

Pradawne drogi lądowe z terenu dzisiejszej Polski

Opracowanie: Władysław Goliński

Zdjęcia: Maria Golińska, Władysław Goliński

Ustka: listopad- 2010r.

Spis treści dla rozdz. 1

Drogi z neolitu.....	3
Drogi z epoki brązu- kultura przedłużycka.....	4
Drogi z epoki brązu- kultura łużycka.....	4
Grody ludności kultury łużyckiej na Pomorzu i drogi lądowe Pomorza w epoce brązu....	6
Szlak bursztynowy.....	8
Opis wybranych dróg ze średniowiecza w powiecie słupskim.....	9

Drogi z neolitu

Kopalnie krzemienia z neolitu pracowały nieprzerwanie w ciągu ok. 600 lat. Neolit występuje na naszych ziemiach od 4500 p.n.e. do 1800p.n.e.¹ Przede wszystkim wydobywano krzemień charakterystyczny dla Gór Świętokrzyskich² (jedna z największych kopalń w Europie była w pobliżu Ostrowca Świętokrzyskiego), kopalnie pracowały przecież na skalę przemysłową i potrzebowały zbytu, znalazły go w osadach przy gościńcu. Znajdowane dzisiaj charakterystyczne krzemienie pochodziły właśnie z tych kopalń i poświadczają, że już w ok. 4500 roku p.n.e. transportowany był krzemień (zapewne na wozach czterokołowych³ - wóz narysowany został m.in. na naczyniu z Ostrowca Świętokrzyskiego) po powstałej drodze, wydeptanej przez ówczesnych kupców wożących na sprzedaż towary na wymianę, także i krzemień.

Krzemień nie wędrował tylko na północ- głównie handlowano nim wożąc go na południe jakkolwiek ludzie gór dysponowali również minerałem konkurencyjnym dla krzemienia. Skala masowego wydobywania krzemienia wymusza jednak wymianę towarową prowadzoną w bliższej okolicy i w dalekich krainach.

Zlokalizowano kilkadziesiąt kopalń krzemienia na ziemiach polskich. Wydobywano także i obrabiano krzemień w Świeciechowie nad Wisłą, w Rachowie koło Kraśnika i na Dolnym i Środkowym Śląsku. Z zachodniej Ukrainy docierał krzemień w postaci brył i wiórów. Ze złóż na Rugii importowano na Pomorze Zachodnie i do części Wielkopolski surowiec krzemienny.⁴

[...] Musimy liczyć się z tym, że w ciągu III tysiąclecia p.n.e. (wg dat. ¹⁴C) zaczął się rozwój sieci regularnych dróg kołowych w Europie Środkowej w przeciwstawieniu do okresu wcześniejszego, kiedy drogi miały chyba przeważnie charakter węższych lub szerszych ścieżek lub drózek dla pieszych i dla pędzonej przez nich zwierzyny domowej, a z rzadka dla wózków i dla sań (zimą), starszych rozwojowo od wozów.[...]⁵

Miejsca dokąd transportowano krzemień musiały być zatem połączone drogą lądową albo drogą wodną. Pasiasty krzemień poza całym dorzeczem Odry i Wisły (poza rejonem górskim i podgórskim) docierał na północ aż na Sambię i do dorzecza Pregoly i Niemna, dziesiątki kilometrów poza Bóg i San, na zachód i na południe do wschodnich Niemiec oraz do Czech i Moraw północnych. Szary, biało nakrapiany krzemień świeciechowski, docierał głównie nad górną Wisłę i San, przeniknął daleko wzdłuż Dniestru na wschód, przetransportowany też był na Kujawy i do ziemi chełmińskiej oraz w dorzecze górnej i środkowej Warty, śladowo do Czech północnych. Kredowy krzemień, barwy czarnej, wydobywany na zachodnim Wołyniu, importowano na obszar kultury pucharów lejkowatych poprzez Lubelszczyznę aż do Wielkopolski środkowej, na Kujawy i na Pomorze Wschodnie oraz do okolicy nad Nidą. Górnoastracki krzemień koloru czekoladowego, wydobywany od bardzo dawna w okolicy Szydłowca i Skarżyska pod Radomiem, był eksportowany wymianą dalekosiężną, na zachód do środkowej Warty, na północy do Noteci i Kujaw, i w niewielkiej ilości docierał do Małopolski. Krzemień rugijski z Rugii transportowano na wschód, na Pomorze, do północno- zachodniej Wielkopolski i na Kujawy.⁶

¹ Gąssowski Jerzy; KULTURA PRADZIEJOWA NA ZIEMIACH POLSKI ZARYS; PWN, WARSZAWA 1985; str. 72

² Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 170

³ Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981; str.216, 217

⁴ Gąssowski Jerzy; KULTURA PRADZIEJOWA NA ZIEMIACH POLSKI ZARYS; PWN, WARSZAWA 1985; str. 94, 95

⁵ Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 245

⁶ Jażdżewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 220, 221

Dalekosiężny transport surowca miał miejsce w neolicie, dla takich materiałów jak: gabra (skała zawierająca dużo krzemionki poza tym żelazo, wapń, magnez, sód i potas), hematyt (używany powszechnie jako barwnik), wyroby miedziane itd.⁷

Drogi z epoki brązu- kultura przedłużycka

Okolo roku 800 p.n.e. na Krecie pojawiają się złote naszyjniki z łbami węży oraz półksiężycowate ozdoby z kryształu górskiego, dodatkowo przyozdobione kryształem górskim i bursztynem.⁸ Grecy również znali bursztyn, natomiast skąd go dostarczano stanowiło tajemnicę handlową. Jeśli go transportowano lądem to chyba właśnie z Sambii, gdzie występuje w wielkich ilościach.

Już w epoce brązu, ściślej w I i II okresie brązu (Wczesny (I) okres epoki brązu; 1700—1450 p.n.e. Starszy (II) okres epoki brązu; 1450—1200 p.n.e.), ludność kultury przedłużyckiej na Pomorzu pozostawiła kurhany występujące przy trakcie wiodącym w koło Bałtyku. To nie może być przypadek dla takich lokalizacji cmentarzy- już wtedy musiała istnieć droga. W następnych rozdziałach zostanie dokładniej opisany ów pradawny trakt.

Drogi z epoki brązu- kultura łużycka

Na poniższej mapce zaznaczone są grodziska ludności kultury łużyckiej występujące na terenie Europy, ludność kultury łużyckiej budowała najwcześniej swoje grody na terenie dzisiejszych Węgier i Słowacji. Grody powstawały głównie jako osady obronne- obwarowane wałem ziemnym zwieńczonym drewnianą palisadą. Czas ich powstania datuje się na ok. 1400-1100 roku p.n.e.- na terenie Węgier i Słowacji i 1100- 700 roku p.n.e.- na terenie Polski i Niemiec. Chociaż te ostatnie z powstałych grodów zaistniały już w epoce żelaza to jednak przyporządkowuje się je do epoki brązu. Osady obronne kultury łużyckiej mieściły wewnątrz obwarowań zabudowę mieszkalną. Rozrastały się jednak owe osady, część ludności w wielu osadach musiała mieszkać poza murem obronnym.

Obronne osady zostały opuszczone przez mieszkańców w IVw. p.n.e. Powodem stało się załamanie klimatyczne i nadmierne opady. Drogi łączące grody jednak pozostały i z pewnością były nadal użytkowane.

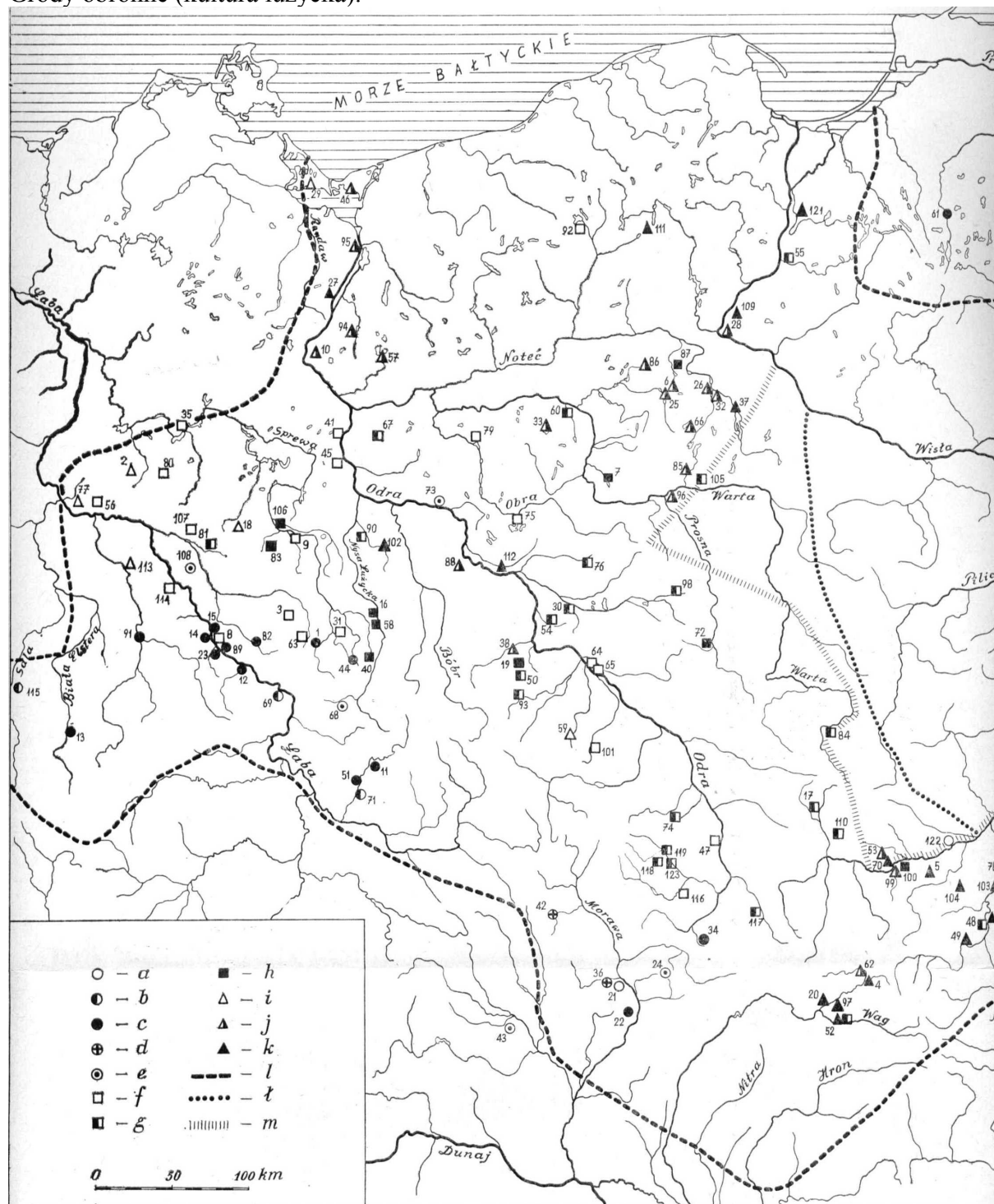
Do takiej osady warownej, otoczonej wałem obronnym, dochodziła tylko jedna droga. Droga ta odchodziła od gościńca w niewielkiej odległości prowadziła do grodu- zależnie od lokalnych warunków terenowych. Same te osady powstawały jako obronne na półwyspach (Biskupin), powstawały w rozwidleniach rzek (Gałęzinowo), powstawały na wyspach mostem połączonych ze stałym lądem. Ludność kultury łużyckiej wykorzystywała istniejące warunki terenowe, np. rozwidlenia rzek.

Poniższa mapka pokazuje zatem również sieć dróg jakie z pewnością istniały już w epoce brązu łączyły bowiem powstałe przy trakcie osady ludności kultury łużyckiej.

⁷ Jazdzewski Konrad; PRADZIEJE EUROPY ŚRODKOWEJ; Zakł. Nar. im. Ossolińskich, 1981, str. 221, 222

⁸ Peter Levi; Wielkie Kultury Świata, Grecja; str. 48

Grody obronne (kultura łużycka).



Ryc. 5 Mapa grodów kultury łużyckiej (I- III grupa weryfikacyjna)

a- II-III okr.ep.br.; b- IV okr.ep.br.; c- IV-V okr.ep.br.; d- IV okr.ep.br.-HC; e- V okr.ep.br.; f- V okr.ep.br.-HC; g- Hallstatt;

h- HC-HD; i- HC; j- HD; k- HD-wcz..okr.lat.; l- przybliżona granica zasięgu kultury łużyckiej; l- przybliżona granica zachodniego zasięgu kultury trzcinieckiej; m- wschodnia granica zasięgu występowania grodów kultury łużyckiej

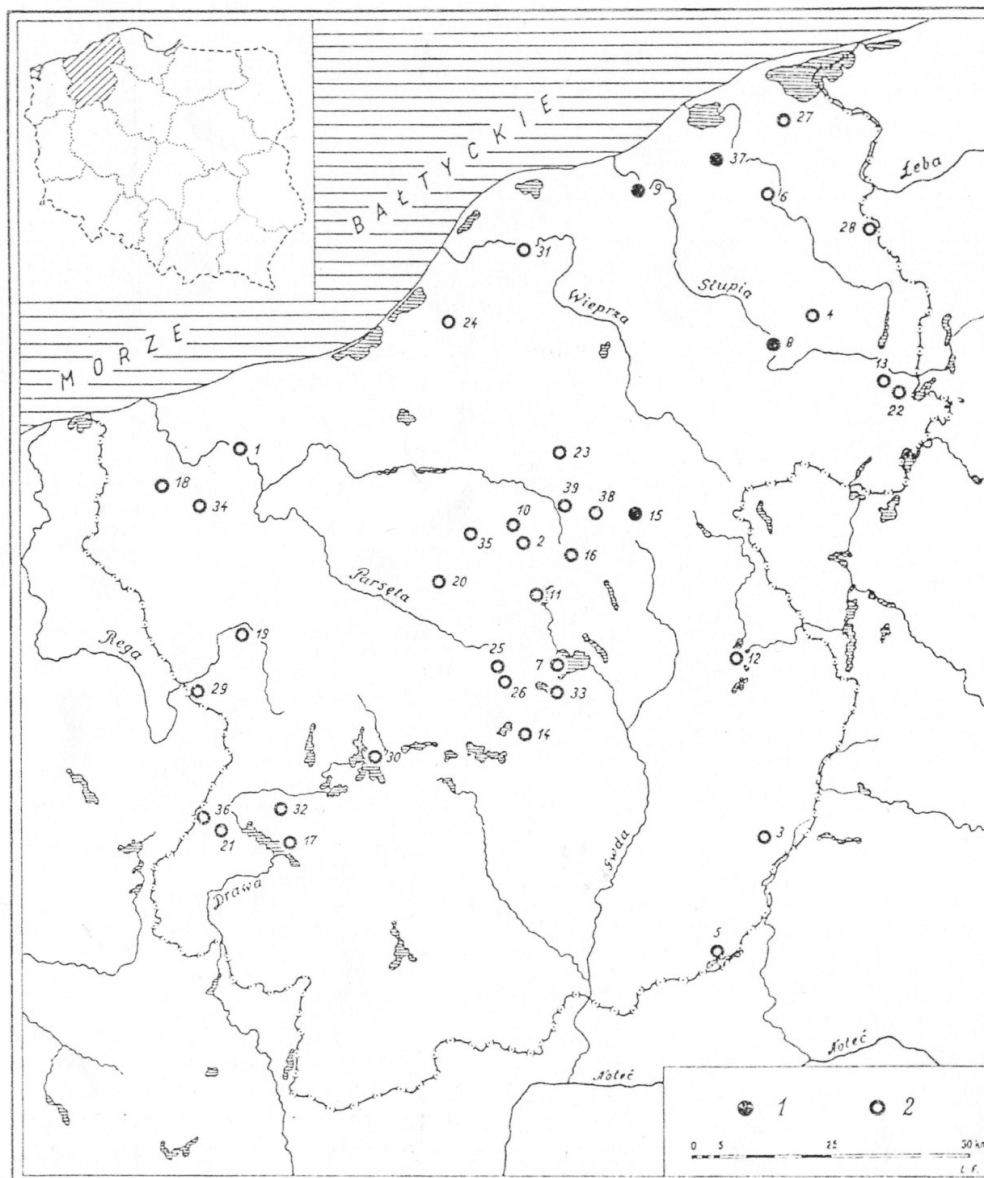
(oprac. A. Niesiołowska-Wędzka)

Ryc. 1 Grody kultury łużyckiej- mapa.⁹

⁹ Niesiołowska-Wędzka Anna; PROCESY URBANIZACYJNE W KULTURZE ŁUŻYCKIEJ W ŚWIELE ODDZIAŁYWAŃ KULTUR POŁUDNIOWYCH; OSSOLINEUM, 1989

Grody ludności kultury łużyckiej na Pomorzu i drogi lądowe Pomorza w epoce brązu

Obszar objęty analizą dla grodów kultury łużyckiej w rozpatrywanym (pokazanym tu we fragmentach) sprawozdaniu archeologicznym obejmuje województwo koszalińskie położeniem granic z okresu sprzed reformy administracyjnej (patrz mapka poniżej).¹⁰



Ryc. 2. Mapa województwa koszalińskiego. Grodziska i domniemane grodziska.
1 — z materiałem „łużyckim”; 2 — z materiałem „łużyckim” i wczesnośredniowiecznym.
Rys. L. Fijał

Fig. 2. Carte de la voïvodie de Koszalin. Anciens *castra* incontestables et présumés.
1 — recelant des matériaux archéologiques „lusaciens”; 2 — présentant des matériaux archéologiques „lusaciens” accompagnés de ceux du haut Moyen Âge. Dessin L. Fijał

Ryc. 2 Grodziska;¹¹

1- z mat. „łużyckim”, 2- z mat. „łużyckim” i wczesnośredniowiecznym

¹⁰ Jerzy Olczak, *W SPRAWIE GRODÓW KULTURY ŁUŻYCKIEJ NA POMORZU*, Slavia Antiqua t. 18, W- wa, 1971

¹¹ Jerzy Olczak, *W SPRAWIE GRODÓW KULTURY ŁUŻYCKIEJ NA POMORZU*, Slavia Antiqua t. 18, W- wa, 1971

Powyższa mapa pokazuje współczesną linię brzegu morskiego. Przyjmując zmiany w poziomie wody od okresu, kiedy te warowne grody tętniły życiem należy poprowadzić odnośną do epoki brązu linię brzegu Bałtyku dochodzącą właśnie do tych grodów. Brzeg morza będzie zatem przylegał lokalnie do grodów oznaczonych na mapie przez: 18 (Mącznik), 1 (Bardy), 24 (Przystawy), 31 (Stary Kraków), 9 (Gałęzinowo), 37 (Żoruchowo), 27 (Równo).

Daje się określić stara droga z okresu brązu, łączy warowne osady kultury łużyckiej. Lokalnie prowadzi przez: – Stary Kraków- Gałęzinowo- bród na Słupi (dzisiaj Słupsk)- Żoruchowo- Równo- Siodłonie.

Grodziska w Równym i w Siodłoniach łączy droga prowadząca po skarpie prakoryta jakiejś wielkiej rzeki, która niegdyś tu płynęła. Zarówno gród Równo jak i Siodłonie posadowione były na skarpie. Niewielkie zmiany cywilizacyjne zaszły w tej okolicy- pozostały więc z epoki brązu dobrze zachowane grodziska no i ta wspinała droga- droga powstała dzięki staraniom neolitycznej ludności- ta droga pochodzi z neolitu i przeszła niewielkie stosunkowo zmiany cywilizacyjne.

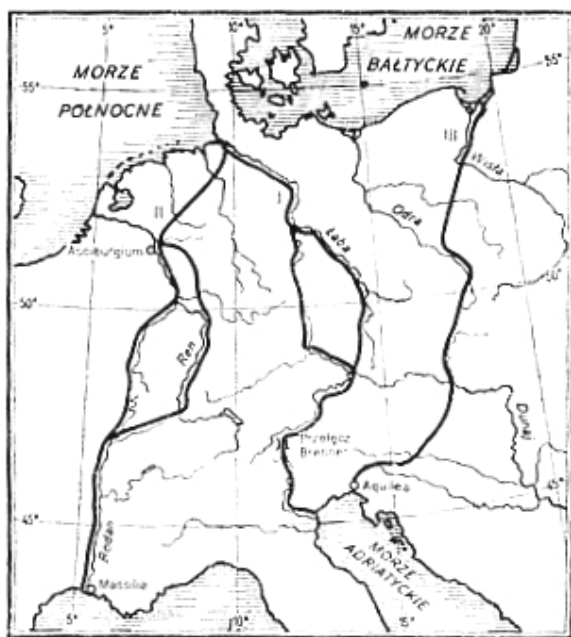


Powyżej

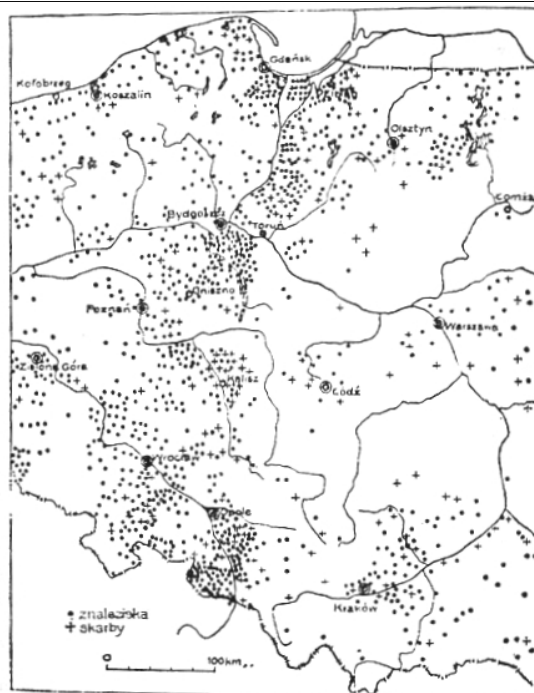
Fot 1 Ten tajemniczy, na horyzoncie szpaler drzew wskazuje drogę Rówienko- Siodłonie (czytaj grodzisko Równo- grodzisko Siodłonie). Dalej z Siodłonia ta droga wiedzie z pewnością do grodziska w Potęgowie, po skarpie tego samego koryta nieistniejącej już tu dzisiaj rzeki. Obecnie w prakorycie rzeki są bagna trudne do pokonania pieszo, są niedostępne nawet dla miejscowej ludności.

Szlak bursztynowy

Dopiero po wielu próbach i kombinacjach materiałowych zdołano narzędzia i elementy broni zastąpić z kamiennych i krzemienych na narzędzia i broń z brązu (cynowego- bo tylko stop miedzi z cyną daje optymalne własności mechaniczne). Złoża rud miedzi w zasadzie występują powszechnie, złoża rud cyny jednak, te występujące w obrębie cywilizacji Morza Śródziemnego dość szybko się wyczerpały, dość szybko transportowano cynę z dzisiejszej Irlandii- tam są bogate złoża tego metalu. Do Irlandii z Anatolii czy Grecji, Krety..., wiodły dwie drogi, główna droga to droga morska opanowana przez całe stulecia, przez cedrowe okręty Fenicji- oraz co najmniej dwie drogi lądowe wiodące przez kontynent europejski z południa na północ. Istniała przecież droga lądowa wokół Bałtyku- jeszcze z neolitu. Chyba już w późniejszym okresie (w epoce żelaza) wykorzystywano powszechnie rzeki jako drogi wodne- Rodan, Ren, Dunaj. Zarówno drogi lądowe jak i droga wodna stanowiły tajemnicę handlową i dlatego tak trudno jest odtworzyć szlaki handlowe i ustalić listę transportowanych w handlu towarów.



Szlaki bursztynowe w czasach starożytnych



83. Szlak bursztynowy wiodący przez ziemie polskie. Pojedyncze znaleziska oraz całe skarby wyraźnie znaczą trasę wiodącą przez Śląsk, Kalisz (Calisia), wschodnią Wielkopolskę ku Wiśle i dalej na północ do wybrzeża Bałtyku.

Mapka przedrukowana z artykułu M. Gumowskiego: Szlak bursztynowy, „Czasopismo Geograficzne” R. 38, 1963.

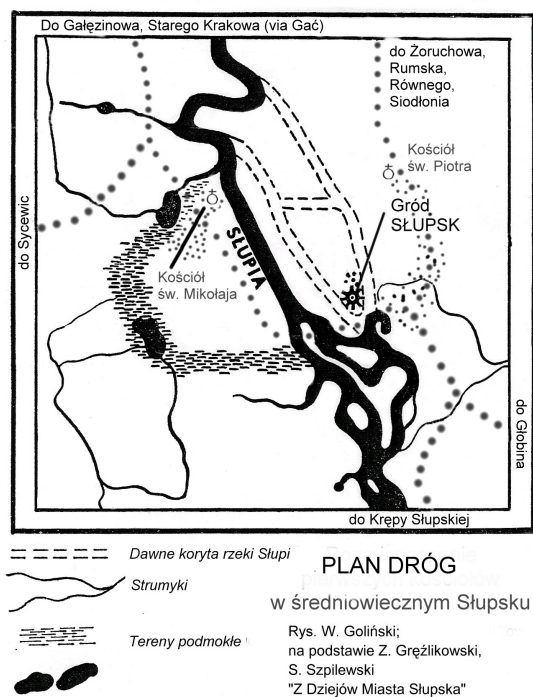
Ryc. 3 Szlaki bursztynowe w czasach starożytnych w Europie

Ryc. 4 Szlak bursztynowy wiodący przez
ziemie polski

Obie mapki są zamieszczone w książce Tadeusza Łoposzki: **TAJEMNICE STAROŻYTNEJ ŻEGLUGI**, Wyd. Morskie, Gdańsk 1977

Mapki pochodzą z „Czasopisma Geograficznego” R. 28: 1962, z artykułu M. Gumowskiego: Szlak bursztynowy

Mapa (ryc. 2) z artykułu M. Gumowskiego przedstawia mapę Polski z zaznaczonymi miejscami odnalezienia porzuconego bursztynu. Ilość- gęstość występowania tych miejsc porzucenia określa z pewnością przebieg szlaku handlowego, którym bursztyn transportowano. Sam trakt jest pokazany w przybliżeniu bo bursztyn porzucony pochodzi zapewne z rabunku dokonany na szlaku. Droga transportu bursztynu poprowadzona jest po wcześniejszych drogach z epoki brązu i neolitu.



Źródłem dla w/w mapy nie jest w zasadzie opracow. "Z Dziejów..."- mapa występuje w kilku starych niemieckich książkach- trudno powiedzieć kto pierwszy był twórcą tej mapy. Jest na tej mapie jednak bardzo prawdopodobny wygląd Słupi i okolicy umiejscowiony w czasie ok. koniec XIII w., a więc przybycia tu pierwszych kolonistów z Niemiec. Dopiero parę wieków później bo w XIX w. zasypano ostatecznie bagna starorzecza Słupi- bagna były też tam gdzie stoi dzisiaj ratusz.

Opis wybranych dróg ze średniowiecza w powiecie słupskim

Jeszcze dzisiaj można odtworzyć niektóre odcinki tych dróg łączących grody ludności kultury łużyckiej- lokalnie droga łączyła Gałęzinowo z Żoruchowem, była jednak konieczność przejścia przez bród, który był w miejscu, gdzie dzisiaj mieści się zamek w Słupsku. Dalej od Gałęzinowa wiodła ta droga, idąc ze Słupska do Ustki, już jako droga powstała znacznie później- wydeptana bowiem była przez pierwszych przybyłych tu Słowian w VI w., droga ta wiodła wzdłuż Słupi do Charnowa- później przez miejsce nie istniejącej jeszcze wtedy wsi Wodnica i prowadziła do Ustki a ściślej do warowni w Ustce, która mieściła się na skarpie nad morzem na wschodnim brzegu zachodniej odnogi rzeki, w jej ujściu, bród przez Słupię przechodził w miejscu gdzie dzisiaj jest most kolejowy, no może

Mapa po lewej stronie.

Rys. 5 Średniowieczny Słupsk. Plan dróg.

Jakkolwiek mapa pokazuje przybliżony obraz Słupska w średniowieczu to jednak droga, która wiedzie od Gałęzinowa do Żoruchowa jest drogą z epoki brązu- pozostała ona jeszcze z poprzedniej epoki i była drogą wykorzystywaną również na przełomie er, był np. tą drogą transportowany bursztyn. Następnie Słowianie przenosili czy przewozili swoje towary, np. sól z Kołobrzegu, no i artykuły z Arabii uzyskane z wymiany za tą sól.

Droga wiodła od Gałęzinowa w górę rzeki Słupi bo dopiero tu Słupia na tej wysokości płynęła w kilku korytach a więc tu głębokość wody pozwalała na powstanie brodu. Droga skręcała następnie w dół Słupi aby dalej skręcić do Żoruchowa. Okolice Żoruchowa była dosyć mocno zaludnioną w epoce brązu przez ludność kultury łużyckiej.

trochę od mostu w stronę morza- patrz dalej na stare plany osady i portu w niniejszym tekście, załączone mapki pokazują most kolejowy gdzie był ów bród.



Fot. 2 Droga ze Strzelinka do Zamełowa...
Gałęzinowa, 2005



Fot. 3 Droga z Gałęzinowa do Charnowa (po
lewej szkoła w Charnowie), 2008



Fot. 4 Droga z Wodnicy do Charnowa, 2006



Fot. 5 Droga w Charnowie (wjazd do
Charnowa), 2005

Przez istnienie zalewu od południowo- wschodniej strony Ustki droga po wschodnim brzegu rzeki Słupi prowadziła ze Słupska tylko do Przewłoki. Nie trafiłem na wyjaśnienie kiedy warunki geograficzne zmieniły się na tyle by umożliwić powstanie drogi Grabno – Ustka, zamykającej odcinek Słupsk- Ustka tak jak to jest w tej chwili. Z pewnością nastąpiło to jeszcze w późnym średniowieczu.

Ze Słupska droga prowadziła przez Swochowo- Machowino (właściwie Mączniak), dalej mijała Mączniak i prowadziła przez las do Grabna, stąd (przy dzisiaj tam znajdującymi się działkami ogrodowymi) prowadziła do brzegu lasu i skręcała do Przewłoki- w części przedostatni odcinek tej starej drogi dzisiaj zabrano na pole.

W wielu miejscach powstawały w średniowieczu nowe drogi, głównie za sprawą korzystniejszego klimatu. Ziemia osuszała się systematycznie i ustępowały wszechobecne bagna. Na starych drogach więc można było dokonać skrótów bądź, tak jak opisano wyżej, niższy poziom wód pozwalał na „odzyskanie” nowego lądu.



Fot. 6 Droga przy młynie w Machowinie, 2007



Fot. 7 Droga na wysokości Mączniaka, 2007