

Elementy nautyczne i motywy związane z symboliką morską na mapach Pomorza Zachodniego XVI–XVIII wieku¹

WPROWADZENIE

Istotną częścią kompozycji dawnych map jest ich część „nienaukowa”, a więc symbolika i wszelkiego rodzaju „uzupełnienia” graficzne. Niestety, zarówno u badaczy historii kartografii jak i historyków w ogóle element ten jest często traktowany marginalnie lub wręcz pomijany. Detale mapy nie stanowiące jej bezpośredniej treści są jedynie upiększającym, czasem może i zbędnym dodatkiem. Pierwsze mapy renesansowe wykształciły pojęcie „wypełniaczy”, czyli dowolnego, na ogół fantazyjnego uzupełnienia braku wiedzy geograficznej. Schedą po kartografii Mitu i Dogmatu wieków średnich było wypełnianie wolnej przestrzeni w treści mapy fantastycznymi potworami, opisami dziwów występujących na kartowanym obszarze, czy po prostu wielkimi skupiskami leśnymi i łańcuchami nieistniejących gór. Z czasem jednak symbolika zawarta na mapie zaczęła być dobierana celowo, według funkcjonujących w świadomości epoki szablonów. Niejako przy okazji pozwalała na uzyskanie o danym regionie większej ilości informacji niż najlepiej nawet opracowane zdjęcie kartograficzne. Szczególne znaczenie miało to w odniesieniu do kartografii tak zwanej przedpomiarowej, a więc wieku XVI, XVII, a dla niektórych obszarów nawet części XVIII. Jednak przede wszystkim przeglądowe mapy osiemnastego stulecia wprawiać mogą w zachwyt bogatą stroną dekoracyjną.

W omawianym okresie zarówno ogólne mapy świata, kontynentów jak i regionalne, przedstawiające poszczególne państwa, kraje i ich części zawierały masę informacji pozageograficznych. Umieszczano krótkie opisy w treści karty, na mapach atlasowych uzupełnione o rozbudowany tekst drukowany na verso². Obok słowa pisanego posługiwano się symboliką nawiązującą głównie do starożytności, którą wprowadził renesans a rozwinęły do niespotykanych rozmiarów barok i rokoko. Zasadniczym elementem przekazującym tego typu informacje były kartusze, w kartografii „barokowej” żyjące własnym życiem, stanowiące nierzadko istotne źródło wiedzy o kulturze i życiu społecznym w przedstawianym regionie, dorównujące samej treści mapy. Doskonałym przykładem są tutaj mapy księstw śląskich wydane

¹ Niniejszy artykuł ukazał się w wersji niemieckojęzycznej w „Studia Maritima”, t. XVII (2004).

² Opisy przedstawianego obszaru na verso mapy stosowano prawie wyłącznie w oficynach niderlandzkich mniej więcej do II połowy XVII wieku przy wydawaniu map atlasowych. Mapy luźne na ogół pozbawione są takiego opisu.

w oficynie Spadkobierców Homanna w *Atlas Silesiae*³.

Jednak nie tylko mniej lub bardziej rozbudowane kartusze są nośnikami informacji. Często w samej treści mapy wkomponowane są znaki nie mające bezpośredniego znaczenia geograficznego, natomiast obrzeża kartowanego terenu zdobią elementy graficzne w jakiś sposób z nim związane. Tu doskonałą ilustracją niech będą mapy Johna Speeda, zamieszczone w wydanym w 1627 roku atlasie *A Prospect of the Most Famous Parts of the World*. Zasadniczą kwestią jest odpowiednie ich odczytanie, zinterpretowanie przekazu i krytyczne, w miarę możliwości i posiadanej wiedzy, podejście do uzyskanej informacji. Nawet wiadomość pozornie nieprawdziwa może nam wiele powiedzieć o przedstawianym obszarze i wyobrażeniu o nim w miejscu powstania mapy. Dlatego nie należy odrzucać *a priori* symboli nie przystających do naszego wyobrażenia o danym kraju.

Oczywiście, odczytywanie każdej metafory, szczególnie tej przedstawionej graficznie, skażone jest subiektywizmem. Istnieje jednak pewien system pojęć, charakterystyczny i właściwy dla danego regionu, w obrębie którego można się poruszać z dużym prawdopodobieństwem nie zagubienia drogi. W powiązaniu z wiedzą *stricto* historyczną pozwoli nam to na właściwe odczytanie metafory. W przypadku Pomorza jest to wszelkiego rodzaju symbolika nawiązująca do nadmorskiego i równie często rolniczego charakteru regionu, a w XVIII wieku również do wydarzeń militarnych, które w jakiś sposób wpływały na dzieje regionu.

Celem niniejszego artykułu jest analiza szeroko rozumianej symboliki morskiej w kartografii Pomorza Zachodniego od pierwszej samoistnej mapy z *Cosmografi* Sebastiana Münstera (1544) aż po ostatnie mapy przeglądowe pochodzące z XVIII wieku. Kończącą cezurą będzie data opublikowania mapy Pomorza Davida Gilly'ego w 1789 roku.

I. MOTYWY NAUTYCZNE

a. Wiek XVI i XVII – okres dominacji kartografii niderlandzkiej

Analizując dekoracyjną stronę map Pomorza przede wszystkim zwraca uwagę duża, wolna przestrzeń obszaru Morza Bałtyckiego. Kompozycja mapy Pomorza Zachodniego w zasadzie zawsze dopełniana była w północnej części Bałtykiem. Od rysownika i szycharza zależało jak wielką połączyć pozbawioną szczegółów topograficznych zagospodarują. Najczęściej umieszczano tu sylwetki jednostek pływających i praktycznie zawsze róże wiatrów. Na ogół stanowiły one komentarz do aktualnej sytuacji politycznej panującej w tej części Europy.

Za dominujący na morzach północnych typ statku handlowego okresu baroku uważa się powszechnie fleutę (floite, flautę, fluite)⁴. Powstała ona w Holandii w końcu XVI wieku i stosunkowo szybko przyjęła się w żegludze bałtyckiej. M. Prosnak, podobnie jak C. R. Boxer uznaje, że prototyp wspomnianej jednostki

³ Więcej o J. B. Homannie (1664 – 1724) i działalności jego oficyny zob. B. Krassowski, *Polska na mapach wydawców norymberskich i augsburskich z XVIII wieku*, „Studia i materiały z historii kartografii”, t. VI, 1985, s. 31 – 38 oraz K. Kozica, *Norymberska oficyna wydawnicza Johanna Baptisty Homanna i jego spadkobierców 1702 – 1848*, „Polski Przegląd Kartograficzny”, t. 35, nr 2, 2003, s. 130 – 133.

⁴ Por.: M. Prosnak, *Z zagadnień korabnictwa bałtyckiego okresu Odrodzenia*, „Materiały Zachodniopomorskie”, t. XXXV – VI, 1989 – 90, s. 252.

wodowano w 1595 roku⁵. Dzięki szybkości i dzielności morskiej pozwalała na podwojenie liczby rejsów. Posiadała wysokie maszty, z charakterystycznym odgięciem fokmasztu ku przodowi zaś grotmasztu i bezanmasztu ku tyłowi i ożaglowanie rejowe z żaglem łaćńskim na tym ostatnim. Łączna liczba żagli wraz z żaglami bukszprytu wynosiła 9 – 10⁶. Krótkie reje w połączeniu ze smukłym pokładem nadawały sylwetce żaglowca lekkości. Do połowy XVII wieku jest to najczęściej umieszczana na mapach jednostka.

Pierwszym przedstawieniem kartograficznym, czy w zasadzie kartograficzno – ikonograficznym, prezentującym fleuty jest sztych Geорга Brauna i Fransa Hogenberga z około 1600 roku⁷. W porcie szczecińskim można zidentyfikować kilka takich jednostek, obok największych wówczas na Bałtyku i równie licznych galeonów bałtyckich. Jedne stoją już w porcie, inne ze zwiniętymi żaglami holowane przez łodzie wiosłowe wchodzą do portu. W podobny sposób wprowadzane są i mniejsze jednostki, których w porcie jest całe mnóstwo. Taki sposób wpływania statków do portu wymuszały dwa czynniki. Po pierwsze płytka droga wodna idąca Odrą, przez co towary z większych jednostek przeladowywane były 18 mil przed Szczecinem i dowożone przez mniejsze statki⁸. Po drugie wąskie przejście dla statków przez zwodzony most Kłodny i konieczność precyzyjnego manewrowania, niezależnego od czynników zewnętrznych, takich jak wiatr czy prąd rzeki. Dzięki tak wąskiemu przejściu miasto miało ścisłą kontrolę nad ruchem w porcie, mogąc egzekwować prawo składu czy pobór ceł⁹.

Najdokładniej fleuty przedstawione są na mapie Pomorza wykonanej przez Jodocusa Hondiusa II¹⁰. Początkowo mapę wydawała amsterdamska oficyna Hondiusów (mniej więcej pomiędzy latami 1620 – 1629), potem płytę, na której mapa została wyrytowana sprzedano konkurencyjnej, również mieszczącej się w Amsterdamie oficynie Willema Blaeua i przez nią była ona wydawana do 1664 roku¹¹. Okręty przedstawione na mapie mają ewidentnie holenderskie bandery (na egzemplarzach oryginalnie kolorowanych jest to szczególnie wyraźnie podkreślone). Żagle podniesione są tylko częściowo (oba na fokmaszcie i marsel na grotmaszcie), wskazują na spokojne, niespieszne i pewne siebie żeglowanie na wschód – symbol holenderskiej przewagi na Bałtyku.

Wojna trzydziestoletnia i wejście Pomorza w strefę działań wojennych i szczególnie zainteresowania dwóch wielkich państw – Brandenburgii i Szwecji – było zapewne jednym z powodów, dla którego mapy tego regionu nie mogło brakować w ówczesnie wydawanych atlasach. Stąd w 1633 roku wspomniana oficyna Hondiusa (w której jako współnik działał znakomity kartograf Joannes Janssonius) wykonała kolejną mapę, stanowiącą kopię sprzedanej wcześniej, uzupełnioną

⁵ M. Prosnak, *Z zagadnień...*, op. cit., s. 252; C. R. Boxer, *Morskie imperium Holandii 1600 – 1800*, Gdańsk 1980, s. 33.

⁶ M. Prosnak, *Z zagadnień...*, op. cit., s. 253.

⁷ *Alten Stettin*, BGUS IKN.149.

⁸ K. Chojnacka, *Podstawy techniczne handlu szczecińskiego na Warcie i Odrze w XVI – XVII wieku*, „Zapiski Historyczne”, t. 22 (1956), z. 1 – 3, s. 104 i n.

⁹ *Ibidem*, s. 108.

¹⁰ Mapa wzorowana na wielkiej mapie Pomorza Eilharda Lubinusa z 1618 r. nosiła tytuł *Pomeraniae Dvcatvs Tabvla Auctore Eilhardo Lubino*, Biblioteka Główna Uniwersytetu Szczecińskiego (dalej: BGUS) K.1100.

¹¹ M. Stelmach, *Historia kartografii Pomorza Zachodniego do końca XVIII wieku*, Szczecin 1991, s. 98 – 101.

o pewną ilość nowych szczegółów¹². Obok danych ściśle geograficznych umieszczono również sylwetki czterech fleut. Wszystkie one mają wyraźnie holenderskie bandery, płyną w różnych kierunkach z czego dwie z nich pod pełnymi żaglami.

Wierną kopią mapy z oficyny Blaeu'ów jest karta z 1652 roku zamieszczona w *Topografii Brandenburgii i Pomorza Matthaëusa Meriana*¹³. Autor bezkrytycznie i wiernie kopiował mapy innych wydawców, szczególnie zaś Blaeua, a redukując ich wymiary starał się zachować ilość szczegółów, przez co czytelność tychże nie zawsze była zbyt dobra. Podobnie na omawianej mapie jedyną innowacją jest przeniesienie złożonego herbu Pomorza z centralnej części w lewy dolny róg, gdzie na pierwotnym miejscu znajdował się kartusz skalowy z adresem wydawcy. W tym samym miejscu pozostały też dwie fleuty, tyle że teraz płyną one pod pełnymi żaglami fokmasztu i grotmasztu.

Mniejsze jednostki przedstawiano rzadziej. Najczęściej są to statki służące do zadań pomocniczych, żeglugi przybrzeżnej lub na wodach osłoniętych. Najczęściej zidentyfikować można jeden typ tych jednostek: jacht (bojer). Był to statek pochodzenia holenderskiego, służył do łączności, działań kaperskich, konwojowych i zwiadowczych. Jego cechą charakterystyczną był jeden maszt z żaglem rozprzowym oraz czasem podnoszony trójkątny sztaksel¹⁴. Na wspomnianym widoku Szczecina Brauna / Hogenberga w porcie można zauważyć kilka takich jednostek. Również tego typu statek żeglujący po Zalewie Szczecińskim (*Das Grosse Haff*) widzimy na wielkiej mapie Pomorza Eilharda Lubinusa z 1618 roku¹⁵ (ilustr. 1) oraz, holujący niewielką szalupę, na mapie Pomorza zamieszczonej w *Theatrum Europaeum* Matthaëusa Meriana¹⁶.

Również mapa Lucasa Janszoona Waghenaera z 1585 roku¹⁷ przedstawia niewielką, trudną do zidentyfikowania jednostkę, posiadającą rufę pawężową oraz postawiony żagiel rozprzowy na fokmaszcie i zwinięty łaćński na bezanmaszcie. Ponieważ przedstawiona jest ona z dużą dbałością o szczegóły, być może jest to jakiś mniej znany ale funkcjonujący na Bałtyku typ jachtu. Świadczyć może o tym fakt, że nazwą tą określano w Holandii wszystkie małe jednostki jedno lub dwumasztowe z żaglami rozprzowymi lub gafłowymi.

Wspomniany sztych Brauna / Hogenberga z przedstawieniem Szczecina zwraca uwagę szczególnie bogatym życiem portowym, silnie kontrastującym z wyludnionym niemal miastem w obrębie murów. Obok wpływających do portu czy już w nim stojących większych i mniejszych statków pełnomorskich i przybrzeżnych widać mnóstwo wszelkiego typu małych jednostek rzecznych. Są tu wspomniane już wiosłowe łodzie, wprowadzające statki do portu, łodzie rybackie, ciągnące sieci i wypełnione po brzegi szkuty¹⁸. Dokładnie oddano też istniejącą na północnym skraju Łasztowni stocznię, w której budowano małe jednostki. Widzimy tu przymy

¹² *Nova Illustrissimi Ducatus Pomeraniae Tabvla antea a Viro Cl. D.D. Eilhardo Lubino edita, nunc iterum correctata per Frid. Palbitzke Pomer. L.L. Studiosum*. BGUS K.1101, w późniejszej wersji Mosesa Pitta i Stephena Swarta (1681), BGUS K.1102.

¹³ *Pomeraniae Ducatus Tabvla*, BGUS K.1146.

¹⁴ M. Prosnak, *Z zagadnień...*, op. cit., s. 263 – 265.

¹⁵ *Nova Illustrissimi Principatus Pomeraniae Descriptio Cum adiuncta Principum Genealogia et Principum veris et potiorum Urbium imaginibus et Nobilium Insignibus*, BGUS K.1540.

¹⁶ *Pomerania*, BGUS K.1147.

¹⁷ *Caerte van de Zee custe vant Landt te Pomeran also tselfde in zyn weesen enn gedaente is, Orae maritimae Ducatus Pomeraniae accuratissima descriptio* (tytuł z wyd. łac. 1686), BGUS K.1529.

¹⁸ K. Chojnacka, op. cit., s. 97 i ryc. 3.

gotowego do użycia drewna i osprzęt (kotwica).

Osobną kategorię stanowią okręty wojenne. W okresie odrodzenia nie stanowiły one jeszcze jakiegos odrębnego typu¹⁹. W ramach istniejących typów statków handlowych dokonywano niezbędnych zmian i innowacji konstrukcyjnych, takich jak wzmocnienie kadłuba czy wprowadzenie strzelnic burtowych. W początkach XVII wieku powstał w wyniku ewolucji galery nowy typ okrętu – fregata²⁰. Był to statek trójmasztowy, z ożaglowaniem pełnorejowym, posiadający do dwunastu dział, początkowo używany jako jednostka kaperska, a od połowy tegoż stulecia już jako okręt wojenny.

Na mapach pomorskich tego okresu okręty wojenne w zasadzie nie pojawiają się wcale poza nielicznymi przypadkami. Na mapie Pomorza z atlasu Abrahama Orteliusa²¹ z 1573 roku widnieją dwie sylwetki trójmasztowych okrętów. Przedstawione są one dynamicznie, płyną pod pełnymi żaglami. Na fokmaszcie i grotmaszcie mają ożaglowanie rejowe, bezanmaszt z żaglem łaćńskim. Ponieważ są przedstawione niezbyt dokładnie, można się tylko domyślać rodzajów tych jednostek. Typ ożaglowania oraz cofnięte kasztele dziobowe wskazywać mogą na galeonę. W kasztelach widoczne są słabo zarysowane strzelnice.

Na mapie Waghenaera możemy również zauważyć uzbrojony galeon bałtycki, pod szwedzką prawdopodobnie banderą i z wyraźnie widocznymi strzelnicami burtowymi. Płynie na wschód pod rozwiniętymi żaglami.

Kolejnym przedstawieniem okrętu wojennego jest wizerunek fleuty u wybrzeży Rugii na mapie Eilharda Lubinusa (ilustr. 2). Okręt, zaopatrzony w strzelnice burtowe, płynie pod częściowo rozwiniętymi żaglami, holując za sobą szalupę. Również w tym przypadku okręt jednoznacznie możemy określić jako holenderski.

Osobnym motywem, jednak ściśle wiążącym się z żeglugą, jest umieszczanie na mapach róż wiatrów. Lokalizowano je na ogół na obszarze Bałtyku, rzadziej na lądzie. Mają one różną wielkość, są mniej lub bardziej ozdobne. Najciekawiej przedstawiona jest róża wiatrów na mapie Waghenaera. Jest ona też najbardziej rozbudowana. Jej ramiona wskazują trzydzieści dwa kierunki, przy czym każde ramię opisane jest albo nazwą strony świata albo nazwą wiatru. Na innych mapach umieszczano zazwyczaj jedną lub kilka róż wiatrów, które wskazywały cztery, osiem, ewentualnie szesnaście kierunków. Ozdobnym grotem w kształcie lilii wyróżniano zawsze kierunek północny, czasami dodatkowo mniejszym – wschodni. Wyjątkowo na wielkiej mapie Lubinusa opisano cztery podstawowe kierunki. Z ramion wyprowadzano linie rumbowe (kompasowe), które przecinały się zarówno na obszarze samego Bałtyku, jak i Zalewu Szczecińskiego. Czasami, jeżeli nie naniesiono róży wiatrów, rumbury wyprowadzane były z jednego, wspólnego punktu (np. mapa z *Theatrum...* Meriana).

Co ciekawe, koniec dominacji kartografii niderlandzkiej na rynkach europejskich stanowi również na pewien czas koniec umieszczania na obszarze Bałtyku ozdobników w postaci okrętów. Pojawiają się one sporadycznie, na ogół w przypadku wykorzystywania starych płyt, nieznacznie zmodyfikowanych. Ukazanie się w 1654 roku mapy Pomorza autorstwa Nicolasa Sansona d’Abeville otworzyło nowy rozdział w sposobie prezentacji tego obszaru. Połowa XVII wieku stanowi również początek

¹⁹ M. Prosnak, *Bałtycki okręt wojenny okresu Odrodzenia*, „Materiały Zachodniopomorskie”, t. XXXVII, 1991, s. 97.

²⁰ Ibidem, s. 119.

²¹ *Pomeraniae, Wandalicae Regionis Typ.*, BGUS K.1111.

półwiecznej z górą dominacji oficyn francuskich na rynkach kartograficznych. Mapy tych wydawców zdobione były subtelniej, delikatne akcenty morskie rozłożone były raczej w kartuszach, często przeplatane elementami florystycznymi, o czym mowa będzie w dalszej części.

Wydaje się, że zasadniczym celem umieszczania na mapach Pomorza wszelkiego rodzaju okrętów przez oficyny niderlandzkie, było podkreślenie dominacji floty holenderskiej na Bałtyku. Szczególnie, że statki te bardzo często można zidentyfikować jako holenderskie. Dominacja ta była jednak pokojowa, rzadko kiedy przedstawiane są okręty uzbrojone, zdawać się może, że ich żeglowanie jest niespieszne i pewne. Widoczne są już w portach hanzeatyckich (widok Szczecina Brauna / Hogenberga) bądź właśnie się do nich udają (płynąc na wschód, zapewne również do Gdańska). Supremacja floty holenderskiej na Bałtyku była niewątpliwa – sojusz z Francją a przez to i ze Szwecją oraz pokonanie floty hiszpańskiej pod Downs (1639) sprawiły, iż mimo toczącej się wojny trzydziestoletniej żegluga bałtycka była niezagrożona²². Stąd tak statyczne i tchnące spokojem przedstawianie okrętów niderlandzkiej floty w tak niespokojnych przecież czasach. Względy estetyczne czy też podkreślenie morskiego charakteru kartowanego obszaru mają tu raczej znaczenie drugorzędne. Stulecie pomiędzy rokiem 1550 a 1650 w dziejach żeglugi bałtyckiej i kartografii pomorskiej bez wątpienia można nazwać „niderlandzkim”, szczególnie, że oba te zjawiska wiążą się bezpośrednio ze sobą.

b. Wiek XVIII i kartografia niemiecka

Kolejny rozdział prezentacji jednostek pływających w kartografii pomorskiej związany jest nierozdzielnie z działającą w Augsburgu oficyną Matthaëusa Seuttera a później jego spadkobierców. Jednym z nich był syn Albrecht Carl Seutter, który szlify zdobywał w oficynie ojca jako sztycharz. Po jego śmierci przejął oficynę wraz ze szwagrem Tobiasem Conradem Lotterem. W połowie XVIII wieku opracował on nieznacznie zmodyfikowaną kopię wielkiej mapy Lubinusa, wysztychowaną na sześciu arkuszach (ilustr. 3). Po 1762 roku wydał ją (odbitą z tych samych płyt ale ze zmienionym adresem wydawniczym) również Tobias Conrad Lotter²³. Stanowi ona doskonały przegląd historii żeglugi bałtyckiej w XVIII wieku. Górne arkusze mapy zawierają kilka typów różnych jednostek i chociaż ich przynależność państwowa jest nieokreślona, doskonale oddane są szczegóły konstrukcyjne.

Autor mapy wprowadził wyraźne rozróżnienie na okręty wojenne i kupieckie. O ile w poprzednim okresie nie funkcjonowały one w ramach osobnych typów (niezbędnych modyfikacji konstrukcyjnych związanych z wojennym przeznaczeniem okrętu dokonywano na statkach handlowych), od II połowy wieku XVII zaczął się krystalizować wyraźny podział typologiczny w zależności od przeznaczenia²⁴. Chociaż na mapie proporcje w prezentacji wszystkich jednostek pływających nie są zachowane, dzięki dobremu oddaniu szczegółów konstrukcyjnych można stosunkowo

²² J. Balicki, M. Bogucka, *Historia Holandii*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1989, s. 168 – 170; C. R. Boxer, op. cit., s. 42.

²³ *Ducatus Pomeraniae Citerioris et Ulterioris...*, BGUS K.1507, K.1509.

²⁴ O rodzajach okrętów bałtyckich w omawianym okresie zob. M. Prosnak, *Z problematyki okrętownictwa bałtyckiego w XVII – XIX wieku*, „Materiały Zachodniopomorskie”, t. XXXIX, 1993, s. 217 – 268.

łatwo je zidentyfikować. Poczynając od największych, na omawianej mapie zwraca uwagę duży, trójmasztowy okręt liniowy. Powstały w II połowie XVII wieku, stanowił główny typ jednostki przeznaczonej do prowadzenia walki artyleryjskiej. Okręt przedstawiono w sposób dający najlepsze możliwości prezentacji szczegółów konstrukcyjnych. Żagle są zwinięte (trzy piętra na fokmaszcie i grotmaszcie, dwa na bezanmaszcie i dwa na bukszprycie) zaś pokrywy strzelnic podniesione (po pięć na burtie i dwie na rufie).

Na mapie przedstawiono również duże, trójmasztowe żaglowce, przypominające fregatę. Jednak brak widocznego uzbrojenia wskazuje na ich handlowe przeznaczenie. Płyną w różnych kierunkach pod częściowo rozwiniętymi żaglami, jeden z nich holuje za sobą szalupę.

Najliczniejszą grupę okrętów przedstawionych na obszarze Bałtyku stanowią mimo wszystko okręty wojenne. Obok wspomnianego, dużego okrętu liniowego, możemy zauważyć i mniejsze – powoli tracące już na znaczeniu pinasy i fleuty. Płyną one samotnie lub w niewielkich eskadrach, we wszystkich wyraźnie widoczne są strzelnice burtowe, czasem również na kasztelach i rufie. Gdziekolwiek zauważymy możemy również i nieuzbrojone pinasy.

Z mniejszych jednostek szczególną uwagę zwraca niewielka, dwumasztowa łódź z charakterystycznymi skośnymi żaglami i bocznymi mieczami. Cechy te wskazywać mogą na bojer²⁵, niewielką jednostkę służącą do żeglugi przybrzeżnej i działań pomocniczych. Załogę stanowi czterech ludzi – jeden z nich spuszcza do wody z dziobu log. W niewielkiej odległości od niego umieszczono szalupę z dwójką ludzi.

Wiek XVIII obfitował w wojny, z których szczególnie dwa konflikty mogły znaleźć odzwierciedlenie w postaci symbolicznych przedstawień w kartografii południowego rejonu Bałtyku. Pierwszy z nich to wojna północna, drugi to wojna siedmioletnia.

W 1734 roku w Amsterdamie Henri de Sauzet wydał atlas, w którym znajdowała się mapa Pomorza wzorowana na mapie Eilharda Lubinusa²⁶. Na obszarze Bałtyku ukazano bitwę morską, pierwsze takie przedstawienie w dziejach kartografii pomorskiej. Ponieważ mapa ma niewielki wymiar (25x18 cm) a dynamika walki i schematyczne potraktowanie tematu nie pozwalają na rozróżnienie szczegółów, trudno jest określić o jaką bitwę i między kim może w tym przypadku chodzić. Można się jedynie domyślać, iż stronami są tu floty Szwecji oraz Rosji lub Anglii a bitwa rozegrała się w okresie wojny północnej. Okręty przesłonięte są w znacznej mierze dymem prochowym, część z nich tonie. Pośród dużych dwu – i trzymasztowych jednostek, zauważyć można niewielkie szalupy, na które ewakuują się marynarze z tonących okrętów. Starcie zajmuje znaczną część obszaru morza, dzięki czemu cała kompozycja, wyważona i symetryczna wyrównuje słabą czytelność szczegółów w ogólnym odbiorze mapy.

Znaczącym epizodem w dziejach wojny siedmioletniej na ziemiach pomorskich było oblężenie i zdobycie Kołobrzegu przez wojska rosyjskie w 1761 roku. Zarówno dwie wojny śląskie jak i wojna siedmioletnia, czasem zwana trzecią wojną śląską, wywołały niespotykane do tej pory zapotrzebowanie na kartografię średnio

²⁵ M. Prosnak, *Z problematyki...*, op. cit., s. 230.

²⁶ *Duche de Pomeranie*, BGUS K.1127.

i wielkoskalową. Drukowane wówczas plany bitew służyć miały między innymi analizie i kształceniu nowych kadr dowódczych, głównie jednak wojsk lądowych, stąd przy ich opracowywaniu koncentrowano się na szczegółach topografii terenu. Floty i działania morskie schodziły na plan dalszy, stanowiąc „komercyjny” dodatek. W przypadku kartografii pomorskiej szczególne miejsce zajmuje trzykrotne oblężenie Kołobrzegu, jako że atak prowadzony był z lądu i morza. Większość planów ostrzeliwujące miasto okręty potraktowała schematycznie. I tak np. anonimowy niemiecki plan z II połowy XVIII wieku²⁷, stanowiący tu przykład typowego ujęcia tematu, flotę oblężniczą przedstawia jako kłębiącą się cizbę dwu – i trzymasztowych okrętów, ostrzeliwujących fortyfikacje miasta i okolicę (trajektorie pocisków oddano za pomocą linii prostych). Nie zachowano ani wzajemnych proporcji ani nie ukazano jakichkolwiek szczegółów konstrukcyjnych. Podobnie przedstawia bitwę znakomita większość wydawnictw tego okresu. Stąd na szczególną uwagę zasługuje jedyny bodaj tak dokładny plan autorstwa M. Keyla, również z II połowy XVIII wieku²⁸. Stosunkowo duże rozmiary tego planu (wrytowany na dwóch płytach, o łącznej wielkości w ramce 85,5x42 cm) pozwoliły nie tylko na dość dobre pokazanie szczegółów topograficznych terenu, ale również na w miarę dokładne przedstawienie atakujących okrętów. Choć i tu autor nie ustrzegł się pewnego schematyzmu. Trzy z nich zostały opisane: *Admiral* i *Vice Admiral* (okręt admirałski i wiceadmirałski) oraz *Schout by Nacht* (okręt straży nocnej). Plan ma nietypową orientację południową, dzięki czemu pierwszy plan zajmują ujęte perspektywicznie okręty, dalej zaś rozciąga się tradycyjnie, dwuwymiarowo pokazane pole bitwy. Wśród kilkudziesięciu okrętów przeważają jednostki średnie, dwumasztowe. Obok nich jednak zauważyć można również duże, trzymasztowe okręty liniowe, i szereg mniejszych, jednomasztowych jednostek pomocniczych. Te ostatnie to zapewne wynajęte okręty kupieckie, stanowiące obsługę zaplecza floty wojennej (dostarczanie żywności, amunicji) oraz tak zwane *awizo*, statki łącznikowe. Część z nich, wysunięta ku brzegowi prowadzi ogień w kierunku miasta, zazwyczaj posiadają one jeden pokład artyleryjski, wyjątkiem są niektóre okręty liniowe, mające dwa takie pokłady. Co ciekawe, ostrzał wysuniętych daleko przed miasto fortyfikacji prowadzony jest również z niewielkich jednostek wiosłowych, zapewne batów, znajdujących się niedaleko brzegu.

²⁷ *Plan der Belagerung u: Einnahme den Colberg durch die Rußl. Kaysl. Troupen unter Comando des Hl: Grafen von Romanzow 1761*, zbiory prywatne.

²⁸ *Plan des verßantzten lagers vor Colberg nebst den Kaiy: Russischen Angriffen zu Wasser und zu Lande, von 4^{ten} Juni bis 12^{ten} Decbr: 1761.*, zbiory prywatne. Wariant tego planu, o tym samym tytule lecz w zmienionym, klasycystycznym kartuszu (cokół zdobiony dwoma urnami) i bez sygnatury autora w zbiorach Germanischen Nationalmuseum w Norymberdze, reprodukcja w: U. Timann, *Von Stettin bis Breslau. Ansichten, Stadtpläne und Landkarten von Pommern, Ostlicher Mark Brandenburg und Schlesien aus der Graphischen Sammlung der Germanischer Nationalmuseums Nürnberg*, Nürnberg 1988, s. 107.

II. STWORY MORSKIE I POSTACIE MITOLOGICZNE

Schedą po kartografii wieków średnich w początkach epoki nowożytnej było umieszczanie na mapach fantastycznych stworów. O ile w średniowieczu kartografia miała służyć ilustracji Biblii i prezentacji dogmatów Kościoła, o tyle późny renesans postawił na jej praktyczne wykorzystanie. Epoką przejściową jest okres mniej więcej do połowy XVI wieku, kiedy jeszcze silnie zauważalne są reminiscencje poprzedniego okresu. Ze względu na „kartograficzne opóźnienie” regionu, w kartografii pomorskiej echa te są niewielkie i raczej sporadyczne, silniej zauważalne w prezentacji geograficznej innych krajów.

Na pierwszej mapie Pomorza Petrusa Artopaeusa w *Cosmographii* Sebastiana Münstera²⁹ z fal Bałtyku wynurzają się dwa fantastyczne stwory, które tylko przy dużej dozie dobrej woli można nazwać rybami. Bez wątpienia są to drapieźniki, choć czasem określa się je w literaturze jako delfiny. Całe zresztą dzieło obfituje w tego rodzaju ilustracje, zarówno dotyczące mórz jak i lądów, szczególnie odległych i słabo znanych lub nieznanymi w ogóle. Nieco później L. J. Waghenaer w swoim atlasie morskim również umieszczał tego rodzaju „ozdobniki”. Na wspomnianej już mapie z wybrzeżem pomorskim umieścił sylwetkę wynurzającego się z morza wieloryba. Jednak mimo niecałych czterdziestu lat od ukazania się obu map dzieli je cała epoka. Trudno przypuszczać aby doświadczony żeglarz, jakim był Waghenaer wierzył w istnienie tych ssaków na Bałtyku. Tym bardziej, że był marynarzem a szlify nawigatora zdobywał głównie na tym akwenie. Choć zdarzają się poświadczone przypadki trafiania wielorybów na Bałtyku umieszczanie ich na mapach stanowi raczej typowy akcent morski i symbol marynarskich przesądów niż odnotowanie faktu występowania tego ssaka na obszarze Morza Bałtyckiego.

Po Münsterze i Waghenaerze kilkakrotnie jeszcze kartografia niderlandzka powracała do motywu drapieźnika żyjącego w Bałtyku. Widzimy go zarówno na mapie Hondiusa w wersji Blaeua jak i późniejszej Janssoniusa. Także na pierwowzorze obu tych opracowań, wielkiej mapie Pomorza Lubinusa z fal wynurza się olbrzymi, dorównujący okrętowi wojennemu stwór, uzbrojony w rzędy ostrych zębów.

Kartografia francuska II połowy XVII wieku, ze wszech miar naukowa, zrezygnowała z motywów nautycznych, odrzuciła również „zabobony” renesansu. Wprowadziła jednak nowy sposób podkreślenia morskiego charakteru regionu – przeniosła symbolikę morską z obszaru morza do kartusza. O ile kartusze tytułowe czy skalowe map holenderskich w zasadzie zawsze koncentrowały się na rolniczym obliczu Pomorza, Francuzi dali kartografii kartusz subtelny i delikatny. Podstawą zdobienia były motywy roślinne i symboliczne sceny, korespondujące z charakterem bądź wyobrażeniem o charakterze regionu. Cała kartografia francuska w prezentacji Pomorza bazowała na mniej lub bardziej wiernych przeróbkach mapy Nicolasa Sansona d’Abeville³⁰, na ogół w wersji duchowego i materialnego spadkobiercy Sansona, Huberta Alexisa Jaillota. W kartuszach mapy Jaillota³¹ i późniejszej,

²⁹ Po raz pierwszy zamieszczona w *Cosmographii* w 1550 roku, w niezmienionej wersji również w *Geografii* Ptolemeusza wydawanej przez tę oficynę. W zbiorach Biblioteki Głównej Uniwersytetu Szczecińskiego znajduje się sześć map Münstera z różnych wydań, w tym jedna z *Geografii*.

³⁰ *Herzogthumb Pommern / Duché de Pomeranie...*, Paryż 1658, BGUS K.1128.

³¹ *Le Duché de Pomeranie...*, Paryż 1682, BGUS K. 1129.

wzorowanej na niej J. A. Dezauche³² oraz wielu innych widzimy postacie mitologiczne: dwa centaury o rybich ogonach i płetwach zamiast kopyt, ujarzmiające wielkiego stwora. Jeden z nich trzyma trójząb, drugi wiosło. Po obu bokach zaś kartusza skalowego stoją dwa żurawie, trzymające sieci pełne ryb. Kopiując tę mapę William Berry³³ zmienił nieco kartusz tytułowy: zamiast mitologicznych centaurów umieścił tu dwóch rybaków na łodzi wyciągających z wody sieci pełne ryb. Pomorze należące wówczas częściowo do Brandenburgii, sojuszniczki Francji w walkach z cesarzem, pod rządami elektorów jawi się jako kraj silny (dwa centaury to być może Francja i Brandenburgia, ujarzmiające wspólnego wroga – Szwecję lub cesarza) i dostatni (sieci pełne ryb), którego dostatek jest dobrze strzeżony (żurawie³⁴).

Dopiero jednak kartografia niemiecka przyniosła swoistą grę całej gamy antycznych symboli. Kartusze map z oficyny Johanna Baptisty Homanna i Matthaëusa Seuttera stanowią prawdziwy majstersztyk rokokowego zdobnictwa. Sceny alegoryczne są doskonałym, choć może nie do końca aktualnym komentarzem sytuacji politycznej.

Na początku warto jednak wspomnieć o innej mapie, która chociaż chronologicznie nie jest pierwszą, stanowi niejako wprowadzenie do tematyki, o której mowa poniżej. W 1718 roku w Norymberdze ukazała się mapa Pomorza autorstwa Christophera Weigla³⁵. Mapa ma niewielkie stosunkowo wymiary (38x32,5 cm) i nie zawiera wielu zbędnych ozdóbek. Jednak kartusz tytułowy wyraźnie mówi o nadmorskim położeniu kraju. Oto kompozycja jego przedstawia nam Neptuna zbrojnego w trójząb, pędzącego na rydwanie z gigantycznej muszli, zaprzężonej w dwa monstra – półkonie, o płetwach zamiast kopyt i rybich ogonach. Zaisze, doskonałe, dynamiczne wprowadzenie w mitologiczny świat zdobnictwa kartografii XVIII wieku.

Największą XVIII – wieczną oficyną niemiecką był kilkakrotnie już wspomniany zakład Homanna a potem jego spadkobierców. Po raz pierwszy mapę Pomorza wydał Homann w 1716 roku. W niezmienionej formie, jedynie z tekstem przywileju w kartuszu, ukazała się ona również po jego śmierci około 1730 roku³⁶. Mimo zapowiedzi w kartuszu iż jest to najnowsza mapa, przedstawia nieaktualny już podział polityczny Pomorza, zaś komentarz do tegoż podziału zawarty jest w kartuszu (ilustr. 4). Oto pośród wielu postaci osadzonych na burzowych chmurach (niespokojne czasy właśnie zakończonej wojny północnej) widzimy dwóch mężów symbolizujących Brandenburgię i Szwecję – odzianego w zwierzęce skóry Heraklesa i zbrojnego Marsa, grających w kości o leżące u ich stóp skóry zwierzęce (Pomorze). Przypatruje im się szereg innych postaci, wśród których zwraca uwagę kobieta o smutnym obliczu, symbolizująca zapewne Szczecin. Głowę ma przybraną diademem z murów i wież miejskich (*corona muralis*), oparta jest o lwa (symbol Szwecji, do której należał Szczecin), w ręku trzyma róg obfitości pełen owoców (kwitnący i bogaty ośrodek handlowy). Za nią widzimy postacie Neptuna z trójzębem i jego małżonki Amfitryty, trzymającej w swoich rękach żaglowiec – od tej pary zależy morska prosperita regionu. Ponad wszystkimi górują Apollo, bóg światła słonecznego (z aureolą wokół

³² *Le Duche de Pomeranie...*, Paryż II połowa XVIII w., BGUS K.1138.

³³ *The Dukedom of Pomerania...*, Londyn około 1685, BGUS K.1135.

³⁴ W *Ikonologii* C. Ripy żuraw oznacza czujne strzeżenie, por. C. Ripa, *Ikonologia*, Kraków 2002, ss. 242, 318.

³⁵ *Pomerania Vtraque cum insertis vicinisq ditionibus curante Christoph Weigelio Norimb*, BGUS K.1505.

³⁶ *Ducatus Pomeraniae novissima Tabula...[Cum Privileg. Sacrae Caesaræ Majest.]*, Norymberga 1716 / ok. 1730; BGUS K.1149, K.1150.

głowy) i pomyślnych wróżb oraz Artemida, patronka ludzi morza; jej głowę zdobi diadem z księżycy, której to planety jest boginią. Bijące pioruny i płonący lont becзки z prochem dopełniają dramaturgii przedstawionych wydarzeń.

Inna mapa pomorska Homanna, przedstawiająca Rugię³⁷, a wydana około 1715 roku, również zawiera ozdobne motywy mitologiczne, nawiązujące do morskiego charakteru Pomorza. Oto z lewej strony kartusza stoi pan mórz – Neptun, trzymający trójząb i opierający nogę na delfinie. Z prawej zaś strony ukazano w pozycji półleżącej postacie mężczyzny i kobiety. Mężczyzna w prawej ręce trzyma wiosło, lewą opiera na dzbanie, z którego wylewa się silnym strumieniem woda. Leżąca u jego boku kobieta w wieńcu na głowie również trzyma dzban. Wszystkich otacza woda, u brzegów widoczne są szrafowane płycizny. Ponieważ bogów rzecznych starożytni przedstawiali na ogół jako młodych, leżących mężczyzn³⁸, można przypuszczać iż para w kartuszu tytułowym symbolizuje największą, „żeńską” rzekę Pomorza – Odrę.

Kompozycje podobne jak u Homanna widzimy u jego wielkiego ucznia – wspomnianego już Seuttera. U swego mistrza uczył się rytownictwa, i jego wpływ widoczny jest zarówno na mapach samego założyciela augsburskiej oficyny jak i jego następców. Nie tylko zresztą wyraźne podobieństwo dostrzegamy w warstwie wizualnej mapy – także treść kartograficzna na ogół bywa kopią opracowania norymberskiego wydawcy. Kartusz tytułowy wspomnianej sześciopokładowej mapy Pomorza³⁹ stanowi szczytowy i najdoskonalszy przykład symbolicznego przedstawienia charakteru i znaczenia regionu w kartografii pomorskiej (ilustr. 5). Centralną postacią imponującego, rozbudowanego kartusza jest postać siedząca na tronie o dobrotliwym wyrazie twarzy, przystrojona w bogate szaty i koronę książęcą – symbol dawnej zwierzchności nad całym Księstwem. U jego stóp stany pomorskie składają dary: płody rolne, ryby, owoce. Z boku Mars prezentuje plany fortyfikacji miejskich (symbol wielu twierdz pomorskich) a zza jego pleców spogląda Hermes – bóg podróżników i kupców. Na przepływające w pobliżu okręty wojenne spogląda Artemida przystrojona diademem z księżycy, trzymająca wyrwijące się psy myśliwskie. Po drugiej stronie z kolei rybak z siecią zwraca się do władcy mórz – Neptuna z prośbą o udane połowy. Nad wszystkimi czuwa z ponad chmur Opatrzność. Pomorze jawi nam się jako wyidealizowany kraj kwitnącego handlu, urodzajny we wszystkie dary natury. Czuwają nad nim bogowie i Opatrzność. Ale jest to też kraj zbrojny (okręty), gotowy do obrony (fortyfikacje) i ataku (wyrwijące się psy), silny. Obraz Pomorza jakim nigdy nie było, Pomorza rozdartego między dwa państwa, co symbolizują herby umieszczone obok Opatrzności – Prus, Pomorza i Szwecji.

Mapa ta z jeszcze jednego powodu zasługuje na uwagę – oto jest bodajże jedynym tak późnym opracowaniem, na którym przedstawiono stwory morskie. I to niejeden, ale całe ich stado wynurza się z morskich fal, płynąc w kierunku wschodnim.

³⁷ *Insulae et Principatus Rugiae cum vicinis Pomeraniae...*, BGUS K.1115.

³⁸ Por. A. Krawczuk, *Rzeczni bogowie starożytnych*, „Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia”, t. 7, 1998, s. 102.

³⁹ Por. przypis 23.

WNIOSKI KOŃCOWE

Analizując sposoby przedstawiania okrętów na mapach pomorskich można wyróżnić dwa okresy w sposobach ich prezentacji. Pierwszy, trwający do około połowy XVII wieku, wiąże się z dominacją kartografii niderlandzkiej i panowaniem Holendrów na Bałtyku. Ponieważ cała licząca się produkcja kartograficzna ówczesnej Europy skoncentrowana była głównie w Amsterdamie, ukazywane na mapach jednostki pływające często można wyraźnie zidentyfikować jako holenderskie. Zaznaczanie w ten sposób dominacji Holandii w żegludze bałtyckiej było częste i ze wszech miar zrozumiałe. Zdaje się, że podkreślanie morskiego charakteru regionu miało znaczenie zupełnie wtórne – ani Księstwo Pomorskie, ani potem Brandenburgia nie były potęgami morskimi, ich znaczenie w żegludze bałtyckiej wynikało raczej z pozycji poszczególnych miast niż z całego państwa. Ponieważ okres ten nie obfitował w zbrojne konflikty, w których prowadzono by walki na Bałtyku w rejonie Pomorza i mające bezpośredni wpływ na jego losy, bardzo rzadko pojawiają się na mapach okręty wojenne. Często za to prezentowane są najpopularniejsze – holenderskiego pochodzenia – nieuzbrojone okręty handlowe, fleuty. Przedstawione są statycznie, dostojnie, płyną spokojnie z na wpeł zwinionymi żaglami. Dominacja Holandii na Bałtyku zdawała się być nie zagrożona.

Co ciekawe, kilkadziesiąt lat dominacji kartografii francuskiej nie wnosi nic nowego do prezentacji okrętów na mapach. Dziwi to tym bardziej, iż Francja należała do czołowych potęg morskich ówczesnej Europy. Jednak jak widać Bałtyk nie należał do sfery zainteresowań morskich tego państwa. Stąd drugim okresem wprowadzającym na mapy pomorskie okręty był wiek dominacji oficyn niemieckich. Jednak w tym okresie przedstawianie jednostek pływających ma stanowić komentarz do aktualnej sytuacji politycznej i raczej nie wiąże się z planami hegemonii Niemiec na Bałtyku. Prawie zawsze przedstawiane są okręty wojenne, często w walce. Wszak jest to czas zmiany dominujących potęg bałtyckich – w miejsce Szwecji i z czasem Holandii zjawia się Rosja. Również większa jest aktywność na tym akwenie najpotężniejszego mocarstwa morskiego – Anglii. Na ogół okręty przedstawiano w walce, dominują wśród nich duże okręty liniowe i mniejsze fregaty.

Oddzielny element stanowią wszelkiego rodzaju sceny alegoryczne umieszczone głównie w kartuszach. Tutaj szczególnie późny barok i rokoko ze swoją dynamiką i żywiołowością wprowadziły zawołany komentarz do aktualnej sytuacji politycznej, co w przypadku Pomorza, będącego obszarem sporu dwóch potęg – Brandenburgii i Szwecji miało szczególne uzasadnienie. Postacie i sceny umieszczone w kartuszach tytułowych przede wszystkim podkreślały charakter regionu, często jednocześnie próbowały komentować sytuację polityczną. Niestety, pomijając ich dekoracyjność, komentarz ten na ogół nie odpowiadał rzeczywistości, co było często odzwierciedleniem nieaktualnej treści mapy. Zarówno Homann, jak i kopiujący go Seutter byli przede wszystkim artystami, doskonałymi sztycharzami. Stawiając na zysk i opanowanie rynku przywiązywali drugorzędną rolę do wierności historii i geografii. Odbiło się to, bo i odbić musiało w okresie kartografii naukowej, na kondycji obu firm. Chociaż obie oficyny istniały długo (Homanna przez 146 lat), przeżywały ciągle kryzysy i nigdy nie osiągnęły już takiej świetności jak w I połowie XVIII wieku.

Z czasem dekoracyjność zaczęła ustępować treści, wiek Oświecenia i Rozumu

zwrócił uwagę na praktyczny, naukowy aspekt kartografii. Mapy końca XVIII i XIX wieku pozbawione są jakichkolwiek „zbędnych” dodatków, może poza ozdobnym liternictwem. Wtedy to w kartografii nauka zerwała ze sztuką, spychając ją do lamusa i wyznaczając nowy, trwający do dziś, rozdział w rozwoju tej dziedziny nauki.

Zusammenfassung

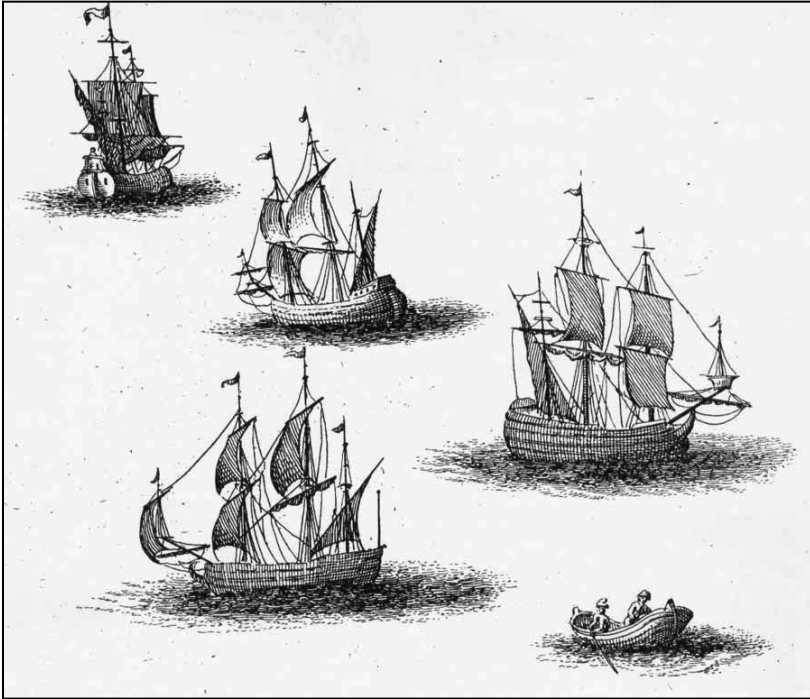
Nautische Elemente und Motive,
die mit der Meeressymbolik verbunden sind
auf den pommerschen Landkarten des 16. und 18. Jh.

Wenn man sich die alten Landkarten anschaut, sind ihre dekorativen Motive sehr bemerkenswert. Ganz verschiedene Schmuckelemente, die für die entsprechende Region charakteristisch sind (oder für die Vorstellungen über diese Region), haben ursprünglich eine integrale Einheit gebildet.

Am Anfang war es eine Reminiszenz an die mittelalterliche Kartographie „des Mythos und Dogmas“, mit der Zeit aber sind sie nach der entsprechenden Regel eingesetzt worden. Die Wasserfahrzeuge, die auf den pommerschen Landkarten Ende des 16. Jh. erscheinen – sofern sie ganz genau dargestellt waren und man sie identifizieren konnte – lassen zusammen mit unseren historischen Kenntnisse den auf diese Weise dargestellten Inhalt erkennen. Ähnlich war es mit reich verzierten Titeltartuschen. Hier war es üblich antike Symbole zu benutzen, die auch an den maritimen Charakter der Region erinnerten.

Man kann feststellen, dass man die Landkarten in beiden Fällen bewusst reich verzierte. Es stand im Einklang mit der entsprechenden Epoche, es war auch für das Land charakteristisch, in dem man entsprechende Landkarte machte.

Die Landkarten sind oft eine sehr reiche Quelle nicht-geographischen Wissens über eine Region. Diese Quelle wird aber sehr oft unterschätzt.



Ilustr. 3. Fragment mapy A.C. Seuttera (BGUS K.1507)



Ilustr. 4. Kartusz mapy J.B. Homanna (BGUS K.1149)



Ilustr. 5. Kartusz mapy A.C. Seuttera (BGUS K. 1507)