

ART. 26: KORABNICTWO POWIATU SŁUPSKIEGO

część 3- str. 27-37

Znaleziska w miejscu ujścia Łupawy i Łeby oraz z okolicy Miastka

Opracowanie: Władysław Goliński

Zdjęcia: Maria Golińska

Ustka, styczeń- 2008, kor. kwiecień 2016

ART. 26: KORABNICTWO POWIATU SŁUPSKIEGO.....	27
<i>Znaleziska w miejscu ujścia Łupawy i Łeby oraz z okolicy Miastka.....</i>	<i>27</i>
<i>OGÓLNIE.....</i>	<i>28</i>
<i>ZNALEZISKA W MIEJSCU UJŚCIA ŁEBY.....</i>	<i>30</i>
<i>ZNALEZISKA W OKOLICY MIASTKA.....</i>	<i>36</i>

OGÓLNI

W poznaniu wędrówek Słowian niezwykle pomocnym okazały się analizy językowe. W niniejszym opracowaniu obszarem zainteresowania jest brzeg Bałtyku. Plemiona zajęły obszar przychodząc z południowego wschodu (mówiąc w pewnym uproszczeniu) i usadowili się od Wisły po Łabę już w V wieku. Zajęcie nowych terenów przez Słowian odbywało się nierównomiernie i niesystematycznie (jeśli idzie o regularność przestrzenną).

Jeśli idzie o pogląd naszego bodaj najlepszego filologa, Aleksandra Brücknera, to jest on następujący: „[...]”Język” kaszubski jest gwarą staropolską, biorącą udział nawet w późnym rozwoju językowym polskim, i od polszczyzny odrywać go nie można; stanowi pomost od nadnoteckiej polszczyzny ku coraz dalszym, a wskutek tego i odrębniejszym gwarom, od których niegdyś Pomorze, Marchie, Meklemburg aż za samą Łabę do Starej Marchii i Lüneburgu rozbrzmiewały, gdy te ziemie jeszcze słowiańskimi były; wymarli tam Słowianie ostatecznie dopiero w w. XVI i XVII....[...]”¹



Języki słowiańskie- wg Wikipedii

- jeszcze w IX wieku Słowianie mogli się porozumieć bez problemu między sobą w całym wyżej pokazanym obszarze występowania dzisiaj nieco odmiennych języków słowiańskich, był to język jednaki dla wszystkich Słowian.

Wysoki poziom budownictwa okrętowego mogli uzyskać tylko ludzie mający dostęp do akwenu wodnego. Zachwianie w tej organizacji ludów słowiańskich nastąpiło po opanowaniu przez Sasów Starej Lubeki (1143r.). Sasi wreszcie wdarli się nad Bałtyk czyniąc wyłom w barierze słowiańskiej. Przez coraz to większą Saską ekspansję straty terytorialne Słowian się powiększały.

¹ Aleksander Brückner; „Dzieje Języka Polskiego”, Wrocław 1960, str.18-19

Powstał Związek Hanzeatycki co spowodowało wyparcie słowiańskiej floty przez zachodnio-europejskie typy statków: fryzyjską kogę (konstrukcja znana od IX-Xw.) i gockiego „holka” (pływał na morzach północnych od Xw.). Dopiero gruntownie przebudowywane mogły dorównać żeglownością okrętom słowiańskim, miały jednak większą ładowność. Wiadomo też, że do ostatecznej utraty Pomorza przyczyniły się siły niemieckie w oparciu o działania Krzyżaków. Tę samą porażkę poniosły starożytne Prusy i korabnictwo Prus.

Utrata terytorium, związana jest ze zmianami administracji na wszystkich szczeblach.

Pozostają jednak szkutnicy wykonujący swoją pracę. Niemieccy koloniści nie znali przecież tego zawodu- bo skąd.

ZNALEZISKA W MIEJSCU UJŚCIA ŁEBY

Odnosnie znalezisk nad J. Łebsko- patrz mapa Ryc.1, str. 17, kopia mapy pochodzi z książki prof. O. Lienau'a. Jestem przekonany, że wielu czytelników zna tę książkę i tym samym mapkę. Używam tej mapy bo nie spotkałem polskiej lepszej- z analizą geologiczną. Jezioro Gardno jest połączone wypływającą rzeką Łupawą z Jeziorem Łebsko. W okresie ok. roku 1000 (1300) nie było przesmyku na ujście Łupawy bezpośrednio do morza we wsi Rowy.

Jeziro Łebsko to jezioro o niewielkiej głębokości i bardzo dużej powierzchni. W przypadku zlej pogody była tam wysoka, stroma fala- przeważający północno zachodni wiatr. Zmiany pogodowe na akwenie zachodzą (i z pewnością zachodziły) gwałtownie. Nikt w tamtych czasach, ok. roku 1000, nie postępował lekkomyślnie ze swoją łodzią, łodzie były niezwykle „drogie”. Na południowo wschodni brzeg jeziora (Gardno) Łebsko trafiały łodzie bez załogi, niesione sztormowym wiatrem i falą, po wypadku. Myślę, że penetracja tego brzegu musi przynieść jeszcze znaleziska starych łodzi, Słowian Zachodnich albo i nawet łodzi wikingów.

Znaleziska łodzi z bezpośredniej okolicy Rowokołu należą do najbardziej interesujących na Ziemi Słupskiej. Jest tak dlatego, że odnalezione łodzie klepkowe stanowiły doskonałe środki transportu wodnego swoich czasów. Jak dotąd są cztery łodzie, które znaleziono nad jez. Łebsko:

Charbrowo I (Charbrów)

Charbrowo II

Czarnowsko I (Charbrowo III)- nazwa od wsi, której obecna nazwa to Żarnowska

Czarnowsko II

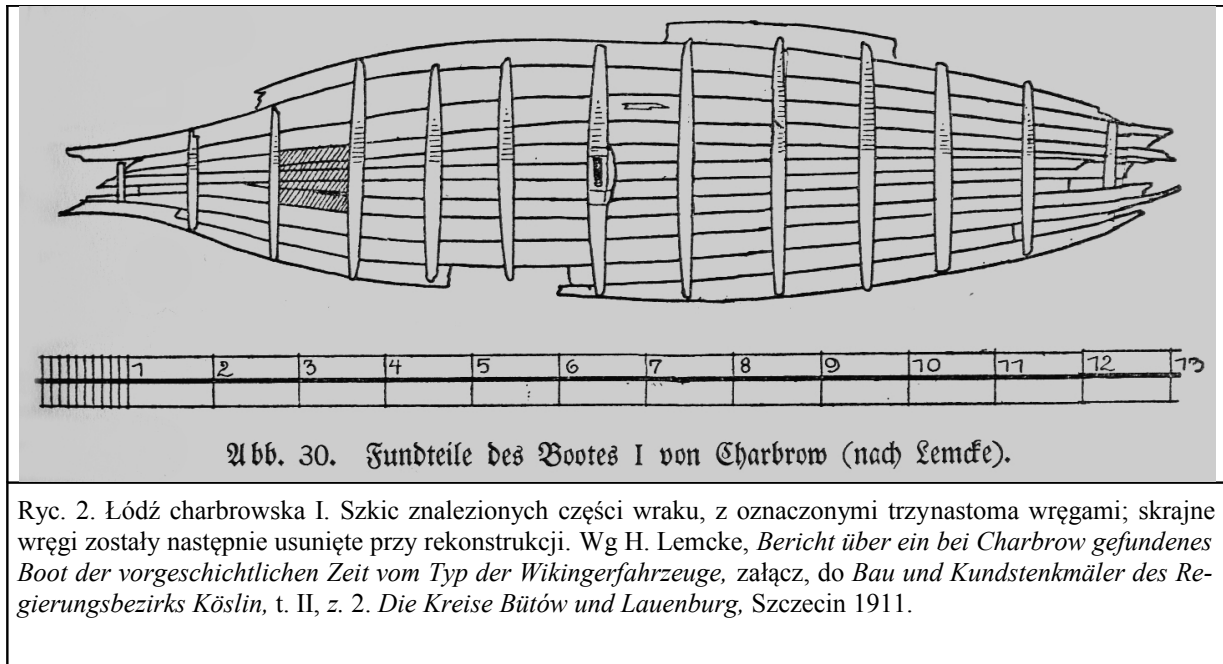
trzy z tych łodzi zostały wydobyte i obecnie znajdują się w Muzeum Narodowym w Szczecinie (Charbrowo I, Czarnowsko I) i w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku (Czarnowsko II). Jedynie dwie z nich doczekały się opracowań (Charbrowo I, Czarnowsko I)².

To właśnie wraki i wykonane rekonstrukcje tych łodzi powinny znaleźć się w zbiorach nowopowstałego muzeum w Ustce albo Łebie. Pierwsza z łodzi³ odkryta została w roku 1896 nad jeziorem Łebskim w pobliżu Charbrowa i stąd techniczna nazwa łodzi- Charbrów I. Jej wydobyciem, przewiezieniem do Szczecina (w roku 1900) i rekonstrukcją (w roku 1905) zajął się ówczesny konserwator prowincjonalny, Hugo Lemcke. Wyniki swej pracy opublikował w roku 1911⁴.

² Paulina Kubacka; Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych nad jeziora Łebsko, [w:] Materiały Zachodniopomorskie, Tom XLVI, str. 235-278

³ Historia wraka łodzi Charbrów I została opisana zgodnie z opracowaniem: Przemysław Smolarek; W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi pomorskich. Komunikaty Naukowe.

⁴ H. Lemcke, *Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der, vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge*. Załącznik do *Bau und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Köslin*, t. II z. 2, *Die Kreise Bütow und Lauenburg*, Szczecin 1911, s. 305 i n.



Ryc. 2. Łódź charbrowska I. Szkic znalezionych części wraku, z oznaczonymi trzynastoma wręgami; skrajne wręgi zostały następnie usunięte przy rekonstrukcji. Wg H. Lemcke, *Bericht über ein bei Charbrow gefundenes Boot der vorgeschichtlichen Zeit vom Typ der Wikingerfahrzeuge*, załącz. do *Bau und Kundstenkmäler des Regierungsbezirks Köslin*, t. II, z. 2. Die Kreise Bütów und Lauenburg, Szczecin 1911.

.....W podsumowaniu swej publikacji, zastanawiając się nad wiekiem i pochodzeniem łodzi, Lemcke sugerował jej skandynawską proveniencję. "Wykluczał możliwość wykonania jej na Pomorzu, twierdząc, że płaskie, pozbawione portów wybrzeże nie nadawało się do zastosowania tego typu jednostki⁵.

Sformułowanie takie nie wytrzymuje krytyki przede wszystkim z dwóch względów: po pierwsze, przeprowadzona przez O. Lienau'a analiza technicznych właściwości jednostek pomorskich wykazała, że miały one niewielkie zanurzenie, pozwalające na żeglugę nawet po mniejszych, płytkich rzekach pomorskich⁶. Znaleziona w sąsiedztwie łodzi I łódź Charbrów III, wykazująca uderzające podobieństwo konstrukcyjne do jednostki badanej przez Lemckego, przy obciążeniu około 6 ton miała zanurzenie około 50cm, a zanurzenie bez ładunku około 25 cm⁷. Po drugie, w publikacji swej Lemcke mówi o znalezieniu w łodzi Charbrów I ceramiki słowiańskiej, charakterystycznej dla „pomorskiego okresu wendyjskiego”. Ceramika ta była — jak przyznawał — jedyną pozostałością użytkowników łodzi. Ona też posłużyła mu za podstawę do datowania znaleziska. Fakt ten nie sprawił mu jednak większych kłopotów. "Wprawdzie w łodzi znaleziono ceramikę słowiańskich użytkowników łodzi, ale okres, z którego owa „wendyjska” ceramika pochodziła, w dziejach Skandynawii nosi nazwę „epoki Wikingów”. *Eo ipso* łódź miała być jednostką wikińską⁸.

W ten sposób postawioną tezę miała poprzeć odpowiednia rekonstrukcja zabytku. Za wzór dla rekonstrukcji łodzi Charbrów I przyjął Lemcke statek z IV wieku n. e., znaleziony w r. 1863 w Nydam (Dania), nie zważając na zasadnicze różnice konstrukcyjne między obu typami. Z łodzi charbrowskiej zachowała się jedynie denna część, bez stewart. Była to jednostka płaskodenna, frachtowa, przeznaczona do żeglugi po spokojnych wodach osłoniętych. Lemcke, pragnąc upodobnić ją do statku skandynawskiego, uznał się za zmuszonego do dokonania wielu zmian w jej budowie. Poleciał obciąć zakończenia stępki przy stewartach, zakończenia klepek poszycia burt oraz

⁵ H. Lemcke, op. cit., s. 317.

⁶ O. Lienau, *Die Bootsfunde von Danzig-Ohra aus der Wikingerzeit*, Gdańsk 1934, s. 15 i nast.

⁷ O. Lienau, *Ausgrabung und zeichnerische Wiederherstellung...*, op. cit., s. 13.

⁸ H. Lemcke, op. cit., s. 309: „Beim Abriiumen des Achterteils fanden sich etwa in der Mitte zwischen der Mastspur und der Stelle des Achterstevens die einzigen Spuren der früheren Benutzer, länglich, gespaltene und vom Feuer geschwärzte Findlingsbrocken, wie sie bei uns in wendischer Ansiedlungen als Unterlage und Ummauerung von Heerden gedient haben und bei, und in Burgwällen häufig begegnen, ferner an derselben Stelle Scherben, meist Bodenstücke, von Tongefäßen, die im Bruche eine unzweifelhaft der vorgeschichtlichen Zeit angehörende Tonmischung zeigten und mindestens der wendischen Zeit zuzurechnen sind; diese aber fällt mit der Wikingerzeit zusammen”.

zakończenia wręg⁹. Następnie wmontował stewy, skośne w stosunku do płaszczyzny wodnic, o zakończeniach wystających daleko ponad linię relingu — typowych dla statku nydamskiego. Chociaż wszystkie znane łodzie pomorskie miały boczne, ukośne złącza stew z kilem, Lemcke zastosował złącza podobne do nydamskich, co było możliwe po obcięciu autentycznych końców kila. Jednocześnie ściosał krawędzie deski kilowej przy złączach ze stewami, skutkiem czego w związku z daleko do przodu wysuniętą dziobnicą i tylnicą partia rufowa i dziobowa łodzi uzyskiwała ostrzejszą smukłą formę, charakteryzującą statek nydamski. Wymagało to w konsekwencji usunięcia dwóch nie pasujących przy tych poprawkach wręg z rufy i dzioba. Na burcie dzisiaj jeszcze bez trudu znajdujemy ślady oryginalnych otworów kołkowych dla 13 wręg, podczas gdy w łodzi pozostawiono ich tylko 11. Nowy układ wręg nie dał się pogodzić z pierwotnym, toteż wywiercono nowe otwory kołkowe w celu połączenia usztywnienia poprzecznego z poszyciem.

Obcięcie górnego zakończenia wręg nie pozwala obecnie ustalić wysokości i sposobu wykończenia burty. Lemcke wprowadził 6 dodatkowych rzędów desek, przy czym relingi i umocnienie wiosłowe wykonał na wzór współczesnych łodzi norweskich, a częściowo na wzór statku nydamskiego¹⁰....

...Ale Kunkel miał już wyrobiony własny pogląd na kwestię łodzi pomorskich, zwłaszcza po kłopotach z rekonstrukcją Lemckego. W odpowiedzi oświadczył więc:

„...W żadnym wypadku nie mogę przyjąć, aby skorupy te były przedślowiańskie; wątpię, czy są one wczesnoniemieckie, i jestem całkowicie przekonany, że powstały w okresie słowiańskim... Osobiście nie widzę przyczyny, dla której nie można by Słowianom pomorskim przyznać umiejętności budowania takich statków (przejściowo byli oni nawet konkurencją dla Wikingów). Nie sądzę również, aby takie stwierdzenie było dla nas niebezpieczne — pod warunkiem, że należycie wyinterpretuje się zagadnienie osadnictwa (germańsko- wikingo-wendyjskie w przeciwieństwie do polskiego i niemieckiego)”¹¹.

W świetle przytoczonych dokumentów niedwuznacznej wymowy nabiera zwlekanie ze zbadaniem łodzi z Czarnowska i późniejsze pozostawienie jej w ziemi. Podawany powód niewydobycia łodzi ze względu na brak kredytów nie jest zgodny z rzeczywistością. Muzeum otrzymało bowiem przed wyjazdem ekspedycji do Czarnowska aprobatę, przedstawionego kosztorysu całokształtu robót¹². Prócz tego nie wtajemniczony widać w zabiegi Kunkla kierownik Muzeum Regionalnego w Słupsku K. Paetow zwracał się do Szczecina z prośbą o zezwolenie na wyeksponowanie łodzi w swoim muzeum. Jednocześnie wyraził gotowość pokrycia kosztów transportu, rekonstrukcji i konserwacji. Z polecenia Kunkla odpisał mu jednak dr Bethe, iż „...decyzję co do losów łodzi znad Łeby pan dyrektor pragnie zachować dla siebie”¹³....()¹⁴

Dzisiaj nie budzi wątpliwości naukowców autentyczność i odrębność myśli konstrukcyjnej Słowian. Oto przykład. Na moją prośbę o konsultacje co do wyżej wymienionej korespondencji niemieckich naukowców z lat 30- tych XXw., Pan Arne Emil Christensen; z „Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo” powiedział: „znam łodzie z Charbrowa ze starych publikacji. Moim zdaniem łodzie te mają słowiańskie cechy, którymi charakteryzują się również podobne polskie znaleziska jak te z Gdańska- Oruni, z Gdańska i Szczecina”.

⁹ Tamże. s. 314 i nast.

¹⁰ Tamże, s. 316: „...*Die Knaggen, die statt der Dollen als Widerlager für die Ruder dienen, sind nach dem Muster der heute noch in Norwegen üblichen und zugleich durch die Nydamer Funde als uralte nachgewiesenen aus naturgewachsenen Stamm- und Astwinkeln zurecht geschnitten und mit Holznägeln auf das Dollbord genagelt. Die Form, der Steven entspricht mit ihren hochragenden Endigungen der althergebrachten skandinavischen Bauart.*”

¹¹ Akta MPZ. inw. 719, Tgb. 34/1619. Kunkel do W. La Baume, 23 sierpnia 1934.

¹² Kosztorys robót i decyzja nadprezydenta w aktach MPZ, inw. 750.

¹³ K. Paetow do dra Bethe, 10.11.1932 i 4.VI.1932 oraz odpowiedź Bethego w aktach MPZ, inw. 1857, Słupsk, nr 64 i nr 87. APPA betreff. das Heimatmuseum in Stolp.

¹⁴ Całość materiału dotyczącego prac badawczych łodzi określanej w fachowej literaturze Charbrów I została tu opracowana na podstawie: Przemysław Smolarek; W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi pomorskich. zam. w Komunikatach Naukowych

Na inną łódź natknął się w r. 1931, również nad jeziorem łębskim, mieszkaniec wsi Czarnowska, Albert Klotz, przekopując rów melioracyjny na swoich łąkach. W chwili odkrycia w roku 1931 łódź z Czarnowska (później zwana Charbrów III) była rozreklamowana przez prasę Rzeszy jako nowy relikwyt germańskiej kultury materialnej. Wielką wagę naukową, znaleziska potwierdzają wypowiedzi uczestników ekspedycji naukowej. Mimo to nie została ona wydobyta, lecz zasypana ziemią i pozostawiona na miejscu. Jako przyczynę takiego rozwiązania sprawy podawano oficjalnie brak odpowiednich funduszy na transport i konserwację. Takie wstępne oględziny wystarczyły do odłożenia wydobycia łodzi na czas bliżej nie określony. Powodem braku zainteresowania odkryciem było określenie łodzi jako łodzi Słowian Zachodnich.

Dopiero dzięki staraniom Przemysława Smolarka wrak łodzi Charbrów III został wydobyty z ziemi, prace wykopaliskowe rozpoczęto 24 lipca 1957r. Łódź przetransportowano do muzeum w Szczecinie. Tam też została poddana badaniom.

Podaję dane łodzi zapisane na muzealnej tablicy informacyjnej:
Statek Czarnowsko, m. Jezioro Łeba

Statek żaglowy
długość całkowita- 13,8 m
szerokość na burcie- 3,4 m
wysokość- 0,85 m
zanurzenie- 0,5 m
tonaż netto- 5 ton
napęd- żaglowy, pomocniczy wiosłowy
chronologia- II poł. XII w.

Datowanie: dendrochronologiczne – 1169r.

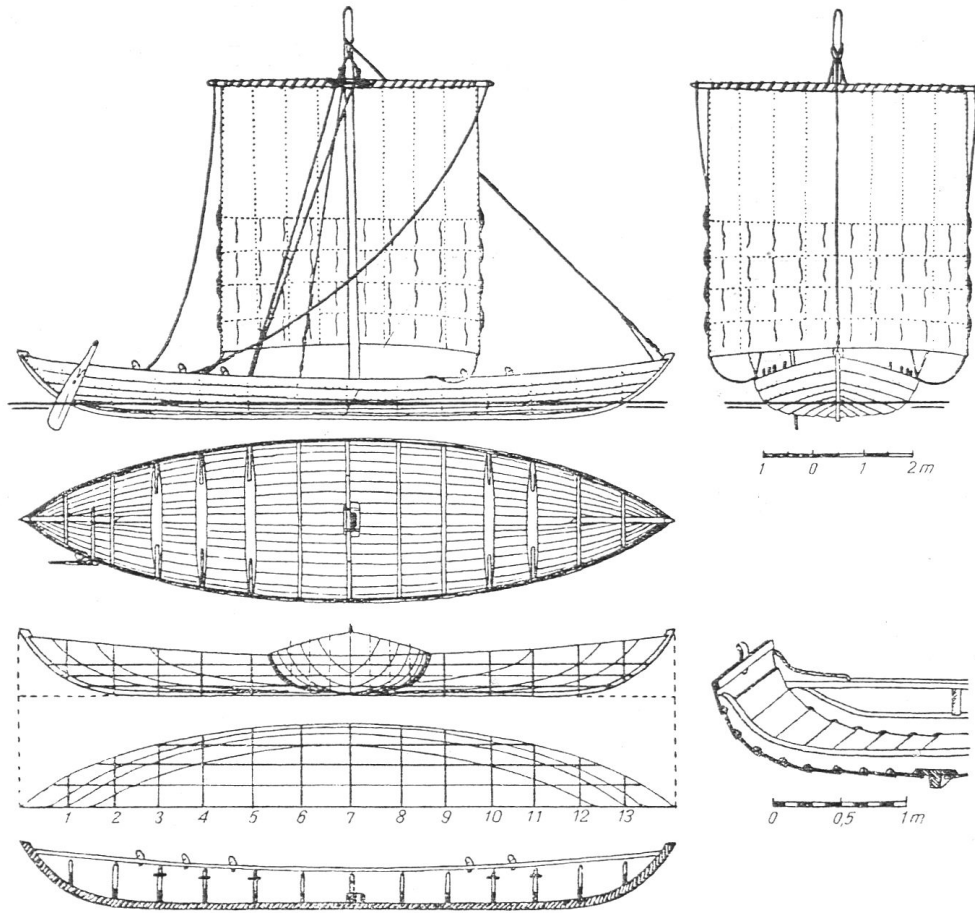
Statek wykonany z drewna dębu bezszypułkowego (*Quercus sessilis*) łączony kołkami sosnowymi (*Pinus sylvestris*),
uszczelniany mchem (gatunek nieokreślony) o stępce w kształcie litery „T”.

Badania prowadzone przez dr G. Indruszewskiego w Szczecinie w 1999r. skorygowały chronologię¹⁵:
Charbrów I- 1188r.
Charbrów II- 1175r.

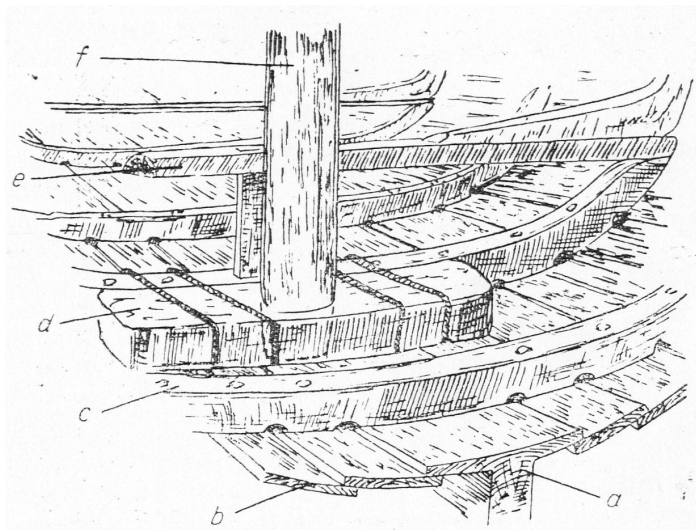
Wrak łodzi Czarnowsko II został odkryty nieopodal poprzednich łodzi w 1962 roku. Znaleziskiem zajęło się Muzeum Archeologiczne w Gdańsku i Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. Krótsza, obcięta przez koparkę część stępki jest obecnie eksponowana w Centralnym Muzeum Morskim, natomiast wrak rozłożony na części jest w pracowni CMM w Tczewie, zakonserwowany.¹⁶

¹⁵ Georg Indruszewski; Man, Ship, Landscape. Ships and seafaring in the Oder Mouth area AD 400- 1400. A case study of an ideological context. Copenhagen 2004r. s. 171

¹⁶ Paulina Kubacka; Znaleziska średniowiecznych łodzi klepkowych z jeziora Łebsko, [w:] Materiały Zachodniopomorskie, Tom XLVI, str. 257-258



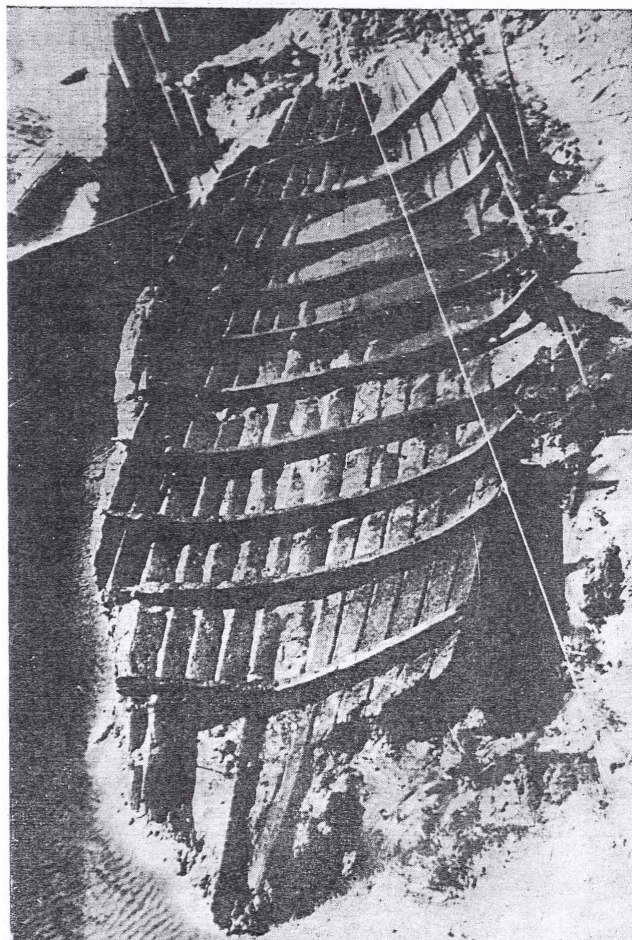
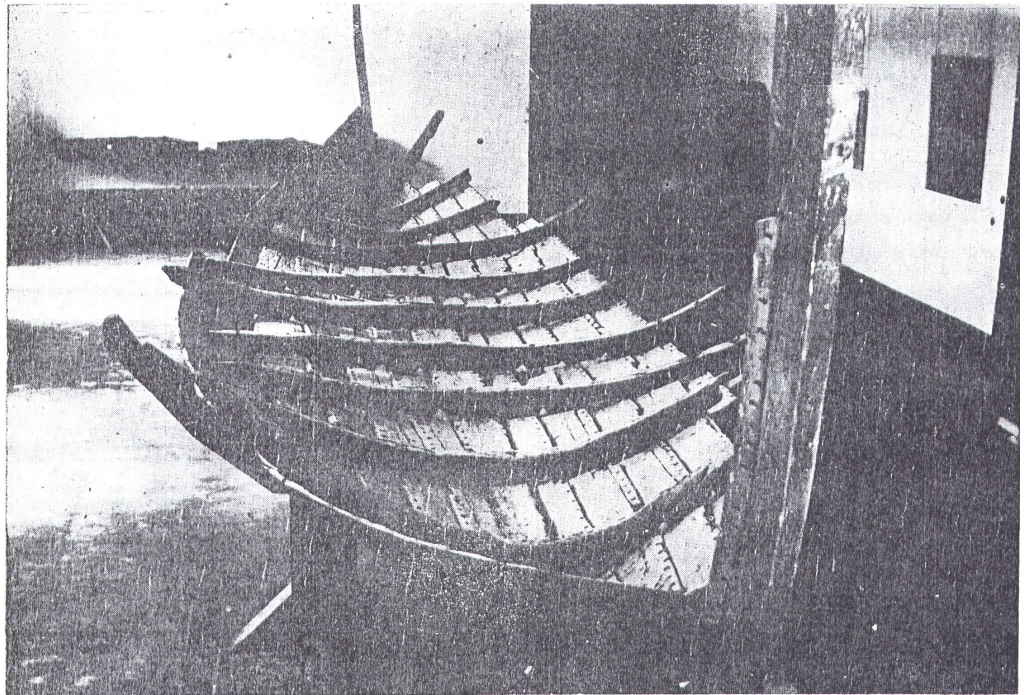
Ryc. 3
Próba
rekonstrukcji
statku z
Charbrowa,
(Charbrów III) na
podstawie
O. Lienau, szkic
własny.



Ryc. 4 Umocowanie masztu na statkach z
Charbrowa i Czarnowska

- a- stępka,
- b- deski poszycia,
- c- wręgi,
- d- gniazdo masztu,
- e- ława wiosłarska ze wspornikiem,
- f- maszt.

Fot. 2
Szkielet statku z
Charbrowa,
(CharbrówIII)
przykład założeń
konstrukcyjnych
słowiańskiego
korabia.
Zdjęcie archiwalne
MPZ.



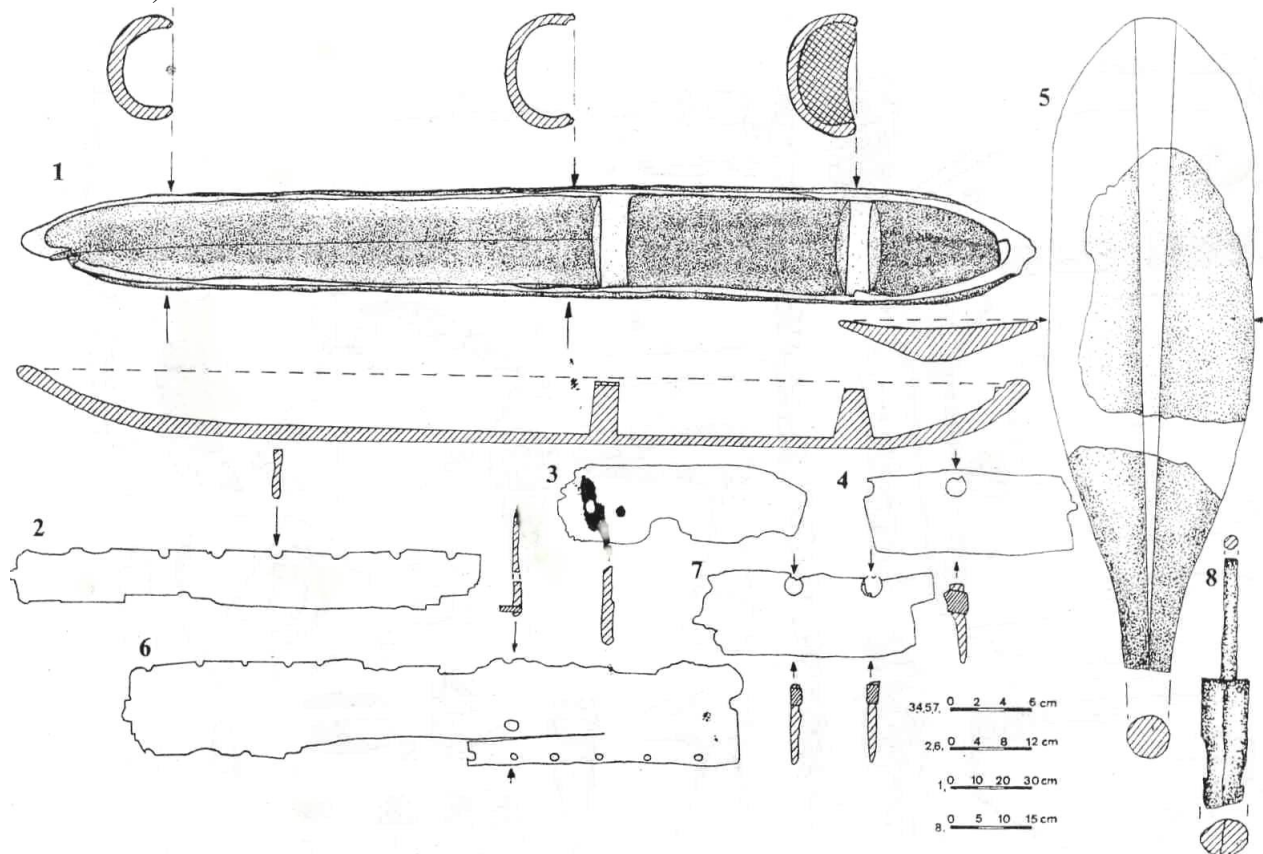
Fot. 3
Szczątki okrętu z Czarnowska
(CharbrówIII) (wg W. Filipowiaka).

ZNALEZISKA W OKOLICY MIASTKA

Materiał, tu prezentowany nie będzie jakoś specjalnie, np. chronologicznie układany. Naczelnym jednak kryterium będzie w miarę możliwości prezentacja znalezisk sprzed roku 1337- czyli do momentu podpisania umowy między Radą Miejską Słupska a rodziną Święców- więc łódzie występujące w wykopaliskach datowanych na IX- XIVw. Nie będę omawiał również dłubanek używanych na płytkich jeziorach i bagnach- taką łódź można obejrzeć w Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku. Jest ona prymitywna, o niewielkich osiąгах, nie nadaje się zupełnie do pływania po rzece, a tym bardziej po wartkiej Słupi. Ta ze słupskiego muzeum pochodzi z okolic Kluk. Głównie chodzi mi teraz o łódzie zwane bordynkami¹⁷.

Łodzie tu przedstawiane zostały odnalezione na przepięknym Jeziorze Bobięcino Wielkie, koło Miastka, gdzie w IX-XIIw., na wyspie istniało grodzisko. Do wyspy był doprowadzony most.

Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *RUCHOME MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE Z ARCHEOLOGICZNYCH BADAŃ PODWODNYCH RELIKTÓW MOSTU WCZESNOSREDNIOWIECZNEGO W BOBĘCINIE KOŁO MIASTKA, WOJ. SŁUPSKIE, Z LAT 1977—1983*);



3. Bobięcin, gm. Miastko, stan. 3. 1 dłubanka, 2—4, 6, 7 deski poszycia łodzi, 5 wiosło, 8 pałka ciesielska - numeracja pod rysunkiem odpowiada tej, z oryginalnego sprawozdania archeologicznego

... ” DŁUBANKI, POSZYCIA ŁODZI KLEPKOWYCH ORAZ WIOSŁA

Wśród zabytków drewnianych z omawianego stanowiska na szczególną uwagę zasługuje łódź dłubankowa, a także kilka fragmentów poszycia łodzi klepkowych oraz fragment wiosła. Odkryta dłubanka była mocno wklonowana między palami stanowiącymi pozostałości filarów mostu. Jej wnętrze w momencie odkrycia wypełnione było dużymi kamieniami polnymi, co mogłoby wskazywać na celowe jej zatopienie. Być może, iż mamy tu do czynienia z ofiarą zakładzinową

¹⁷ **Burdyna** (bordynka) – łódź, która wzięła początek od dłubanki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy "nadbojnaja łodka" i szwedzkiej "bording". Występuje już w XII wieku, a ulegając ewolucji przetrwała na Pomorzu Gdańskim do XIX wieku (Źródło- Internet).

związaną z bliżej nam nieznanymi wierzeniami. Łódź tę wykonano z jednego pnia drzewa dębowego. Miała ona długość 3,76 m i maksymalną szerokość w partii rufowej 45 cm, przy niemal jednakowej wysokości na całej swej długości w granicach 23—25 cm (rys. 3:1). Dnu łodzi nadano formę półkolistą, a jej wnętrze zaopatrzone w dwie grodzie wzmacniające kadłub.

Poza tym całkowicie zachowanym egzemplarzem łodzi dłubankowej, znaleziono w rejonie reliktyw mostu fragment drugiej dłubanki z częścią dna i grodzią, a także kilka desek pochodzących z poszycia łodzi klepkowych (rys. 3:2—4, 6, 7), z otworami do osadzenia drewnianych nitów. Niewielkie fragmenty tych desek nie pozwalają na wyciągnięcie wniosków co do szczegółowszego określenia typu łodzi, z których pochodzą, a tym samym do określenia ich chronologii...¹⁸

Wiek wydobytej w Bobięcinie łodzi został określony badaniami prowadzonymi przez dr Waldemara Ossowskiego z Muzeum Morskiego w Gdańsku¹⁹.

¹⁸ Wiesława Matuszewska-Kola, Andrzej Kola, *RUCHOME MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE Z ARCHEOLOGICZNYCH BADAŃ PODWODNYCH RELIKTÓW MOSTU WCZESNOŚREDNIOWIECZNEGO W BOBĘCINIE KOŁO MIASTKA, WOJ. SŁUPSKIE, Z LAT 1977—1983*

¹⁹ Waldemar Ossowski; *Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski*, Gdańsk 1999