

KAROL GÓRSKI

Zagadnienie geografii historycznej mórz na przykładzie Bałtyku

Problems of historical geography of seas — The case study of the Baltic

Zarys treści. Autor stwierdza, że geografia historyczna mórz operuje materiałem historycznym, dając mu interpretację geograficzną. Stawia pytanie, w jakim zakresie geografia historyczna może mieć zastosowanie przy badaniu historii mórz i postuluje utworzenie gałęzi pośredniej nauki, która oddzieliłaby tę dyscyplinę od oceanografii.

1. Geografia historyczna lądu zdobyła sobie obywatelstwo wśród dyscyplin, stojących na pograniczu historii. Operuje ona materiałem historycznym w postaci źródeł wszelkiego rodzaju, ale daje im interpretację geograficzną. Oczywiście, wszelka przesada jest tu niebezpieczna i determinizm geograficzny jest równie daleki od bezstronności badawczej, jak każda skrajność. Ale równocześnie negowanie znaczenia i wartości czynnika geograficznego w dziejach odbiera badaczom jedno z cennych narzędzi dla zrozumienia przebiegu zjawisk dziejowych. Istnieje co prawda tendencja, by zawęzić problematykę geograficzno-historyczną do kartograficznego przedstawienia zjawisk gospodarczych bez wielostronnej ich analizy, ale i to jest skrajność, która nie ma uzasadnienia ani w potrzebach badawczych, ani w postulacie kompleksowego badania zjawisk dziejowych.

Zachodzi tu pytanie, w jakim zakresie geografia historyczna ma zastosowanie w historii mórz i czy nie należałoby poddać rewizji tego zakresu. Nie ulega wątpliwości, że w pracach poświęconych zagadnieniom historii mórz, występują pewne mniej lub więcej rozbudowane elementy analizy geograficznej. Nie spotkałem jednak systematycznego badania tej problematyki. W geografii mórz czynnik ludzki raz poraz występuje także na marginesie badań oceanograficznych, które z założenia swego mają zakres badawczy taki, jak geografia fizyczna. Jednak i w pracy Vallaux¹ i w nowszej książce Schotta² występuje czynnik ludzki w związku z żeglugą, rybołówstwem, odkryciami geograficznymi. Kartografia morska sięga z natury rzeczy do dawnych map morskich. Nie można jednak oprzeć się wrażeniu, że badania geografów raz po raz natrafiają na brak znajomości źródeł historycznych i historyczny aspekt stosunku człowieka do morza jest w nich potraktowany w sposób niewystarczający. Wydaje się więc, że istnieje z jednej strony potrzeba rozbudowania dyscypliny naukowej, która by zbadała źródła historyczne pod kątem wyników badań oceanograficznych, z drugiej zaś strony dostarczyła geografom opracowań materiału historycznego. Taka „scientia media” zajęłaby

¹ C. Vallaux. *Géographie générale des mers*. Paris 1933. Korzystałem z przekładu rosyjskiego, który cytuję poniżej: K. Vallo. *Obszczaja geografija morej*. Moskwa 1948.

² G. Schott. *Geographie des Atlantischen Ozeans*. Hamburg 1944. III Auflage.

miejsce dziś puste i przyczyniłaby się do bardziej wszechstronnego i systematycznego zbadania mórz. Należałoby ją nazwać geografią historyczną mórz, zachowując nazwę oceanografii dla tej gałęzi geografii fizycznej, która zajmuje się morzami.

2. Problematykę geografii historycznej mórz można by skonstruować na wzór geografii historycznej lądu, która dziś się rozwija. Ta ostatnia bada wpływ środowiska geograficznego na dzieje pod trojakiem kątem widzenia. Jest to: 1) środowisko fizyczne, obejmujące rzeźbę terenu, gleby, wody, klimat, szatę roślinną i świat zwierzęcy; 2) środowisko kulturowe, a więc wpływ cywilizacji ludzkiej i działalności człowieka na środowisko fizyczne; tu przedmiotem badania jest przede wszystkim osadnictwo; 3) środowisko polityczne jest przedmiotem badań z punktu widzenia zmian granic państwowych, administracyjnych i kościelnych. Osobnym działem geografii historycznej jest historia kartografii³.

Wydaje się jednak, że taki podział uzasadniony przez materiał historyczny w stosunku do lądu byłby nie uzasadniony w stosunku do mórz. Tu należałoby raczej wyjść od działalności człowieka na morzu, tym więcej, że dzieje osadnictwa portowego i rybackiego na wybrzeżach stanowiąc będą zawsze problemat o wiele węższy od dziejów osadnictwa na lądzie — rolniczego, przemysłowego i miejskiego. Również zagadnienie granic, tak ważne w badaniach geograficzno-historycznych ogranicza się w historii znów do sprawy panowania nad cieśninami (a w czasach najnowszych — także nad kanałami) oraz do zagadnienia wód przybrzeżnych, jak też do pretensji niektórych państw i władców w przeszłości do panowania nad morzami. Z natury rzeczy są to zagadnienia nie tyle geograficzne, ile historyczno-prawne, stąd miejsce, jakie zajmować będą w geografii historycznej mórz będzie zawsze skromne. Natomiast zawsze dużo miejsca poświęcać będą i historyk, i geograf dziejom odkryć geograficznych, związanych z żeglugą oraz historii kartografii morskiej.

Dlatego też problematykę geografii historycznej mórz należałoby ująć inaczej niż to czyni geografia historyczna lądu. Vallaux⁴ mówi o czterech formach eksploatacji mórz; są to: 1) rybołówstwo i łowiectwo, 2) handel morski, 3) piractwo, 4) wojny morskie. Wychodzi on tu od zagadnienia eksploatacji mórz i to właśnie podejście wydaje się uzasadnione. Na pierwszym miejscu stoi rybołówstwo i łowiectwo morskie, podstawowa forma eksploatacji bogactw morza, która w badaniach historycznych zwykle usuwa się na plan dalszy, ustępując pierwszeństwa handlowi. Ten ostatni jest względnie dobrze zbadany wraz ze szlakami morskimi i portami, w których się zatrzymywano. Piractwo, związane pierwotnie z rybołówstwem i z handlem, wymaga badań porównawczych, podobnie jak dzieje wojen morskich. W podziale Vallaux nie ma miejsca na odkrycia geograficzne, a to tylko dlatego, że stanowią one osobny obszerny dział. W ten sposób zarysowuje się podział problematyki badawczej, opartej na badaniach geograficznych i od nich wychodzącej: 1) eksploatacja mórz w wyżej podanych działach, z tym, że wojny morskie nie koniecznie muszą być połączone z eksploatacją. Raczej należałoby je wyłączyć w postaci osobnego działu, o którym niżej. Natomiast dla XX w. należałoby stworzyć osobny dział — historię eksploatacji bogactw podmorskich; 2) odkrycia geograficzne; 3) historia polityczna mórz z zagadnieniami wojen morskich i problematyką prawnopolityczną panowania nad morzami; 4) historia portów i żeglugi wraz z dziejami statków i sztu-

³ St. Arnold, *Geografia historyczna Polski*. Warszawa 1951.

⁴ C. Vallaux, op. cit. 374.

627341

B. 271/30

ki żeglarskiej; tu należałoby dać mapy historyczne zagęszczenia nautragiów; 5) historia kartografii morskiej.

Można by wyjść z jeszcze innego założenia: od historii sztuki i techniki żeglarskiej. Wydaje się jednak, że samo to zagadnienie bardzo doniosłe i obszerne, nie obejmuje w sposób naturalny całej problematyki stosunku człowieka do morza. Żegluga jest to jeden ze środków opanowania i eksploatacji mórz przez człowieka, może najważniejszy środek, ale zawsze tylko środek. Dlatego słuszniej jest wyjść od zagadnienia eksploatacji mórz, jak to proponuje Vallaux.

3. Istnieje jeszcze jedno zagadnienie istotne: ustalenie metod badań geografii historycznej mórz w odróżnieniu od geografii historycznej lądu. Ta ostatnia sprowadza się w zasadzie do badania określonego regionu, ograniczając uwagi ogólne do wstępu. Wydaje się, że przy badaniach geograficzno-historycznych mórz należy raczej wychodzić od faktu istnienia światowego oceanu, którego zatokami są poszczególne morza. Stąd z natury rzeczy badania te będą miały w większym stopniu charakter porównawczy nawet w pracach o założeniu regionalnym. Np. badania dziejów eksploatacji Bałtyku przez człowieka nie będą mogły się obyć bez porównawczych badań nad Morzem Północnym i Morzem Śródziemnym.

Dalszą różnicą w metodzie badań między geografiami historyczną lądu i mórz będzie większa rola geografii fizycznej ze względu na większą zmienność środowiska oceanicznego w stosunku do środowiska lądowego i to nie tylko ze względu na burzliwość, prądy, zasolenie i temperaturę wód, ale i ze względu na zmiany klimatyczne. Jedynie chyba historia osadnictwa nadmorskiego będzie operować metodami, wypracowanymi przez geografii historyczną lądu. Geografia historyczna mórz będzie z konieczności poszukiwać własnych metod badawczych, korzystając przede wszystkim z bogatego dorobku oceanografii i historii techniki żeglarskiej.

W geografii historycznej mórz doniosłe znaczenie będzie zawsze miała cezura, jaka występuje już teraz w świadomości badaczy morza, a którą stanowi wprowadzenie motorów spalinowych i postępujące w ślad za tym niszczenie planktonu i życia w morzach. Przyniosło ono ostateczny zanik statków, płynących wyłącznie pod żaglami i zmieniło charakter żeglugi, kierunki dróg morskich oraz sam handel morski. Dlatego szczególnej wagi nabierają dla historyka mórz okresy końcowe eksploatacji statków żaglowych, gdyż do tego okresu źródła są bardzo bogate i pozwalają na wnioski metodą regresywną dla okresów wcześniejszych.

Niewątpliwie dla geografii historycznej mórz będą miały znaczenie próby eksperymentalne, dokonywane na okrętach, zbudowanych na wzór dawnych, starożytnych, średniowiecznych czy nowożytnych. Próby te pozwalają poznać doświadczalnie trudności i metody żeglugi w dawnych wiekach. Takich metod eksperymentalnych geografia historyczna lądów nie stosuje dotychczas i chyba stosować nie będzie.

4. Z rozważań tych można wysnuć wniosek, że geografia historyczna mórz nie może stanowić jedynie rozdziału geografii historycznej ogólnej, a to ze względu na konieczność stosowania innych metod i ze względu na odrębną, własną problematykę.

Z drugiej strony zarysowuje się różnica między pracami, które operują metodami geograficznymi oraz pracami, które stosują metody ściśle historyczne, polegające głównie na krytyce źródeł. Oto jak stawia zagadnienie G. Beaujouan⁵: „Pierwsza metoda polega na badaniu wszel-

⁵ G. Beaujouan. *Science livresque et art nautique au XV^e siècle.* (W:)

kich podróży* odkrywczych na morzach przez ustalenie warunków geograficznych i nautologicznych, bez których ich realizacja byłaby materialnie niemożliwa i metoda geograficzno-nautologiczna powoduje w ten sposób niezależnie od źródeł pisanych, suponowanie koniecznych a określonych wiadomości naukowych u żeglarzy XV w. (nawigacja astronomiczna w czasach infanta Henryka, odkrycie Brazylii przed Cabralem). Druga postawa — to mediewisty, nie żeglarza. Chętnie uznaje, jak bardzo owocna była praca Gago Coutinho, szczególnie gdy chodzi o zbadanie wiatrów i prądów;... niepokoi się jednak, widząc pewne złe nawyki, występujące np. przy interpretowaniu tekstów, przy czym nadaje się słowem znaczenie, które nabyły one dopiero później. Czytając prace poświęcone dziejom morskim, zbyt często ma się wrażenie, że odnajdujemy osobistości XV w. przebrane za ludzi XVI w., techniczne zaś ulepszenia i odkrycia są systematycznie podawane jako starsze niż w rzeczywistości, kultura zaś sprzed r. 1480 utożsamiana jest z późniejszą, powstała pod wpływem rozpowszechnienia druku”.

Beaujouan jasno rozróżnia dwie metody: geograficzno-nautyczną (nautologiczną) i ściśle historyczną w zakresie historii nauki, za którą się opowiada. Ale jest to zagadnieniem wartości różnych metod, którym tu zajmować się nie będziemy. Istotne jest ich rozróżnienie, które wprowadza Beaujouan.

5. Zachodzi tu jednak pytanie, czy można mówić o potrzebie geografii historycznej mórz, skoro wystarczy może metoda geograficzno-nautyczna (nautologiczna), polegająca na połączeniu elementów geograficznych z historią żeglarstwa. Ta ostatnia jest dziedziną bardzo ważną przy badaniu przeszłości mórz, jednak wydaje się, że historia żeglarstwa (nautologia), nawet zespolona z elementami geografii mórz, nie może zastąpić pełnej geografii historycznej mórz, gdyż zakres tej ostatniej jest szerszy.

Niewątpliwie za jednego z założycieli geografii historycznej mórz uchodzić będzie geograf holenderski Jan Pieter Bakker⁶, który zastosował badania geograficzne, połączone z archeologicznymi dla zbadania eustatycznych zmian poziomu mórz w dawnych wiekach. Zmiany te można było ustalić z dużą ścisłością na podstawie kompleksowych badań, prowadzonych przez Akademię Fryzyjską pod kierownictwem prof. Bakкера z Uniwersytetu w Amsterdamie. Ustalono przy pomocy 4500 wierceń zasięg poszczególnych transgresji morza i datacje tych zjawisk przez badania archeologiczne. Okresy zmian klimatycznych, które powodowały transgresje lub cofanie się morza oraz idące za tym osadnictwo na polderach przedzielały okresy wzmózonej burzliwości. Okresy transgresji przypadają na następujące lata:

- 300 — 100 (400—200) przed n. e.
 - 250 — 500 naszej ery
 - 800 — 950 (na południu Niderlandów 890—1000)
 - 1200 — 1500
- od schyłku XVIII w.

Aspects internationaux de la découverte océanique aux XV^e et XVI^e. Paris 1960, s. 63. Ed. M. Mollat et P. Adam.

⁶ J. P. Bakker. *Transgressionen und Sturmflutfrequenz in den Niederlanden in historischer Zeit* (W:) *Deutscher Geographentag Würzburg 29. Juli bis 5. August 1957. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen.* Wiesbaden (b.r w.). s. 232—237; tenże: *Neue Marschenforschungen in der Niederländischen Provinz Friesland* (W:) *Jahrbuch 36 der Männer von Morgenstern.* Bremerhaven 1955, s. 1—5.

Między okresami transgresji leżały okresy korzystne dla osadnictwa. Trudno w tym artykule szczegółowo omawiać wyniki badań historycznych klimatu, przeprowadzone przez prof. Bakker'a. Interesuje nas tu aspekt morski tego zjawiska, który znajduje odbicie w zagadnieniu portów, szczególnie położonych przy ujściach rzek, gdzie zmiany poziomu wody w tych ostatnich mogą wpływać na użyteczność przystani (n. p. wysychanie Yssel, ramienia Renu, mogło mieć wpływ na upadek portu w Kempen. Inne zjawisko, to zatapianie portów, ustalone przez archeologię podwodną na Morzu Śródziemnym. Zmiany linii brzegowej, powodowane przez zmianę poziomu eustatycznego morza nie są bez znaczenia dla żeglugi, podobnie jak okresy nasilenia burzliwości, np. około r. 1435. Sporządzenie map naufragiów ma duże znaczenie. Mapa taka, obejmująca lata 1858—1885 służyła jako argument za potrzebą budowy Kanału Kilońskiego⁷. Zmiany poziomu eustatycznego mórz i burzliwość mogły mieć wpływ także na migracje śledzi, stanowiące ważny czynnik gospodarczy. W połowie XII w. połowy śledzia na Bałtyku miały miejsce u brzegów Rugii, w drugiej połowie tego stulecia przesuwają się one do brzegów Skanii, na Półwysep Skanör i tu utrzymują się do schyłku XV w., potem przenoszą się do brzegów Jutlandii (Aalborg) i Norwegii, wreszcie na Morze Północne. Migracje te były zapewne spowodowane przez zmiany w rozmieszczeniu planktonu, ale te znowu zależą od zmian w zasoleniu morza, spowodowanym przez napływ wód z Morza Północnego do cieśnin i na Bałtyk.

Są to wszystko zagadnienia ściśle związane z oceanografią. Można by też postawić pytanie, czy zmiany powodowane przez ruchy tektoniczne na dnie mórz nie powodowały z kolei zmian w warunkach rozwoju życia na średnich głębokościach, np. u brzegów Japonii, gdzie odbywają się połowy. Na pewno też w przeszłości miały miejsce zmiany średniej temperatury wód, na skutek czego w mezolocie powstały kolonie ostryg u brzegów Jutlandii. Są to zagadnienia, których nie można rozstrzygnąć inaczej niż w płaszczyźnie geograficznej. Stąd wniosek, że metody nautologiczne nie wystarczą przy badaniu historii mórz, a konieczne jest także rozwinięcie badań, prowadzonych metodami geograficzno-historycznymi.

6. Geografia historyczna mórz nie będzie miała zapewne większego samoistnego znaczenia przy badaniu historii szlaków morskich, gdyż wystarczą tu metody nautologiczne i historia gospodarcza (dla ustalenia znaczenia portów). Ale kartograficzne ujęcie tych szlaków morskich, portów handlowych i wojskowych, światła przybrzeżnych (znanych na Bałtyku w XIV i XV w.), odrębne potraktowanie szlaków żaglowców i statków parowych i motorowych wydaje się celowe. Nie wystarcza tu analiza portolanów i źródeł narracyjnych bez pogłębienia danych oceanograficznych; podobnie mapy historyczne i grafiki, obrazujące ruch w portach i cieśninach, zagęszczenie osadnictwa miast portowych, skupień przemysłu, stoczni, osad rybackich będą tu konieczne. Dalszą możliwością jest kartograficzne ujęcie wojen morskich i zagęszczenia bitew. Mapy historyczne obrazujące zagęszczenie piractwa muszą uwypuklić rzeźbę wybrzeża i archipelagów oraz ustalić bazy piratów. Niewątpliwie gospodarcze źródło piractwa — upadek pokojowych gałęzi produkcji — może czasem równać się z niekorzystnymi warunkami połowów.

⁷ O. Voss. *Vestern Storm* (W): „Skalk” (czasopismo), nr 2, s. 16—17. Aarhus 1944.

Na pewno też geografia historyczna mórz będzie miała znaczenie dla badania zasięgu wód terytorialnych. W XV w. pojęcie to związane jest, jak się wydaje z rybołówstwem. Oto bowiem na brzegach Mierzei Wiślanej, jak oświadczył burmistrz Elbląga w 1496 r. zasięg wód terytorialnych na pełnym morzu, na których przysługiwało prawo połowów biskupowi warmińskiemu, określony był przez widoczność złoconej tarczy, wystawionej na brzegu⁸. Tarcza ta nie wisiała chyba stale, ale jedynie wówczas, gdy wykonujący swą zwierzchność biskup korzystał z prawa połowu ryb. Biskup był posiadaczem części Mierzei, przyznanej mu przez układ z Zakonem Krzyżackim i biskupem Sambijskim w XIII w., ale pierwsza wiadomość o sprawowaniu zwierzchnictwa nad wodami przybrzeżnymi pochodzi dopiero z 1496 r.

Wydaje się jednak, że takie określenie prawa do wód terytorialnych znane było już w XII w., skoro mieszkańcy słowiańskiej Rugii wymagali darów dla bóstwa czczonego w Arkonie w zamian za pozwolenie na korzystanie z łowisk. Dary te ściągali przymusowo także od przybyszów z Niemiec chrześcijan, a zakazywali połowów tym Słowianom z Pomorza, którzy przyjęli chrzest. Sądzę, że jest to dowód istnienia w tym czasie pojęcia wód terytorialnych związanych z rybołówstwem. Później, w XIII i XIV w. urzędnicy króla duńskiego pobierali na półwyspie Skanör opłaty za prawo połowu ryb i udzielali w zamian koncesji.

W początkach XV w. król duński rozszerzył owe uprawnienia do wód terytorialnych, ustanawiając w Sundzie cło, pobierane od przepływających statków. Jeśli więc prawo do wód terytorialnych wywodzi się z uprawnień do rybołówstwa, pociąga to za sobą konieczność przeprowadzenia badań geograficznych nad widocznością brzegu od strony morza (która jest wielkością zmienną) oraz warunków połowów.

Również określenie skuteczności działania uprawnień czy rozczeń do pobierania cła w cieśninach wymaga analizy geograficznych warunków widoczności, kierunku prądów i wiatrów. Badania geograficzno-historyczne mórz z konieczności będą miały charakter monografii. Do okresu wielkich odkryć w końcu XV w. i XVI w. historyczny charakter łączników między różnymi krajami miały tylko niektóre morza, a z oceanów — tylko ocean indyjski. W Europie będą to morza: Śródziemne, Bałtyckie i Północne wraz z kanałem La Manche i przyległymi częściami Oceanu Atlantyckiego. W Azji Wschodniej będzie to Morze Południowo-chińskie i Morze Sunda. Morze Żółte i cieśniny przylegające do Japonii długo odgrywały rolę drugorzędną w handlu morskim, natomiast były domeną piractwa i rybołówstwa.

7. Zagadnienie dziejów Bałtyku jest najbliższe piszącemu. Można tu wyróżnić kilka dziedzin:

a) historię linii brzegowej, ulegającej zmianom nie tylko w okresach prehistorycznych. Dzieje głębin (*Tief*) na Mierzei Wiślanej i Mierzei Helskiej są problematem przede wszystkim geograficzno-historycznym, przy czym nie została zbadana geneza zmian nieraz bardzo istotnych.

b) Historia portów południowego Bałtyku na przestrzeni od ujść Odry do Zatoki Gdańskiej wykazuje zmienność ujść rzek zależnie od przewagi

⁸ Akta Stanów Prus Królewskich. Wyd. Karol Górski i Marian Biskup. t. III, cz. 1. Toruń 1961, s. 238; W. Góralczyk. *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacje*. Warszawa 1934.

wiatrów, a w związku z tym przemieszczanie się i zanik niektórych portów (Regamünde). Dużą rolę odgrywało tu zapiaszczenie niektórych odnóg rzek (Dziwna), co powodowało upadek portów oraz prace ludzkie nad budową kanałów i przekopów. Osobnym zagadnieniem jest rola niektórych portów w czasach, gdy unikano żeglugi nocnej. Mogły to być punkty koniecznego zatrzymania. Takim było, zdaje się, pierwotnie Darłowo, punkt o charakterze raczej militarnym. Rify podwodne unie-możliwiały rozwój niektórych portów, mimo że rify te składały się tylko z piasków. Burzliwość morza w sąsiedztwie portu w Lebie stanowiła przeszkodę do jego wykorzystania. Ciekawa jest rola niektórych portów jako schroniska piratów w różnych okresach (Darłowo, Leba), co mogło się wiązać także z kierunkami wiatrów i ich zmiennością⁹. Odrębnym zagadnieniem geograficzno-historycznym jest rola niektórych portów jako zimowiska. Z portów tych natychmiast po oswojeniu morza i zatok od lodów wpływały statki kupieckie po towar. Takim portem było Visby na wyspie Gotland, nie jest jednak wyjaśnione, dlaczego nie grały tej roli Królewiec i Kłajpeda. Zagadnienie badań nad rozmieszczeniem naufragiów jest możliwe w oparciu o zachowane materiały archiwalne.

c) Zagadnienie schronisk dla piratów i związku piractwa z rybołówstwem i używaniem pewnego typu lekkich i szybkich statków wymaga jeszcze zbadania dla Bałtyku¹⁰. O rybołówstwie była już mowa częściowo, ale niejedno jeszcze będzie można wydobyć drogą badań archeologicznych, jak np. zakres wyłęgania niektórych gatunków ryb przez rabunkową gospodarkę.

Bałtyk jest morzem, na którym wpływy przemian oceanu światowego odbijały się dość słabo, niemniej i one dadzą się tu odnaleźć. Te uwagi ogólne mają na celu jedynie naszkicowanie problematyki monografii historycznej morza i są dalekie od wyczerpania zagadnienia.

Wydaje się, że mogą one być dowodem, że geografia historyczna mórz może zapewnić pewną jednolitość spojrzenia dla kompleksowych badań i przez to właśnie przyczynić się może do postępu nauki. W pracach Heersa¹¹ i Kellenbenza¹² elementy geograficzno-historyczne znalazły zastosowanie, ale wydaje się, że nie wystarczy stosowanie w pracach poświęconych historii mórz, jedynie niektórych elementów geograficzno-historycznych. W pełni zadania w tej dziedzinie spełnić może jedynie odrębna dyscyplina — geografia historyczna mórz.

⁹ Karol Górski. *Geograficzne podstawy plemiennej organizacji Pomorza* (W:) „Zeszyty Naukowe UMK” nr 20 (Historia II). Toruń 1966, s. 3—15.

¹⁰ A. Tenenti. *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592—1609*. Paris 1959; tenże: *Venezia e i corsari 1570—1615*. Bari 1961; tenże: *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento* (W:) „Rivista Storica Italiana” A. LXXII, fasc. 2. Napoli 1960; Fr. Benninghoven. *Die Vitalienbrüder als Forschungsproblem* (W:) „Acta Visbyensia” IV, *Visby-symposiet för historiska vetenskaper 1971. Kultur und Politik im Ostseeraum und im Norden (1350—1450)*. Kungälv 1973, s. 41—52; S. Ekdahl. „Schriftskinder” im Kriegsdienst des Deutschen Ordens. *Überblick über die Werbungen von Seeleuten durch den Deutschen Orden von der Schlacht bei Tannenberg bis zum Brester Frieden (1410—1435)* tamże, s. 239—274.

¹¹ J. Heers. *Rivalités ou collaboration de la terre et de l'eau. Position générale des problèmes* (W:) *Les grandes voies maritimes dans le monde du XV^e—XIX^e siècles. Rapports présentés au XII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion de son VII^e Colloque (Vienne 1965)*. Bibliothèque générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes VI^e Section Paris 1965, s. 13—63.

¹² H. Kellenbenz. *Landverkehr, Fluss und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Mittelalter — XIX Jh.)*, tamże, s. 65—174.

КАРОЛЬ ГУРСКИ

ВОПРОС ИСТОРИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ МОРЕЙ НА ПРИМЕРЕ
БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Историческая география обрела гражданство среди дисциплин, находящихся на рубеже истории. Она использует исторический материал, придавая ему географическое толкование. Конечно, всякое преувеличение опасно и географический детерминизм далек от исследовательской беспристрастности. Однако отрицание географического фактора отнимает у исследовательской одно из ценных орудий, позволяющих понимать ход исторических процессов.

Автор ставит вопрос в каком объеме историческая география может иметь применение в изучении истории морей и не следовало бы пересмотреть этот объем. Почти в каждой работе, посвященной истории морей, наблюдаются элементы географического анализа, но автор не встретил, однако, систематического изучения этой проблематики, появляющейся также в океанографических исследованиях. Поэтому кажется, что возникла необходимость развить научную дисциплину, изучающую исторические источники с точки зрения результатов океанографических исследований и предоставляющую географам уже разработанный исторический материал. Такая *scientia media* заняла бы свободное в настоящее время место. Ее следовало бы назвать исторической географией морей, сохраняя название океанографии для той отрасли физической географии, которая занимается морями. Автор рассматривает еще структуру исторической географии морей, применяемые методы, а также исследовательскую проблематику на примере Балтийского моря.

Пер. Б. Миховского

KAROL GÓRSKI

PROBLEMS OF HISTORICAL GEOGRAPHY OF SEAS
THE CASE STUDY OF THE BALTIC

Historical geography has nowadays a secure position among disciplines bordering on history. Its main field of interest is the interpretation of historical material by geographers. All excess is, of course, dangerous and geographical determinism is far away from objectivity, so necessary in research. However, to negate the geographical factor would deprive the research worker of a valuable instrument enabling him to understand historical processes.

The author puts a question to what extent historical geography can be of use in the study of the history of the seas and whether or not its range should be revised. In almost every one study concerned with the history of the seas elements of a geographical analysis are clearly visible. The author has not yet come across, however, any systematic investigation of the problems which are connected with oceanographical research. It seems therefore of vital importance to develop the study of the historical sources from the viewpoint of oceanographical research and provide the geographer with the findings obtained in historical research. Such a „*scientia media*” would fill a still vacant place. It should be named „the historical geography of the seas”, reserving the title of „oceanography” for this branch of physical geography which deals with the seas.

In the subsequent part of the paper the author discusses the structure of the historical geography of the seas, the methods applied so far and some research problems such as the case study of the Baltic sea.

Translated by Halina Dzierżanowska



Biblioteka Główna UMK



300045059188