

PÓŹNONEOLITYCZNY WĘZEL KOMUNIKACYJNY W STREFIE ŚRODKOWEJ NOTECI (ŻUŁAWKA MAŁA, GM. WYRZYSK)

(autoreferat wygłoszony w trakcie obrony pracy doktorskiej
w dniu 17 listopada 2003 r.)

WSTĘP

Problematyka późnoneolitycznego przełomu w systemach środków transportu w opracowaniach archeologicznych zagościła w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Stosunkowo szybko przyrost bazy źródłowej i ogólnie rozwój refleksji prahistorycznej rozszerzył zakres zainteresowań z samego faktu wykorzystywania wozu w epoce neolitu na funkcjonowanie w tym okresie szlaków, ich utwardzonych fragmentów – archaicznych dróg czy punktów węzłowych na ich trasach – przepraw, a konsekwentnie dalej także na ich znaczenie społeczne czy gospodarcze dla ówczesnych społeczności

W takim klimacie poznawczym na początku lat dziewięćdziesiątych doszło do odkrycia w dolinie Noteci stanowiska nr 1 w Żuławce Małej, gm. Wyrzysk: pozostałości drewniano-ziemnych konstrukcji przeprowowych, umożliwiających komunikację poprzez terasę denną tej doliny oraz towarzyszących im osad z różnych okresów epok neolitu i brązu. Rezultatem tych odkryć było sformułowanie hipotezy o funkcjonowaniu w tym rejonie przeprawy przez Noteć.

Celem podjętej pracy jest próba wyjaśnienia genezy i funkcji miejsca, na którym zarejestrowano stanowisko nr 1 w Żuławce Małej, jak też przyczyn, dla których tak konsekwentnie było ono zasiedlane przez kolejne społeczności w epoce neolitu i we wczesnej epoce brązu. Położenie stanowiska w obrębie doliny Noteci każe się domyślać funkcjonowania w tym rejonie przeprawy przez tę rzekę i związków miejscowego zasiedlenia z pradziejowym, noteckim szlakiem komunikacyjnym. Zasadniczym tematem niniejszej pracy są społeczności KAK ściśle związane z transmisją i adaptacją na Niżu Środkowoeuropejskim południowych, eneolitycznych wzorców kulturowych.

I. NEOLITYCZNE SZLAKI I ŚRODKI TRANSPORTU – HISTORIA BADAŃ, STAN ROZPOZNANIA. PERSPEKTYWA ZIEM POLSKI – NIŻU EUROPEJSKIEGO

Druga połowa IV i III tysiąclecia p.n.e. była okresem głębokich, ściśle ze sobą powiązanych, wieloaspektowych przekształceń społeczności, składających się na tak zwaną drugą rewolucję neolityczną. Swym zakresem objęły one zarówno życie społeczne (postępujące społeczne zróżnicowanie wewnątrz grup ludzkich), jak i gospodarcze (intensyfikacja chowu zwierząt, rozkwit wyspecjalizowanej produkcji rzemieślniczej, zajęcie pod osadnictwo obszarów dotąd leżących na uboczu itp.). Na tym tle zagadnienie funkcjonowania lądowych szlaków oraz wprowadzenie i upowszechnienie wozu jako nowego środka transportu nie później niż około 3400 p.n.e. rysuje się szczególnie atrakcyjnie, zwłaszcza jeśli genezę tych zjawisk połączyć z impulsami docierającymi do Europy z Bliskiego Wschodu, ściślej – z Mezopotamii.

Na gruncie polskiej literatury archeologicznej najbardziej zaawansowanymi próbami wyjaśnienia zagadnień związanych z funkcjonowaniem szlaków, użytkowaniem wozów i organizacją przepraw przez trudno dostępne tereny w epoce neolitu są prace A. Koško. Z perspektywy niniejszej pracy szczególnie istotne są ustalenia tego Autora odnośnie do społeczności „pucharowych”, zasiedlających rejon tzw. wyspy mątewskiej w III tysiącleciu p.n.e.

Badania wykopaliskowe prowadzone na stanowisku nr 1 w Żuławce Małej zaowocowały pozyskaniem źródeł, które zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i chronologicznym wpisują się w zarysowany wyżej obraz: kreowanej w późnym neolicie sieci drożności i tworzących ją społeczności. Co więcej, na stanowisku tym odkryto pierwsze w dziejach polskich badań archeologicznych drewniane konstrukcje przeprawowe (a zwłaszcza groblę ludności KAK), które, stanowiąc fragment udroźnionej przeprawy przez dolinę Noteci (ściślej – technicznie zabezpieczonego odcinka przeprawy brodowej), są równocześnie najstarszymi znanymi obecnie dowodami funkcjonowania lądowych szlaków na Niżu Polskim.

W ten sposób odkrycie to wpisało się w aktualną dyskusję o późnoneolitycznym przełomie w środkach transportu oraz drożności. Zagadnieniu temu – ujmowanemu zarówno przez pryzmat mikroregionalny (rejon przeprawy przez Noteć w Żuławce Małej), jak i regionalny (społeczności KAK w dorzeczu środkowej i dolnej Noteci) – poświęcona jest niniejsza praca.

II. PRÓBA REKONSTRUKCJI ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO REJONU OSIEKA W OKRESACH ATLANTYCKIM I SUBBOREALNYM

Na ukształtowanie powierzchni rejonu strefy przeprawowej istotny wpływ miały procesy eoliczne. W chłodnych i suchych okresach starszego i młodszego dryasu powstało na analizowanym obszarze kilka ciągów wydm, z których duża część usypanych w strefie terasy dennej została następnie pokryta warstwą osadów biogenicznych. Na mniejszą

skąłę procesy eoliczne pojawiły się również w okresach atlantyckim i subborealnym. Miały one jednak zasięg lokalny i ich genezy należałoby szukać w destrukcyjnej dla szaty roślinnej działalności człowieka. Warto tu zaznaczyć, że właśnie zlokalizowane w obrębie terasy dennej wydmy i wały wydmowe, wykorzystywane jako swego rodzaju pomosty komunikacyjne, stały się czynnikiem, który działał stymulująco na późniejsze procesy osadnicze.

Z punktu widzenia problematyki podejmowanej w niniejszej pracy szczególnie istotne są, występujące w obrębie terasy dennej, czwartorzędowe osady biogeniczne. Ich sedimentacja rozpoczęła się w początkach holocenu wraz z ociepleniem klimatu, a swoje apogeum osiągnęła w okresie atlantyckim. W rejonie badanych wykopaliskowo stanowisk nr 1 i 4 w Żuławce Małej ostatnie warstwy biogeniczne pochodzą z okresu subborealnego. Najprawdopodobniej analogiczna sytuacja występuje na całym omawianym obszarze.

III. ETAPY ZASIEDLANIA STREFY PRZEPRAWOWEJ W REJONIE OSIEKA NAD NOTECIĄ W EPOCE NEOLITU I WCZESNEJ EPOCE BRĄZU

Na analizowanym obszarze rozpoznano 141 stanowisk z epoki neolitu i wczesnej epoki brązu. Obok dominującej grupy punktów i śladów osadniczych o nieokreślonej szczegółowej chronologii, są to pozostałości osadnictwa ludności:

- kultur cyklu wstęgowego,
- kultury pucharów lejkowatych,
- kultury amfor kulistych,
- z interstadiu epok neolitu i brązu.

Na obecnym etapie rozpoznania historii strefy przeprawowej w Żuławce Małej można wyróżnić trzy główne etapy jej rozwoju:

I – etap inicjacji funkcji strefy przeprawowej, dzielący się na trzy podetapy związane z osadnictwem ludności KCWR, KPCW i KPL (ewolucja: od punktu etapowego społeczności „wstęgowych” do powstania węzła komunikacyjnego i załączków stałych dróg lądowych);

II – etap stabilizacji funkcji strefy przeprawowej, obejmujący okres osadnictwa ludności KAK (apogeum eksploatacji analizowanego skrzyżowania szlaków, utrwalenie przebiegu połączeń lądowych);

III – etap dezintegracji funkcji strefy przeprawowej (najsłabiej obecnie rozpoznany), związany z osadnictwem społeczności zaliczanych do INB.

Opierając się na analizach radiowęglowych, można przyjąć, że etapy te kształtowałyby się następująco:

- I – 5114±71–4937±111 BC – osadnictwo ludności KCWR,
- 4511±62–4458±70 BC – osadnictwo ludności KPCW,
- 4014±78–2727±113 BC – osadnictwo ludności KPL (apogeum przypadające zapewne na lata 3695±69–3506±160 BC);

II – 3215±111–2367±98 BC, osadnictwo ludności KAK (szczególnie intensywne w latach, co najmniej, 2540/2520–2448 BC);

III – 3100/3000–1522±72 BC – okres penetrowania i zasiedlania analizowanego obszaru przez społeczności zaliczane do INB.

Tysiąclecia IV i III p.n.e. były okresem dynamicznych przemian cywilizacyjnych na Bliskim Wschodzie. W bezpośrednim zasięgu oddziaływań tych procesów znalazły się społeczności zamieszkujące tereny Kotliny Karpackiej oraz stepu – lasostepu pontyjskiego. Za ich pośrednictwem nowe wzorce kulturowe, podlegające już częściowej transformacji, docierały w strefę Niżu.

Bez względu na szlaki, którymi owe wzorce kulturowe były transmitowane, ich głównym „odbiorcą” stały się na Niżu społeczności zasiedlające tereny Kujaw. Dopiero za ich pośrednictwem eneolityzacja rozprzestrzeniała się na tereny sąsiednie. Na tym etapie ujawniało się znaczenie istniejących już wcześniej węzłów komunikacyjnych, takich jak rejon Żuławki, który można wiązać z, sięgającym zapewne co najmniej środkowego neolitu, szlakiem komunikacyjno-wymiennym, łączącym Krajnę oraz Pałuki zachodnie, a także Pałuki wschodnie i Kujawy.

IV. OSADNICTWO LUDNOŚCI KULTURY AMFOR KULISTYCH W ZLEWNI ŚRODKOWEJ I DOLNEJ NOTECI

Jednym z najważniejszych fundamentów rozwoju każdej z populacji było i jest jej funkcjonowanie w sieci obiegu kulturowego, otrzymywanie i retransmitowanie różnego rodzaju wzorców kulturowych, czy wręcz udział w „wymianie puli genów” – zabezpieczający przed doborem wchodnim i wynikającymi z niego defektami genetycznymi. W tej sytuacji warunkiem istnienia każdej z grup było kreowanie, konserwowanie i kontrolowanie sieci więzi międzyregionalnych, a poprzez nie utrzymywanie szlaków – tj. stabilizowanie kontaktów z sąsiadującymi społecznościami.

Na analizowanym obszarze dorzecza środkowej i dolnej Noteci w ramach wydzielonych osiemnastu skupisk osadniczych KAK (łącznie 263 stanowiska), dostrzec można pozostałości bytowania różnorodnych grup ludności tej kultury – głównie grup wioskowych i mikroregionalnych. W rejonie Pałuk powstała stosunkowo gęsta sieć osadnicza, będąca integralną częścią „kujawskiej aglomeracji KAK”. W tych granicach w sposób naturalny powstała sieć drożności, umożliwiająca utrzymywanie kontaktów pomiędzy poszczególnymi społecznościami oraz z „centrum kujawskim”.

Zupełnie inaczej miała się rzecz na pozostałej części dorzecza środkowej i dolnej Noteci. Osadnictwo ludności KAK miało na tym obszarze charakter wyspowy, zaś wybór terenu pod zasiedlenie nie był przypadkowy. Konstatowane skupiska osadnicze wykazują tu ścisłą korelację z rejonami węzłowymi w istniejącej lub właśnie kreowanej sieci drożności. Z tej perspektywy można uznać, że podlegająca eneolityzacji społeczność KAK w dużej mierze zorganizowała, konserwowała i kontrolowała sieć połączeń

komunikacyjnych. Dzięki tej sieci drożności transmitowane były różnego rodzaju wzorce kulturowe – zarówno o znaczeniu lokalnym, jak i ponadregionalnym.

W dorzeczu środkowej i dolnej Noteci grupę wioskową tworzyły jedna do trzech tzw. rodzin podstawowych (o liczebności 5–6 osób). Stanowiły one część grupy mikroregionalnej (około 15–45 osób). Na analizowanym obszarze równocześnie funkcjonowało zapewne kilkanaście takich mikroregionów osadniczych (najprawdopodobniej nie więcej niż osiemnaście). Ich mieszkańcy – grupa licząca około 270–810 osób – tworzyli grupę regionalną lub byli częściami kilku takich grup. Była (lub były) to wspólnota komunikacyjna, którą w rezultacie kojarzenia małżeństw łączyły więzy pokrewieństwa i powinowactwa oraz wynikające z charakteru organizacji społecznej.

V. SPOŁECZNOŚCI UŻYTKOWNIKÓW PRZEPRAWY: GRUPY LUDNOŚCI KULTURY AMFOR KULISTYCH W REJONIE NADNOTECKIM – PRÓBA ANALIZY SPOŁECZNEJ

W świetle analizy społecznej grup ludności KAK w dorzeczu środkowej i dolnej Noteci nasuwa się wniosek, że charakteryzował je dość zaawansowany stan wewnętrznego zróżnicowania społecznego. Jego przejawy można dostrzec w czytelnych w materiale archeologicznym rytuałach legitymizujących, związanych z obrzędkiem pogrzebowym, ofiarami z istot żywych oraz z wykorzystywaniem przedmiotów identyfikowanych z wyznacznikami prestiżu, a pochodzących z dalekosiężnej wymiany. Również relacje międzygrupowe cechował zapewne stan napięcia – składały się na nie zarówno elementy współpracy, jak i rywalizacji (być może aż do agresji włącznie). Funkcjonowanie tych społeczności, ściśle związane z lokalną i ponadregionalną siecią drożności oraz recepcją południowych, eneolitycznych wzorców kulturowych, skutkowało ich szczególną chłonnością i otwartością na nowe idee. W rezultacie grupy ludności KAK wzięły aktywny, czynny udział w formowaniu się nowych ugrupowań kulturowych u zarania epoki brązu.

We wszystkich tych procesach bardzo aktywnie uczestniczyła społeczność mikroregionu obejmującego strefę węzła komunikacyjnego Żuławki Małej. Szczególna lokalizacja, na skrzyżowaniu szlaku Noteci oraz południkowego, lądowego szlaku ciągnącego się poprzez Krajnę Złotowską na Pomorze środkowe z jednej strony i w kierunku Pałuk i Kujaw, z drugiej, umożliwiała sprawowanie kontroli i partycypację w wymianie towarów – zwłaszcza o znaczeniu prestiżowym – stabilizujących system. Aktywne uczestnictwo w obiegu informacji kulturowej – i to być może w obrębie więcej niż jednej społeczności regionalnej – skutkowało pośrednio udziałem w transmisji eneolitycznych wzorców kulturowych. W ten sposób następowała – przynajmniej częściowa – recepcja południowych idei, a następnie, po ich adaptacji, swoista redystrybucja za pośrednictwem lokalnej sieci drożnej.

VI. FORMY I FUNKCJA PRZEPRAWY – W SIECI SZLAKÓW KAK

W kreowanej w późnym neolicie sieci drożności najbardziej newralgiczne były rejonny przepraw przez rzeki czy przez bagna i tereny podmokłe. Równocześnie te właśnie miejsca, raz wybrane, stawały się najbardziej stabilnymi (stałymi) punktami sieci drożności. Właśnie te i – w zasadzie – tylko te rejonny wymagały budowy konstrukcji będących technicznym zabezpieczeniem szlaku. Podejmowane działania każdorazowo uzależnione były od kilku czynników: charakteru przeszkody, planowanego środka transportu czy choćby częstotliwości wykorzystywania. Dopiero niejako ich wypadkową są odkrywane obecnie pozostałości konkretnych konstrukcji czy – bardziej ogólnie – organizacji stref przeprawowych. Wśród wzmiankowanych wyżej wyróżnić można hipotetycznie kilka podstawowych typów:

– Sezonowe lub całoroczne przeprawy przez strefy brodowe, bez konieczności budowania konstrukcji będących technicznym zabezpieczeniem szlaku; można je określić jako przeprawy „typu Mątwy”.

– Szlaki moszczone lekkimi konstrukcjami umożliwiającymi przemieszczanie się wyłącznie ludziom. Prowadziły one w poprzek niewielkich podmokłych dolin, jak również poprzez większe obszary bagien czy torfowisk. Ten typ szlaku można określić jako przeprawę „typu Dzierżoń”.

– Przeprawy wytyczone przez szerokie przeszkody terenowe, takie jak większe doliny czy rozległe bagna i torfowiska, gdzie formy tworzące naturalne pomosty komunikacyjne uzupełniano w miejscach podmokłych specjalnymi, szerokimi, drewniano-ziemnymi konstrukcjami przeprawowymi. Można je nazwać przeprawami „typu Żuławka Mała”.

– Przejścia przez rozległe tereny podmokłe czy bagienne, moszczone za pomocą stabilnych konstrukcji z pni dębów, sosny, olszy, jesionów i brzozy, o szerokości 4–5 m. Długość takich dróg sięgać może nawet 1 km. Na terenie ziem polskich, jak dotąd, nie odkryto podobnych konstrukcji z epoki neolitu; znane są one na przykład z Holandii czy też z Litwy.

W kontekście dyskusji poświęconych zagadnieniom wprowadzania w późnym neolicie nowych środków transportu, zwraca uwagę fakt, że w zdecydowanej większości przeprawy na głównych szlakach organizowane były zapewne w sposób, który umożliwiał wykorzystywanie różnych środków transportu, w tym przypuszczalnie także wozów czterokołowych, zaprzęgniętych w pary wołów. W świadomości użytkowników szlaków, zwłaszcza daleko siężnych, miejsca te istniały zapewne jako swego rodzaju punkty orientacyjne. Ich obecność była więc nieoceniona na etapie planowania, a później także i realizacji wypraw.

VII. PROBLEM ZANIKU – SYTUACJA KULTUROWA PO 2450 P.N.E.; „HISTORYCZNE CONTINUUM”

Kres funkcjonowania węzła komunikacyjnego Żuławki Małej w ramach sieci drożności kreowanej przez społeczności KAK nastąpił równoległe z kryzysem tego systemu, jaki po 2450 p.n.e. jest rejestrowany na Kujawach. Konsekwencją był rozpad systemu „amfo-

rowego” i akulturacja wczesnobrązowa miejscowych społeczności oraz krótkotrwałe opuszczenie analizowanego rejonu skrzyżowania szlaków. W sieci drożności pojawiło się ono ponownie w ramach nowego już systemu kulturowego, identyfikowanego z INB.

Szlaki wytyczone przez społeczności KAK, a zwłaszcza ówczesne węzły drożne w dorzeczu środkowej i dolnej Noteci, stały się trwałymi elementami krajobrazu kulturowego. Historia identyfikowanych nad Notecią późnoneolitycznych stref przeprawowych nie skończyła się wraz ze schyłkiem osadnictwa ludności KAK. Miejsca te były wykorzystywane przez społeczności kolejnych okresów chronologicznych, wśród których bardzo wyraźnie rysuje się średniowiecze. Strefy przeprawowe wybrane przez społeczności późnoneolityczne oraz wytyczone przez nie szlaki okazały się optymalne dla utrzymywania komunikacji przynajmniej dopóty, dopóki w podstawowym użyciu były takie środki transportu jak wóz w zaprzęgu koni czy wołów. Rezygnacja z części szlaków i przepraw nastąpiła dopiero po rozbudowie sieci połączeń kolejowych i – w mniejszym stopniu – współczesnych dróg.

ZAKOŃCZENIE – KWESTIE KONTYNUACJI TRADYCJI

Celem niniejszej pracy jest próba przedstawienia późnoneolitycznego przełomu w systemach środków transportu i drożności w świetle studium nad noteckim węzłem drożnym ludności KAK w rejonie Żuławki Małej, gm. Wyrzysk.

W rezultacie udało się w ten sposób przedstawić ewolucję funkcji omawianego miejsca, z dogodnego brodu przez Notecę w lokalny węzeł komunikacyjny, którego szczyt rozwoju (w analizowanym okresie) przypadł na czasy osadnictwa ludności KAK.

Przeprowadzono również analizę osadnictwa społeczności KAK w dorzeczu środkowej i dolnej Noteci oraz zachodnich Pałuk. „Wyspowy” charakter zasiedlenia analizowanego obszaru wynikał z zajęcia przez ludność KAK starannie, racjonalnie wybranych stref, które stanowiły klucz do wytyczania i kontrolowania lokalnej, ale i ponadregionalnej sieci drożności. Jej układ utrwalił się na tyle, że stał się podstawą – zapisem optymalnych rozwiązań – funkcjonowania szlaków komunikacyjnych nawet tysiące lat później – we wczesnym średniowieczu, a poprzez nie także i dzisiaj.

Funkcjonowanie społeczności KAK w rejonie przeprawy w Żuławce Małej było ściśle związane z kreowaną i kontrolowaną przez nią siecią drożności – lokalnej, ale i ponadregionalnej. Z historycznego punktu widzenia, znaczenie tej społeczności (i wszystkich jej podobnych w dolinie Noteci) polegało na adaptacji przede wszystkim południowych, eneolitycznych idei, a następnie ich redystrybucji na obszary oddalone od głównego szlaku komunikacyjnego – Noteci. W ten sposób populacja ta miała wpływ na kształtowanie kulturowego oblicza Krajin, a w dalszej perspektywie środkowego i zachodniego Pomorza.