gdańsku zostało zwolnionych, bowiem podczas rejsu budowali owe stateczki. Jednak nie mieli zamiaru porzucić owych

modeli, dlatego też zbudowali nosidła na wzór lektyki, umieścili w niej stateczki i powędrowali z nimi 150 kilometrów do darłowskiego urzędu. W 1936 roku, wówczas gdy Siegfried Gliewe publikował swój cenny artykuł o statkach śmierci, stateczki wciąż jeszcze wisiały w owym kościele. O tym jak ważne były te niewielkie dzieła sztuki świadczyć może fakt, iż nie były one produkowane seryjnie, na sprzedaż dla kuracjuszy, lecz z wielkim szacunkiem, jak już wspomniałam, przechowywane na honorowym miejscu w domu, nigdy też nie były zabawką dla dzieci. Statki te zazwyczaj były małą kopią statku, na którym pływał żeglarz lub niekiedy nawiązywały do wizerunków statków schyłku średniowiecza, np. z wyprawy Krzysztofa Kolumba. W przeszłości znajdowały się w niemal każdym kościele wybrzeża, w miejscowościach portowych, rybackich i położonych nad wielkimi jeziorami, a więc wszędzie tam, gdzie mieszkali ludzie związani z żeglugą.

Statkiem śmierci, który wzbudzał powszechny zachwyt wielu badaczy dawnej pomorskiej kultury ludowej był ten z kościoła w Stepnicy. Pochodził z XVIII wieku i jak donosiła tamtejsza księga parafialna został ufundowany w 1731 roku na cześć zmarłego na morzu C. Schulte. Ten statek wotywny jest przykładem, jak niezwykle plastycznie określił to Siegfried Gliewe, „chłopskiego baroku (...), po wiejsku skromny i po marynarsku twardy”.

Niezwykłej urody były dwa statki wotywny znajdujące się w kościele w Ustce. Jeden z nich był kopią holenderskiego statku admirałskiego z 1651 roku, wykonaną przez żeglarza i modelarza Leo Bartke z Ustki podczas niemal trzyletniej pracy. Wszystko połyskiwało błyszczącymi farbami. „(...) na dziobie skaczący, ukoronowany lew z wytwornymi wąsami. Pełna polotu, zwężająca się balustrada łączy dziób z mocno cofniętą stewą przednią. Dokoła bateria armat, zaiste butna, ale nie bez kowalskiej elegancji. W tyle, w trzech piętach unosiła się rufa zwieńczona trzema latarniami ludzkiej wysokości. Woluty, kolumny, podpierające Anioły, król z egzotyczną koroną piór, święty, lew niosący baldachim w rodzaju pałacowych okien, widok miasta Middelburg, wytworne kraty i balkonowe wykusze...”, słowem wszystko to można było zobaczyć. Drugi statek wykonany był w stylu rokoko i wszystko było na nim niezwykle wytworne, smukłe działa i maszty, zgrabne latarnie, galerie i balustrady o delikatnym olinowaniu i takielunku, itd. Gdy Gliewe w 1936 roku przytaczał jego opis statek ten wisiał jeszcze w usteckim kościele. Teraz już go tam nie ma.

Statki wotywny znajdowały się także w kościele w Jarszewie. Jeden z nich to trójmasztowiec o wysokości 1 metra i długości 1,5 m, zawieszony pod zachodnią emporą. Pochodził z połowy XVIII wieku. Drugi zaś znacznie mniejszy o wysokości 0,65 m i długości 0,65 m przedstawiał kogę i pochodził z końca XVIII wieku. Również kościół w Kopicach posiadał statek śmierci – był to trójmasztowiec z 1781 roku. Podobny, wotywny trójmasztowiec złożony przez Michaela Steina w 1778 roku, jeszcze w 1947 znajdował się w muzeum w Białogardzie.

Niestety, te niezwykle interesujące obiekty, wyrażające jeden z ciekawszych pomorskich zwyczajów nawiązujących do śmierci, zniknęły z kościołów. Z jednej strony przyczyniła się do tego ich nietrwałość, bowiem najczęściej wykonywano je z miękkiego drewna, które „nie wytrzymało stuletniego zęba czasu”, jak mówił Gliewe. Znikały podczas remontów kościołów, bowiem okazywały się bez znaczenia. Zniknęły wreszcie z kościołów Pomorza uzyskanego przez Polskę po II wojnie światowej. Nie przetrwały wojennej zawieruchy. Z drugiej strony, w czasie gdy

żaglowce zaczęły być wypierane przez parowce, zaczął zanikać ten zwyczaj, bowiem „do parowca, który przybywał o określonej godzinie, określonego dnia na określone miejsce, więcej nie zanoszono modlitw. »Węglowy top«, »żelazna skrzynia« nie nadawały się na model uświęconego statku śmierci. On nie mógł bynajmniej ozdobić kościelnej przestrzeni, gdyż wisiałby w powietrzu martwy i pozbawiony życia jak wypchana ryba”. W 1934 roku Walter Borchers ubolewał, że „znikają również statki śmierci, małe żaglowce, które wiszą pod sufitem rybackich i wiejskich kościółków i przypominają tych, którzy zginęli na morzu”.

Dzisiaj w nadmorskich kościołach statków śmierci już niemal nie ma. Jeden pokutuje sam sobie w Krasiborze, drugi w Świnoujściu. Dwa znajdują się w Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, jeden w Muzeum w Stargardzie oraz Darłowie, dwa w Kołobrzegu. Wotywny statki śmierci można natomiast spotkać w kościołach nadbrzeżnych Vorpommern, Rugii, Uznamu i Hiddensee. Trzy statki wotywny znajdują się w Prerow na Darß. Przy ścianie północnej wiszą „Peter Kreft” z 1780 roku, „Teutonia” z 1848 r., a w nawie „Aapelion” z 1855 roku, natomiast przy ścianie pod szkłem można zobaczyć model statku z XX wieku. Także w kościele w Rambin na Rugii eksponowanych jest kilka takich statków.

Statki śmierci to nie tylko martwe modele rozwieszane w kościołach Vorpommern. Towarzyszył im szereg bardzo ważnych i interesujących zjawisk i zachowań kulturowych. Toteż chyląc czoła nad zawirowaniami kultury dawnych Pomorzan wskazuję, iż nie wolno sprzyjać nieuctwu, nie wolno budować wyobrażeń o rzeczywistości jakiej już nie ma.

Magdalena Bonowska

Fritz Otto Schmidt, *Slawenlegenden oder die Entstehung von Mecklenburg-Vorpommern*, Klatschmohn Verlag GmbH & Co, Bentwisch/Rostock 2003, ss. 275.

Przed niemal 1500 laty, po tym gdy przeminęły już wielkie kultury: egipska, grecka, i rzymska, na Północy, na wybrzeżu Bałtyku rosły przeważnie gęste i pierwotne, olbrzymie lasy bukowe i dębowe. Na nizinach zbierała się woda. Tworzyły się bagna i mokradła. Kraj był bardzo trudno dostępny – w taki sposób, mówiąc najogólniej, rozpoczyna narrację o pierwszych Słowianach na terenie dzisiejszej Mecklenburg-Vorpommern, Fritz Otto Schmidt. Badacz wiele miejsca (część pierwsza, s. 9–97) poświęcił hipotetycznym, ogólnym stwierdzeniom o opuszczeniu tych ziem przez Germanów i zajęciu ich przez przybyszów ze wschodnich stepów, którzy zasiedlili ten dziki kraj. Jego zdaniem, nowi gospodarze próbowali zamienić go w ziemię uprawną i żyć w wolności według swych zwyczajów i obyczajów. Bezspornym faktem jest, iż na tym terenie Słowianie panowali około siedmiu stuleci i rozległym obszarem poza nim.

Autor stawia sobie wiele pytań, z których na plan pierwszy wyłaniają się: jak żyli ci Słowianie? Jakie pielęgowali zwyczaje i obyczaje? Jak pracowali? Co jedli? Co pili? Jak kochali? Co szanowali, a czym gardzili? Śród odpowiedzi padają, między innymi,