

Warszawa, dnia 24 października 2022 r.

Dr hab. Bartosz Kontny, prof. ucz.
Wydział Archeologii
Uniwersytet Warszawski
ul. Krakowskie Przedmieście 26/28
00-927 Warszawa

Recenzja rozprawy doktorskiej mgr. Michała Grabowskiego,
pt. „Szkutnictwo lokalne w rejonie Zatoki Gdańskiej w XIV–XIX wieku w świetle badań
archeologicznych” (377 ss., 97 rycin, 17 tabel)

Tytuł pracy, ocena układu pracy, podziału treści, kolejności rozdziałów

Tytuł pracy odpowiada zasadniczo jej zawartości, ale zastosowany w nim termin „rejon Zatoki Gdańskiej” jest mylący, bowiem w pracy zaprezentowano również wraki z obszaru Zalewu Wiślanego, który w pojęciu Zatoki Gdańskiej się nie mieści. Ramy chronologiczne wybrane zostały trafnie, czego dowodzą m.in. konkluzje dysertacji. Trafnym rozwiązaniem byłoby natomiast zastosowanie w tytule pojęcia „źródeł archeologicznych”, miast „badań archeologicznych”, bowiem nie wszystkie z omawianych wraków badano metodami archeologicznymi (vide: wrak z Gdańska-Ołowianki), wszystkie natomiast spełniają kryterium „źródła archeologicznego”.

Praca obejmuje 12 rozdziałów, obejmujących: zagadnienia wstępne (w tym charakterystykę źródeł i stanu badań oraz sformułowanie celu i zakresu pracy), prezentację skutnictwa okresu poprzedzającego przyjęte ramy czasowe dysertacji, następnie omówienie ośrodków skutniczych, dokładną prezentację bazy źródłowej, tj. wraków (to najobszerniejsza część dzieła), analizę przemian w skutnictwie w przyjętym spektrum czasowym, wreszcie wnioski i zestawienie literatury. Zastosowany podział treści i kolejność poszczególnych rozdziałów uznać należy za właściwy i klarowny.

Ocena merytoryczna

Cel i zakres pracy zostały sformułowane właściwie – rzeczywiście przyjęty temat jest ważki i możliwy do zbadania w świetle nowopozyskanych źródeł archeologicznych. Kwestie terminologiczne ujęte zostały w sposób interesujący. Szkoda jednak, że Autor po zaprezentowaniu poglądów (często rozbieżnych, zwłaszcza definicja łodzi i statku) różnych badaczy, nie zdecydował się na sformułowanie własnego zdania, lecz zastosował unik, polegający na ograniczeniu zastosowaniu wspomnianych terminów i zastąpieniu ich pojęciem „jednostka pływająca”. Jestem również zdania, że w tym podrozdziale znaleźć się powinno miejsce na definicje terminów skutniczych stosowanych w pracy (alternatywnym rozwiązaniem byłoby umieszczenie w pracy glosariusza terminów technicznych). Stan badań zaprezentowano adekwatnie, przekonująco uzasadniając podjęcie badań nad skutnictwem XIV–XIX w. Zasadnie ukazano także niearcheologiczne źródła do badań nad budową łodzi i statków w omawianych ramach czasoprzestrzennych; co prawda nie wykorzystano ich w pracy w sposób wyczerpujący (por. zwłaszcza źródła pisane).

Rozdział 2, poświęcony skutnictwu do okresu późnego średniowiecza, uznaję za najłabszy w całej pracy. Zagadnienie to nie zostało przez Autora poznane w satysfakcjonującym stopniu. W partii dotyczącej epoki kamienia nie podano przyporządkowania kulturowego przywoływanych stanowisk. Zastosowane w tekście powiązanie z „łowcami reniferów” jest rozwiązaniem nieprecyzyjnym: w rzeczywistości chodzi o kultury z kręgu z ostrzami trzoneczkowatymi (m.in. kultura ahrensberska – znalezisko z Husum¹). Posłużenie się przy tym podręcznikiem z 1983 r., przeznaczonym dla studentów historii (nie: archeologii!) autorstwa J.K. Kozłowskiego i K. Godłowskiego, jako źródłem wiedzy na temat epoki jest zdecydowanie nie na miejscu, niczego nie ujmując wybitnym autorom tejże pozycji. Mgr Michał Grabowski wśród najstarszych źródeł do poznania dawnych jednostek pływających wymienia petroglify ze Slettnes w Norwegii, przy czym przywołuje je za A. Pydynem (2011), a zasadą powinno być przecież sięganie do oryginalnej publikacji źródłowej. Oryginalna publikacja z „International Journal of Nautical Archaeology” z 2007 r., autorstwa S. Stöltinga, jest przy tym łatwo osiągalna. Najwyraźniej nie jest mu znane starsze odkrycie ryty naskalnego z Valle w Norwegii (publikowane niedawno w „Oxford Journal of Archaeology” przez Jana Magne Gjerde). Stosowane przez Autora pojęcie „kultura Ertebølle-Ellerbek” (na s. 40 błędnie jako „Ertobølle-Ellerbeck”)

¹ Nota bene Autor błędnie podaje nazwę stanowiska jako „Husumer Hafeschlese” (s. 40), co w języku niemieckim oznacza służę portową w Husum (powinno być zresztą „Hafenschleuse”).

zastąpione zostało w zasadzie tylko przez pierwszy człon nazwy. Omawiając łodzi z tej jednostki kulturowej Autor opiera się znowu na syntezach, nie docierając do prac źródłowych; być może stąd wyraźne niedoszacowanie zbioru łodzi jednopiennych z tej kultury – ograniczono się do trzech egzemplarzy z Tybrind Vig, podczas gdy znanych jest ich blisko 30; pominięto także znaleziska pagajów z tej kultury, rzucających pewne światło także na kwestię konstrukcji łodzi. W omówieniu znanych koncepcji genezy łodzi (s. 39–40) zupełnie pominięto poglądy B. Greenhilla, S. McGraila czy O. Crumlin-Pedersena, mające fundamentalne znaczenie w tej kwestii. W passusie dotyczącym okresu neolitu zaprezentowany został pogląd o niestosowaniu łodzi do polowań morskich; uznano, że „na fok i morświny polowano na brzegu” (s. 41; nie muszę dodawać, że w przypadku krewniaka delfina jest to pomysł daleki od rzeczywistości). Znajomość skórzaków u schyłku paleolitu i w epoce brązu nakazuje zastanowić się nad tym problemem znacznie poważniej, niżli ma to miejsce w recenzowanej pracy.

W zasadzie w ogóle pominięto w niej skutnictwo epoki brązu, mimo bardzo licznych źródeł ikonograficznych z kręgu nordyjskiego (wizerunki naskalne oraz przedstawienia na wyrobach brązowych, zwłaszcza brzytwach), pozwalających na prześledzenie nurtów rozwojowych w zakresie budownictwa łodzi skórzanych i drewnianych. Zagadnienie to ma kapitalne znaczenie w dyskusji na temat genezy łodzi klepkowych. Nie zostały przywołane znaleziska czołen z epoki brązu (z epoki kamienia tylko 2 sztuki – ze Szlachcina i oraz Moczysk [powinno być: Moczyska]), wczesnej epoki żelaza i okresu przedrzymskiego, a przecież nie są one liczne i warto było je uwzględnić (np. dłubanka z jeziora Lubanowo).

Znaleziska z okresu wpływów rzymskich omówiono z kolei bardzo pobieżnie. Na dowód wzrostu roli transportu wodnego w związku z funkcjonowaniem szlaku bursztynowego w okresie rzymskim (istniał w najlepsze już w okresie przedrzymskim!) przytoczonych zostało 5 pochówków łodziowych z Weklic. W rzeczywistości było ich tam znacznie więcej: M. Natuniewicz-Sekuła i Ch. Rein Seehusen wymieniają ich 13 (Natuniewicz-Sekuła, Rein Seehusen 2010, *Baltic connections. 'Some remarks about studies of boat-graves from Roman Iron Age. Finds from Slusegård and Weklice cemeteries'*, [w:] U. Lund Hansen, A. Bitner-Wróblewska (red.), *Worlds apart?*), a liczba ta jeszcze wzrosła. Wymienione analogie z nekropoli w Slusegård na Bornholmie przywołano ponownie nie sięgając do źródłowej pracy (tu: O. Crumlin-Pedersen w III tomie *Slusegårdgravpladsen*). Z tego też

względu podano, że takie jednostki mogły pomieścić 2–3 pasażerów, tymczasem – jak podaje O. Crumlin-Pedersen – znaleziska bornholmskie reprezentują trzy kategorie wielkościowe, z których największe zdolne były unieść dziesięcioosobową załogę (por. także dłubankę z bagna Vaale w Szlezwiku). Jednostki takie wykorzystywano do żeglugi przybrzeżnej, jeśli chodzi o odkrycia z Weklic – zapewne po Zalewie Wiślanym, mającym wówczas – jak dowiodły badania Marii Kasprzyckiej (*Tło paleogeograficzne osadnictwa Żuław Elbląskich w pierwszym tysiącleciu naszej ery*, Adalbertus 5, Warszawa 1999) – znacznie większy zasięg niż obecnie (pozostałością dawnej zatoki jest jezioro Drużno). W omówieniu szkutnictwa okresu protohistorycznego zupełnie pominięto znaleziska łodzi klepkowych: oprócz ich drobniejszych części znajdujących na ofiarnych stanowiskach bagiennych w basenie Bałtyku (Ejsbøl, Vimose), absolutnie konieczne było uwzględnienie łodzi z Hjortspring (datowanej jeszcze na starszy okres przedrzymski)² oraz trzech jednostek z Nydam (kilka lat temu ukazała się ich najnowsza publikacja F. Riecka, *Nydam Mose*, t. 2 i 4: *Die Schiffe*, red. A. Rau, Aarhus 2014), ale przecież znane są one od XIX w.). Należało w tym miejscu nawiązać do znalezisk dwu wręgów: z okresu rzymskiego oraz z okresu wędrówek ludów, obu znalezionych w Zatoce Puckiej, a dowodzących stosowania techniki wyciosowo-przewiazowej (informacja o nich pojawia się w innej części pracy i ma charakter jedynie zdawkowy). Warto zauważyć, że na stosowanie typów łodzi znanych ze Skandynawii także na południowych wybrzeżach Morza Bałtyckiego, zdają się wskazywać pośrednio znaleziska ze stanowisk ofiarnych, zwłaszcza Vimose na Fionii, gdzie ofiarowano broń zdobytą na najeźdźcach z obszaru ziem dzisiejszej Polski – kultury przeworskiej, kręgu zachodniobałtyjskiego, a być może także kultury wielbarskiej, o czym miałem okazję napisać w kilku miejscach). Nie poruszono także przekazów historycznych, wskazujących na stosowanie jednostek pływających na Bałtyku: Tacytowej informacji o łodziach Swionów, jak również przekazu Jordanesa o przybyciu do Gothiskandy na 3 łodziach plemion Wizygotów, Ostrogotów i Gepidów. A przecież pozostaje jeszcze obecność Rzymian na Bałtyku, potwierdzona przez kilka starożytnych źródeł pisanych (flota Augusta w 5 r. po Chr.) oraz archeologicznych (dystrybucja importów w młodszym i późnym okresie rzymskim, sugerująca transport

² Znalezisko to przywołane zostało dalej, na s. 49, wraz z łodzią z Nydam (opisano je jako wraki, podczas gdy były to jednostki ofiarne), przy czym nie podano o którą z łodzi nydamskich chodziło. Przywołano je tylko jako tło dla znalezisk średniowiecznych łodzi klepkowych. W tym miejscu narracja staje się niespójna.

cennych i delikatnych przedmiotów, np. szklanych naczyń, wyspecjalizowanymi środkami transportu morskiego, którymi nie dysponowali barbarzyńcy).

Przejście do problematyki wczesnośredniowiecznej odbywa się w dysertacji w pominięciu znalezisk z okresu wędrówek ludów (choćby Kvalsund, Gredstebro, pochówki łodziowe z okresu Vendel, ale także z Sutton Hoo – to ostatnie pochodzi wprawdzie ze Wschodniej Anglii, ale reprezentuje szkutnictwo typu skandynawskiego). Pojawienie się Słowian na południowych wybrzeżach Bałtyku Autor datuje na V–VI w., co jest jawnym błędem (por. choćby 2 tomy „Migration Period Between the Oder and the Vistula” pod red. A. Bursche, J. Hinesa i A. Zapolskiej). Na s. 43 jako źródło informacji o umiejętnościach szkutniczych Słowian podawana jest praca P. Smolarka (1969), a nie zostały przytoczone źródła bizantyjskie. W dyskusji na temat przekształcenia się dłubanek w łodzie klepkowe (s. 44–45) Autor wsparł się poglądami P. Smolarka, nie dostrzegając wielkiej dyskusji na ten temat, w której głos zabierał m.in. O. Crumlin-Pedersen. Zabrakło mi też odniesienia do znalezisk archeologicznych, które mogłyby falsyfikować przytoczone koncepcje.

W prezentacji zagadnienia pojawienia się napędu żaglowego na Bałtyku przywołane zostały (s. 48) jednostki celtyckich Wenetów (za G. Bassem, a nie na właściwym źródłem, tj. „Commentarii de bello gallico” Cezara), co jednak nie ma wiele sensu, gdyż szkutnictwo na terenie zachodniej Europy rozwijało się inaczej, niż w basenie Morza Bałtyckiego. Wprowadzenie żagla na tym ostatnim obszarze Autor datuje na VIII w., ale jest to przedmiotem sporów, w których przywołuje się m.in. wizerunki łodzi na stelach gotlandzkich, grób łodziowy z Sutton Hoo etc. Próżno by szukać śladu tych dylematów w rozdziale 2.

Autor wspomina o emporiach jako miejscach, w których dochodziło do kontaktu z technikami szkutniczymi, z czym należy się zgodzić. Pojawienie się owych centrów datuje on na 1. połowę VIII w. (s. 51), cytując zresztą pracę poświęconą archeozoologii, nie zaś procesowi pojawiania się emporiów (Schmölcke, Jöns 2013). Tymczasem zjawisko ma wcześniejszą datację, bowiem tzw. miejsca centralne istniały już w okresie rzymskim, np. Sorte Muld, Uppåkra, Gudme, a w przypadku Lundeborgu (gospodarcze zaplecze Gudme) udokumentowano istnienie warsztatów, w których naprawiano łodzie.

W kilku miejscach pracy Autor odwołuje się do pruskich tradycji szkutniczych, przywołując jako ich przykład łodzie z Janowa Pomorskiego (Truso) i przyjmując nordyjską tradycję szkutnictwa Prusów (s. 23, 51, 297). Pogląd taki był wprawdzie sformułowany w

literaturze przedmiotu, lecz przecież podstawy do takiego rozumowania są wątpliwe: pozostałością wraków z Truso są w zasadzie jedynie nity łączące klepki poszycia, przy czym ich liczba jest zastanawiająco mała. Należy pamiętać, że populacja Truso miała zapewne charakter wieloetniczny, a śladów kultury wikingów jest tu aż nadto, zatem pruski „copyright” na owych łodziach budzi poważne wątpliwości. Także łódź bągarcka, uznawana za przykład pruskiego szkutnictwa wczesnośredniowiecznego, wymagałaby poważnej weryfikacji. Wymieniana była jednym z tchem z łodzią fromborską, która okazała się znacznie młodsza niż przypuszczano (jak dowiódł W. Ossowski) i nie może być egzemplifikacją pruskich technik budowy łodzi.

Nie mogę się również zgodzić z poglądem, zgodnie z którym kołki zaczęto stosować w na terenie „Wielkiej Brytanii” (powinno być: Brytanii) na skutek ekspansji słowiańskiej tradycji szkutniczej (s. 52). Kołki drewniane zostały zastosowane najprawdopodobniej już do mocowania poszycia łodzi z Sutton Hoo na początku VII w., a w basenie Bałtyku na VII w. datowana jest podobnie wykonana łódź klepkowa z Gredstebro. Jeszcze wcześniejsza jest dłubanka z Vaale w Szlezwiку, datowana na okres rzymski, do której za pomocą kołków zamocowano dodatkowy pas poszycia.

Lepiej wygląda omówienie jednostek wczesnośredniowiecznych, choć i tu wskazać można niedociągnięcia: w omawianiu szkutnictwa wikińskiego nie poruszono tak ważnych odkryć jak pochówki łodziowe z Ladby na Fionii oraz Salme na wyspie Saaremaa.

Rozdział 2 nie nastrojał optymistycznie do dalszej lektury. Na szczęście w dalszych partiach dysertacji Autor wykazuje się znacznie większą wiedzą i lepszym warszatem naukowym. Prezentacja lokalnych ośrodków żeglugi nad Zatoką Gdańską i na Zalewie Wiślanym jest udana i wyczerpująca. Warto jedynie zwrócić uwagę na niedostatki w zakresie prezentacji Zalewu Wiślanego (podrozdział 3.2): nie wykorzystano tu informacji o zmianach zasięgu tego akwenu, zawartych w opracowaniach S. Uścińowicza oraz wspomnianej pracy M. Kasprzyckiej. Brakuje również odniesień do archeologicznej grupy elbląskiej i jej ożywionych kontaktów ze Skandynawią, z formującym się Truso w tle, potencjalnej roli grodziska w Tolkmicku dla kontroli handlu morskiego, nie wspominając o innych grodziskach pruskich w regionie.

Starannie opisane zostały także ośrodki stoczniowe w Gdańsku i Elblągu (rozdział 4), przy czym prezentacja ma charakter wieloaspektowy, uwzględniający lokalizację i jej zmiany, zaplecze materiałowe, organizację pracy etc., wszystko to w perspektywie historycznej. Błąd

wkradł się do podrozdziału poświęconego gdańskiemu ośrodkowi skutniczemu, gdzie statek „Pierre de la Rochelle” określony został jako karawela (s. 126), podczas gdy była to znacznie większa karaka.

Największym profesjonalizmem wykazał się jednak Autor w kolejnych rozdziałach, prezentujących poszczególne wraki z rejonu Gdańska (rozdział 5), Zatoki Puckiej (rozdział 6), i Zalewu Wiślanego (rozdział 7). Omówiono tu historię odkryć, wartość zachowanych szczątków dla rekonstrukcji jednostek, uwzględniono niezwykle staranny i przejrzysty opis techniczny oraz datowania. Niewątpliwym atutem pracy jest przedstawienie własnych prób rekonstrukcji powyższych jednostek pływających (zróżnicowanie metod rekonstrukcyjnych zależało od stanu zachowania jednostek). Ta obszerna partia jest w mojej ocenie bardzo dobra, znacznie lepiej dopracowana niż inne części dysertacji, także pod względem językowym: odbiór pogarszają jedynie liczne błędy stylistyczne (choć znacznie rzadziej składniowe czy gramatyczne, np. „maż” zamiast poprawnego „maży” – s. 225). Zabrakło mi ponadto choćby krótkiego ustosunkowania się do smutnych losów wraku Puck P-1. Pragnę także zwrócić uwagę na ryc. 83, autorstwa Christopha Hartknocha, na której uwidoczniono frachtowiec zaopatrzony w wegery. Niestety, Autor nie skomentował nijak tego elementu konstrukcyjnego ani w tym miejscu, ani w całej pracy.

Clou dysertacji jest syntetyczne ujęcie przemian w skutnictwie XIV–XIX w. w przyjętych ramach terytorialnych. Za Janem Billem przyjęto koncepcję analizy zmian poszczególnych elementów konstrukcyjnych, co okazało się pomysłem wielce udanym. Analizy zmienności stępki, stew, nadstępki, wzdłużników, usztywnień poprzecznych, wreszcie poszycia (z uwzględnieniem metod pozyskiwania desek) prowadziły Autora do przekonującej konkluzji o przełomie technologicznym, który nastąpił w skutnictwie w 2. połowie XIII i w XIV w. W rozdziale tym wskazać mogę tylko jedno poważniejsze uchybienie, tj. powrót do niepogłębionych stwierdzeń na temat genezy łodzi klepkowych, pomieszczonych w rozdziale 2. Stwierdzenie, że „wykształcenie się stępki następowało poprzez stopniową redukcję burt dłubanki na rzecz coraz bardziej rozbudowanych struktur klepek poszycia” (s. 286) jest upraszczające, a sprawa wymaga dyskusji uwzględniającej różne tradycje skutnicze:

- łodzie jednopienne o poszerzanych burtach, zaopatrywane we wręgi, przy czym mamy do czynienia z przykładami dodawanych do nich klepek poszycia (np. Vaale w Szlezwiku czy Björke w Szwecji),

- tradycje skórzakowe: najstarsza znana łódź klepkowa w basenie Bałtyku z Hjortspring powieliła kształt skórzaków wyobrażonych na petroglifach, a za odskórzakową genezą przemawiają także pewne cechy techniczne,

- ewentualne tradycje rzymskie (G. Indruszewski zwracał uwagę na wpływ szkutnictwa rzymskiego na powstanie łodzi klepkowych w typie nydamskim, co w mojej ocenie jest mało przekonujące; jeśli jednak Rzymianie wpływali na Morze Bałtyckie – co wydaje się prawdopodobne – nie można tego aspektu pomijać).

Merytoryczną część pracy zamyka udana prezentacja uzyskanych wyników na tle zmian gospodarczych i politycznych (rozdział 9). Zabrakło mi w niej jasno sformułowanych postulatów badawczych, bo wyrażenie nadziei, że przyszłe badania uzupełnią obraz szkutnictwa (s. 324) trudno uznać za rozwiązanie wyczerpujące.

Ocena formalnej strony pracy

Kwestie formalne, tj. spis treści, sposób cytowania, przypisy dolne stosowane są przez Autora w sposób nie budzący istotnych zastrzeżeń. Jedynie przywoływanie źródeł pisanych jest niezgodne ze standardami naukowymi: są one cytowane za omówieniami, bez odwołania to numeracji rozdziałów i wersów, nie ma ich także w zestawieniu literatury (np. s. 52).

Znacznie mniej korzystnie prezentują się kwestie językowe: w dysertacji roi się od błędów o różnym charakterze: fleksyjnym, składniowym, leksykalnym, stylistycznym, interpunkcyjnym (powszechne, zwłaszcza zastosowanie przecinków, dywizów i półpauz oraz odstępów), a niekiedy nawet ortograficznym (np. „Zakon Krzyżacki” pisany wielkimi literami – s. 81 – wbrew normie ortograficznej, która wielkie litery rezerwuje dla pełnych nazw własnych zgromadzeń zakonnych). Ich bardzo duża liczba nie pozwala na przywołanie wszystkich, zwrócę zatem uwagę na te, które się powtarzają. Wśród błędów fleksyjnych wskażę zatem nieprawidłowe stosowanie formy „wraka” zamiennie z „wraku” w dopełniaczu, podczas, gdy tylko drugie rozwiązanie jest właściwe, a także użycie wyrazu „twardziel”, używanego w rodzaju męskim, a nie – poprawnie – żeńskim. Rzeczownik „ilość” stosowany jest synonimicznie z rzeczownikiem „liczba”, podczas gdy ten pierwszy odnosi się do rzeczowników niepoliczalnych, drugi zaś policzalnych (Autor nie stosuje się konsekwentnie do tej zasady). Niewłaściwie stosowany jest termin „planigrafia”, związany z określoną metodą badań powierzchniowych, podczas gdy Autorowi chodzi najwyraźniej o

„plan”. Wśród błędów interpunkcyjnych uderza stosowanie dywizów (często z odstępami po bokach), zamiast półpauz (bez odstępów), w przypadku podawania przedziałów liczbowych. Brakuje także odstępów przed numerami rycin, a także jednostkami miar (m), przy czym w przypadku ciężaru wyrażanego w tonach odstępów są już stosowane. W wyżej wymienionych przypadkach nie są zresztą konsekwentnie stosowane żadne rozwiązania.

Warstwa ilustracyjna została przygotowana bardzo starannie; wskazać można jedynie pojedyncze uchybienia, np. w przypadku ryc. 97 podpisy (nazwy wraków) nie pasują do ilustracji.

Powyższy stan rzeczy przypisuję pośpiechowi na etapie kończenia pracy: najprawdopodobniej zabrakło czasu na staranną korektę tekstu. Wyraźnie lepiej wypadają pod tym względem partie, w których prezentowane są poszczególne wraki, choć i tu zdarzają się niedociągnięcia.

Charakterystyka doboru i wykorzystania źródeł

Poza uwagami dotyczącymi rozdziału 2, wymienionymi wyżej i związanymi z czerpaniem wiedzy z omówień, z pominięciem publikacji źródłowych, nie zgłaszam istotnych zastrzeżeń. Z drobnych uchybień zwrócić pragnę uwagę na Christopha Hartknocha, którego obdarzono pierwszym imieniem „Johann” (s. 35).

Konkluzja

Temat pracy wybrany został właściwie, a dobór i wykorzystanie (przeprowadzona analiza) źródeł archeologicznych są adekwatne. Tezy mają przeważnie charakter kompletny. Wyjątkiem jest rozdział 2, który w mojej ocenie nie spełnia kryteriów naukowości. Także warstwa językowa pozostawia bardzo wiele do życzenia i wpływa negatywnie na ocenę całości. To wszystko nie zmienia faktu, że ustalenia Autora w zasadniczej części pracy uważam za przekonujące i bardzo wartościowe. Jestem zdania, że problem naukowy, jakim jest skutnictwo w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego w XIV–XIX w., rozwiązany został w sposób oryginalny. Autor wykazał się ogólną wiedzą teoretyczną w dyscyplinie oraz umiejętnością samodzielnego prowadzenia pracy naukowej. Sądzę, że praca powinna ukazać się drukiem – oczywiście bez rozdziału 2 (w obecnym kształcie) i po bardzo starannej korekcie językowej.

Stwierdzam, że rozprawa doktorska mgr. Michała Grabowskiego pt. „Szkutnictwo lokalne w rejonie Zatoki Gdańskiej w XIV–XIX wieku w świetle badań archeologicznych” spełnia kryteria stawiane rozprawom doktorskim w Ustawie z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 85 z późn. zm.). Wnoszę zatem o dopuszczenie rozprawy do dalszego postępowania, przewidzianego w procedurze uzyskania stopnia doktora w dyscyplinie archeologia.