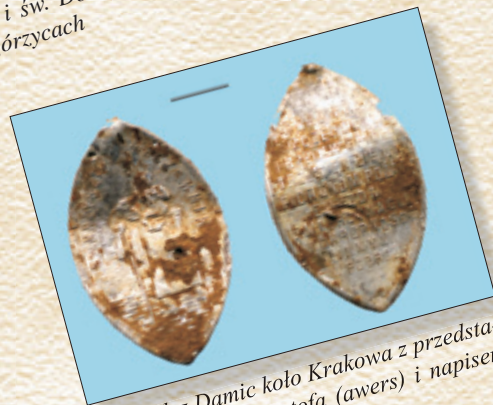




Szkaplerz z Maniów. Obrazek u góry przedstawia Matkę Boską z Dzieciątkiem umieszczoną na awersie metalowej płytki. Na rewersie wyobrażono św. Antoniego Padewskiego



Medalik z przedstawieniem Piusa V z jednej strony i św. Dominika z drugiej; znalezione w Zagórzycach



Medalik z Damie koło Krakowa z przedstawieniem św. Krzysztofa (awers) i napisem (rewers)



## DROGI CZY BEZDROŻA?

### Niektóre aspekty średniowiecznej komunikacji

W XXI wieku podróżujemy wygodnie, w miarę bezpiecznie i, co najważniejsze, dość szybko. Przywykliśmy do tego tak bardzo, że już siedmiodzinna jazda pociągiem wydaje nam się zbyt długa, a czterodniowa podróż kolejną transsyberyjską urosła do rangi imprezy turystycznej dla żądnych wrażeń obywateli. Osiągnięcia nowoczesnej techniki sprawiają, że nie odczuwamy dziś udręk podróżowania, których doświadczali nasi przodkowie.

Historia i archeologia rzucają nieco światła na warunki, jakie stwarzali sobie niegdysiejsi mieszkańcy naszych ziem w celu ułatwienia sobie komunikacji. Podwaliny pod badania nad tym zagadnieniem położyły zwłaszcza prace T. Wąsowicz i B. Wyrozumskiej, które, choć napisane już ponad ćwierć wieku temu, pozostają wciąż aktualne. Obecnie problem uwarunkowań średniowiecznej komunikacji staje się coraz częściej przedmiotem badań archeologów. Przyczynia się do tego zwłaszcza rozwój techniki pozwalającej pozyskiwać i analizować źródła archeologiczne na niespotykaną dotąd skalę. W ciągu ostatnich 10 lat powstało szereg opracowań wykorzystujących materiał pozyskany wykopaliskowo do rekonstrukcji połączeń komunikacyjnych dla czasów, kiedy to źródła historyczne przedstawiają się zbyt

skąpo (lub wcale ich nie ma). W tym miejscu warto przypomnieć o zakończonym programie „Adalbertus”, którego założeniem było odtworzenie tła kulturowego misji św. Wojciecha do Prus. Program objął również odtworzenie różnych aspektów kulturowych i przyrodniczych ziemi chełmińsko-dobrzyńskiej. Dzięki projektowi możliwe stało się przetestowanie i zastosowanie w praktyce i na szeroką skalę wielu metod analizy i odtwarzania połączeń komunikacyjnych z użyciem danych archeologicznych, paleoekologicznych, geologicznych, językoznawczych i historycznych. W ramach projektu uruchomiono współpracę wielu zespołów badawczych, reprezentujących różne dziedziny nauki, a wyniki prac znacznie przeszły ich oczekiwania. Jednym z efektów było odtworzenie przebiegu szlaku komunikacyjnego z Kujaw do Prus oraz głównych osi komunikacyjnych ziemi chełmińsko-dobrzyńskiej.

Podstawą systemu komunikacji w Polsce do XIX wieku były drogi gruntowe, niemal niczym nieróżniące się od dzisiejszych polnych. Mimo iż starożytna Europa znała doskonały system dróg rzymskich, ludom zamieszkującym w czasach Imperium ziemie polskie nie dane było się z nim bezpośrednio zapoznać. Wojska rzymskie, przynajmniej oficjalnie, nigdy Karpat nie przekroczyły.

Mimo okresu *prosperity* i niewątpliwego tłoku na szlakach, droga z Rzymu ku wybrzeżom Bałtyku, począwszy od północnego brzegu Dunaju, pozostawała tylko pasem wyjeżdżonej ziemi. Kto wie, być może nasze dzisiejsze drogi wyglądałyby inaczej, gdyby nasi średniowieczni przodkowie mieli okazję poznać zalety podróży po nawet lekko podniszczonych rzymskich *viae*. Ich walory doceniali jeszcze w IX wieku Frankowie, którym Karol Wielki polecił uzupełniać brakujące odcinki, tworząc tym samym sieć połączeń drogowych w Saksonii między Dunajem, Renem i Łabą.

Tymczasem na wschód od Łaby obraz sieci dróg przedstawiał się zgoła inaczej. Słowianie, którzy docierali na nasze ziemie od końca V wieku, żadnej infrastruktury komunikacyjnej nie zastali. Nowe drogi musieli wyznaczyć sobie sami.

Nasi wczesnośredniowieczni przodkowie byli doskonale obcy ze środowiskiem wodnym, co wspominają wielokrotnie już najstarsze źródła bezpośrednio odnoszące się do Słowian. Nie kłamali bizantyjscy pisarze, tłumacząc się z niepowodzeń odnoszonych w walkach z nimi, co potwierdziły badania archeologiczne. Ulubionym przez naszych przodków modelem osadniczym były małe wsie łańcuchowo rozciągające się wzdłuż mniejszych i większych rzek, wyspy jeziorne oraz wyniesienia położone wśród bagien i mokradeł. Nic więc dziwnego, że w najstarszych fazach wczesnego średniowiecza na zalesionych terenach Europy środkowej i wschodniej dominujące znaczenie miały szlaki wodne. Wykorzystywano je zarówno w komunikacji dalekosiężnej, jak i w połączeniach lokalnych. Zresztą w warunkach niemal całkowitego pokrycia kraju szatą leśną, często trudną do przejścia – rzeki i jeziora stanowiły nierzadko jedyne otwarte drogi. Nie stwarzały też ryzyka zagubienia się na bezludziu. Sytuacja zaczęła się zmieniać dopiero w miarę zagęszczania się osadnictwa, a prawdziwą rewolucję komunikacyjną przyniosło powstanie organizacji państwowej.

Młode państwo potrzebowało sprawnego systemu kontroli i wymiany informacji, a wykorzystywanie naturalnych szlaków wodnych nie rozwiązywało problemu szybkiego przemieszczania się między ośrodkami centralnymi. Tworzono więc system w miarę stałych połączeń lądowych. Większe rzeki jako arterie komunikacyjne służyły zresztą jeszcze bardzo długo. Nie oznacza to oczywiście, że przed połową X wieku na ziemiach polskich nie było ani jednej drogi. Były z pewnością i zostały do tego systemu włączone.

Pierwsze drogi wytyczano dość swobodnie – wówczas nie trzeba było przecież zważać na prawa własności ziemskiej. Główną zasadą wyznaczania szlaku była zasada jak najmniejszego wysiłku – czyli kompromis pomiędzy długością trasy a komfortem podróży. Starano się więc unikać zbyt stromych wzniesień i spadków czy terenów podmokłych. Najlepsze do poprowadzenia drogi były krawędzie teras nadzalewowych i dolin rzecznych. Korzystne warunki stwarzał również teren płaski i o stabilnym podłożu, bez zwartych kompleksów leśnych, z widocznymi z daleka punktami orientacyjnymi w postaci charakterystycznych stałych punktów terenowych.

Rzeki czy jeziora stanowiły jednak barierę dla komunikacji lądowej. Większe rzeki przekraczano w miejscach przewężenia ich dolin. Ważnym czynnikiem była też możliwość powiązania punktu przeprawy ze stokami ograniczającymi doliny i ich zaplecze. Cóż bowiem z tego, że znaleziono przewężenie doliny, jeśli oba jej stoki stanowiły strome zbocza? Istotną cechą było

też podłoże takiej przeprawy (przeprawianie się przez bagna nie miało sensu) oraz obecność ławic, garbów i wysp pokrytych roślinnością – ale pod warunkiem stałości ich układu. Przykładem takiej przeprawy może być przeprawa przez Wisłę na linii Wawel – Wzgórze Lasoty, która miała 1,4 kilometra długości w stosunku do szerokości doliny. Zarówno powyżej, jak i poniżej tego punktu szerokość doliny Wisły wynosi 5–7 kilometrów, ale na przykład w rejonie Tyńca już tylko pół kilometra.

Jak mogły wyglądać wczesnośredniowieczne drogi w kraju pokrytym lasem, niemal w 90 procentach może obrazować bardzo plastyczny opis Kazimierza Moszyńskiego z początku XX wieku, dotyczący sytuacji na Polesiu: *Sterczące pośrodku drogi pnie, potwornie poskręcane, grube jak łędźwie korzenie, nagłe, metrowej głębokości jamy, wreszcie leżące w poprzek drogi, wykroczone przez las drzewa, stanowią przeszkody trudne do przezwyciężenia. Zresztą na północnych krańcach Wielkorusi nawet takie niewygodne drogi nikną miejscami w nieprzebytych lasach.* Wraz z powiększaniem się arealów pod uprawy i zagęszczaniem sieci osadniczej ten obraz nieco się polepszał. Lasy nadal jednak były niezwykle trudne do przebycia dla podróżnika.

O trakty nie dbano – w świadomości ludzi średniowiecza istniały one raczej tylko jako pewne strefy, którymi należało się poruszać, chcąc dotrzeć w konkretne miejsce. Udający się w XII wieku do Kijowa arabski podróżnik Al-Idrisi narzekał, że w okolicy tego miasta nie ma w ogóle dróg oznaczonych koleinami i musiał jechać przez pola na przełaj. Czy zatem może dziwić zdanie wypowiedziane przez Włodzimierza Wielkiego w XI wieku, który wybierając się z Kijowa do Nowogrodu, wcześniej nakazał swoim ludziom: *Trzebiecie drogi i mościcie mosty.* Cała ta sytuacja pokazuje, że bardzo często na skrajach skupisk osadniczych infrastruktury drogowej nie było w ogóle. Większość połączeń drogowych funkcjonowała zapewne na zasadzie istnienia w świadomości ludności pewnej strefy drożnej, która w przypadku użytkowania okresowo zamieniała się w trakt. Dłuższe jego nieużywanie skutkowało zarastaniem i zanikaniem. W takich warunkach nawet podróżowanie konno mogło być problemem. Wspomina Gall Anonim w XII wieku o Pomorzanach udających się pod Nakło, iż: *Odprawiawszy więc konie, aby przez zrównanie niebezpieczeństwa dodać wszystkim pewności siebie i odwagi, nie trzymając się żadnych dróg ani ścieżek, przebijali się przez gąszcze leśne i legowiska dzikiego zwierza, aż wynurzyli się z lasów.*

Błądził nie tylko zwykli podróżni, ale i monarchowie. Czym skutkowało unikanie właściwej drogi i chodzenie na skróty, pokazuje przykład węgierskiego króla Andrzeja I († 1061), który pobłądziwszy na pograniczu węgiersko-polskim, zmarł w lesie z wycieńczenia. Więcej szczęścia miał jego bratanek, Władysław I (ok. 1048–1095), który cudem uniknął podobnej śmierci na pograniczu węgiersko-pieczyńskim. Na tych, którzy nie trzymali się uczęszczanych, oznaczonych szlaków, czyhali też różnego autoramentu rozbójnicy i amatorzy łatwego zarobku. Dlatego tak ważne były charakterystyczne elementy krajobrazu, pozwalające na identyfikację szlaku. W lasach radzono sobie z tym, usypując kopce kamienne oraz wycinając znaki na drzewach, co potwierdza na przykład Herbord. Znaki drogowe w postaci kamieni milowych i słupów zaczęły pojawiać się dopiero od XII wieku, kiedy system komunikacji lądowej nie groził już zanikiem traktów drożnych.

Większość dróg była jednak wyboista i wąska, najprawdopodobniej o szerokości około 2 metrów. Szersze drogi wymagały



bowiem stałego ich utrzymywania i czyszczenia poboczy, a tym nikt się nie zajmował. Brak bitej nawierzchni powodował, że w lecie pokrywała je warstwa pyłu, jesienią zaś i wiosną gruba warstwa błota. Niejednokrotnie drogi biegnące tuż nad skrajem rzeki po prostu obrywały się, podmyte przez wodę. Zdarzały się oczywiście odcinki, które na skutek rozjeżdżenia zajmowały powierzchnię znacznie szerszą niż jeden pas ruchu. Możliwe to jednak było tylko w miejscach niezarośniętych, zatem w pobliżu terenów zamieszkałych. W Krakowie Bieżanowie archeolodzy znaleźli właśnie taki fragment kilkumetrowej szerokości drogi, którą tworzyło wiele przecinających się i pokrywających pasów kolein. Podobne odcinki zdarzały się też w miejscach podmokłych lub uszkodzonych, kiedy to dla ominięcia bagna lub wyrwy zjeżdżano na bok. Często tratowano przy tym czyjeś pole lub pastwisko, na co, począwszy od późnego średniowiecza, mamy udokumentowane skargi właścicieli.

Gorzej bywało tylko w górach, gdzie często jedyną możliwą trasą przeprawy była wąska skalna półka. Cierpienia, jakich doznawał podróżnik, któremu przyszło się przez góry przeprawić, znakomicie obrazuje relacja ambasadora weneckiego, przybyłego na dwór angielski w 1515 roku: *Jechałem bez przerwy dzień i noc w przebraniu, kalecząc się tak, że nigdy już nie będę zdrów, jak dawniej; gdy bowiem na górze św. Gotarda upadł pode mną koń, gdy jechałem po lodzie i w ciemnościach, dostałem ranę na dwa cale głęboką, aż do kości, w prawym udzie. I szczęście w tym, że upadł na prawy bok, bo gdyby się poślizgnął w drugą stronę, spadłbym do przepaści i nic by więcej o mnie nie słyszano.* Zapewne takich, którzy mieli mniej szczęścia, było więcej.

Trakty komunikacyjne o wiele lepiej przedstawiały się tylko w bezpośrednim sąsiedztwie grodów i osad. Znamienny jest przy tym fakt, iż o drogi bardziej chyba dbano we wcześniejszych fazach średniowiecza. Widocznie władza centralna wówczas starannie egzekwowała powinności od mieszkańców grodów. Drogi wjazdowe do grodów budowane były z dbałością i starano się je należycie utrzymywać. Późniejsi włodarze miast woleli pieniądze z podatków przeznaczać na coś innego.

Jeśli zachodziła taka potrzeba, a droga docierała do przeszkody, której nie można było lub nie chciano ominąć, budowano drogi wykładane drewnem, najczęściej połupanymi belkami czy faszyną, oraz sypano goble. Szczególnie dużo takich obiektów znamy z terenów Wielkopolski, Pomorza i północnej części Słowiańszczyzny połabskiej. Przyczyną tego stanu rzeczy są specyficzne warunki glebowe, w których relikty konstrukcji drewnianych zachowały się znakomicie. Małopolska w tym względzie wypadła wyjątkowo niekorzystnie. Przypuszczalnie i tu jednak we wczesnym średniowieczu można się było natknąć na podobne ulepszenia komunikacji. Jak wynika z XVI-wiecznych raportów lustratorów ceł, jeszcze wówczas odcinki dróg wzmacniane faszyną lub belkami nie były niczym nadzwyczajnym. Jednak i one, jeśli nie były naprawiane, szybko popadały w ruinę.

Nie wiadomo do końca, kto miał obowiązek dbania o budowę i konserwację dróg w średniowieczu. Źródła sugerują, że kłopot ten spadał na właściciela terenu, przez który droga przechodziła, a więc na księcia, a pośrednio kasztelana lub lokalnego feudała w przypadku obszarów immunizowanych. Ci z reguły obarczali tym zamieszkałą w pobliżu ludność. Wybuchwały spory, czy ma to czynić ludność poddana, w ramach powinności wobec pana, czy chłopci królewscy. Problemy wynikające z faktu, iż regale drogowe nigdy nie stało się przedmiotem immunitetu, oraz fakt

kłopotliwej klasyfikacji dróg jako główne i wiejskie pokazują, że niewiele sobie z tego przymusu w rzeczywistości robiono. Właściciele gruntów nie widzieli powodów, dla jakich mieliby naprawiać drogę, która nie należała do nich i którą jeździł, kto chciał. Monarcha nie widział powodu naprawiać drogi z własnej kiesy, skoro wydzierzawiał położone przy nich komory celne.

Najprawdopodobniej nieco lepiej sytuacja wyglądała na terenach podległych grodom kasztelańskim, mającym odpowiedni aparat przymusu egzekucji niektórych świadczeń. Jednak w niektórych przypadkach dochodziło nawet do sytuacji, w której feudał był zainteresowany niszczeniem nawierzchni drogi. Przyczyną tego był tzw. *Grundruhrecht*, po polsku zwany prawem *co spadło, to przepadło*. Ten dziwny przywilej pozwalał właścicielowi dóbr, przez które przechodziła droga, na konfiskatę towaru, jaki spadł z wozu. Nic dziwnego, że specjalnie nawet ustawiano przeszkody, aby zgodnie z prawem ograbić kupca. Inną grupą zainteresowaną niszczeniem dróg byli... kołodzieje. Niejednokrotnie prosili wręcz lokalne władze o zaniechanie napraw, w obawie przed utratą zarobku.

We wczesnym średniowieczu najczęściej jednak pokonywano drogi pieszo. Gall Anonim wspomina o pieszych podróżnych udających się na Morawy jako o sytuacji całkiem naturalnej. W warunkach średniowiecznej infrastruktury komunikacyjnej piesza wędrowka była niekiedy o wiele wygodniejsza niż poruszanie się trzęsącym wozem po wybojach i wśród leśnych gąszczy.

Ze względu na zły stan dróg, konieczność omijania przeszkód terenowych oraz stan środków transportu – podróże w średniowieczu trwały dość długo. Jak wynika z obliczeń, dzienny limit odległości dla pieszego podróżnego, obciążonego kilku-, kilkunastokilogramowym bagażem, wynosił około 40 kilometrów. Była to droga możliwa do pokonania w warunkach kompletnych bezdroży, z kilkoma krótkimi odpoczynkami. Podobną odległość przyjmuje się dla jadących wierzchem. Dla karawan kupieckich, ciągnących wozy z towarem i zwierzęta juczne, wydajność ta spadała o połowę. Ibrahim ibn Jakub podaje, że droga z Krakowa do Pragi trwała 3 tygodnie. Odległość ta wynosi około 420 kilometrów w linii przez Bramę Morawską, Ołomuniec i Hradec Kralove. Po podzieleniu jej przez limit dzienny dla karawan daje nam to dokładnie 21 dni. Podobny limit obliczyć można też na podstawie rozmieszczenia komór celnych na Śląsku. Przeciętna odległość między nimi wynosiła właśnie 20 kilometrów, a więc rozmieszczone były tak, by raz dziennie pobierać opłatę od poruszających się drogą kupców.

Nie oznacza to, że nie dało się podróżować szybciej. Bolesław Krzywousty przebył drogę z Kołobrzegu do Głogowa w 5 dni, co daje prędkość około 60 kilometrów na dzień. Zważywszy na teren, w jakim przyszło mu się poruszać, było to nie lada osiągnięcie. Chrobremu droga do Kijowa zajęła aż 40 dni, co daje już prędkość o połowę mniejszą.

W średniowiecznych źródłach historycznych drogi jawią się raczej jako problem nie tyle techniczny, co prawny. Panujący był właścicielem i zwierzchnikiem całego systemu komunikacyjnego kraju – jako *dominus theloneum* czerpał także zyski z cła i myta i mógł je dowolnie regulować. Przejawem owego regale był mir książęcy. Określone szlaki chronione były przez „rękę pańską”. Książę gwarantował swobodne i bezpieczne poruszanie się po drogach publicznych, co stanowiło istotę tego regale. Mir drogowy początkowo wyznaczał drogi handlowe. Objęte nim trasy były w pewien sposób uprzywilejowane. Książę mógł też wprost

nakazać korzystanie z określonych dróg (przymus drożny), dbając o uprzywilejowane miasta i jarmarki. Jednocześnie udzielając takich gwarancji, zwiększał prawdopodobieństwo uzyskania dochodów z opłat pochodzących z komór celnych na tych drogach oraz opłat za przestępstwa popełnione na drodze publicznej. Opłaty za przestępstwa popełnione na drodze zwykłej pobierał zazwyczaj kasztelan lub właściciel drogi. Były one o wiele niższe niż na drogach objętych książęcym mirem. Mir drogowy nie był ograniczony tylko do ochrony życia podróżnych, ale także zdrowia i mienia – wyrazem tego może być przepis z drugiej połowy XIII wieku, który karze nawet za pojmanie zbiega na publicznej drodze, a kara równa jest karze pieniężnej za zabójstwo. Co prawda za zabójstwo na publicznej drodze zazwyczaj karano śmiercią, ale można się było wykupić, jednakże tylko za bezpośrednią zgodą księcia. Nie wiadomo, niestety, jaka była różnica między drogą publiczną (*via communis*) a zwykłą, określaną nieraz mianem wiejskiej, bo przecież oba rodzaje dróg przez wieś przechodziły, a rodzajem nawierzchni (czy raczej jej brakiem) i wyglądem chyba się niewiele różniły.

Nie słychać też w średniowieczu o jakichkolwiek inwestycjach zmierzających do urządzania i wytyczania szlaków komunikacyjnych. Zapewne zdawano się tu wyłącznie na inwencję mieszkańców i podróżnych i akceptowano wytyczone już ścieżki, następnie, adekwatnie do ich popularności, instalując na nich komory celne czy obejmując je mirem książęcym. Jako właściciel myta i cła monarcha mógł nim dowolnie dysponować. Niewątpliwym jest fiskalny, w odróżnieniu od ochronnego, charakter cel w średniowieczu. Dla celów dochodowych władca zakładał komory celne, których zadaniem było pobieranie opłat od przejeżdżających z towarem, a niekiedy nawet i od pustych wozów lub też od rzeczy nieprzeznaczonych na handel. Monarcha miał wyłączne prawo ustanawiania komór i opłat na nich pobieranych. Prawo to zachowywał nawet wtedy, gdy komora celna została przez niego zastawiona, oddana w dzierżawę lub nadana jakiejś osobie bądź instytucji. Różnica pomiędzy nimi polegała tylko na właścicielu kasy, do której wpływały przychody z takiej komory, i na osobie odpowiedzialnej za jej utrzymanie. Utrzymanie bowiem w stanie zadowalającym ważniejszych dróg, mostów i przepraw przekraczało zdecydowanie możliwości panującego, nawet ze względów

czysto technicznych i organizacyjnych. W wielu wypadkach zatem część dochodu z komory celnej jej administrator musiał przeznaczać na utrzymanie w odpowiednim stanie określonego odcinka drogi, mostu itp.

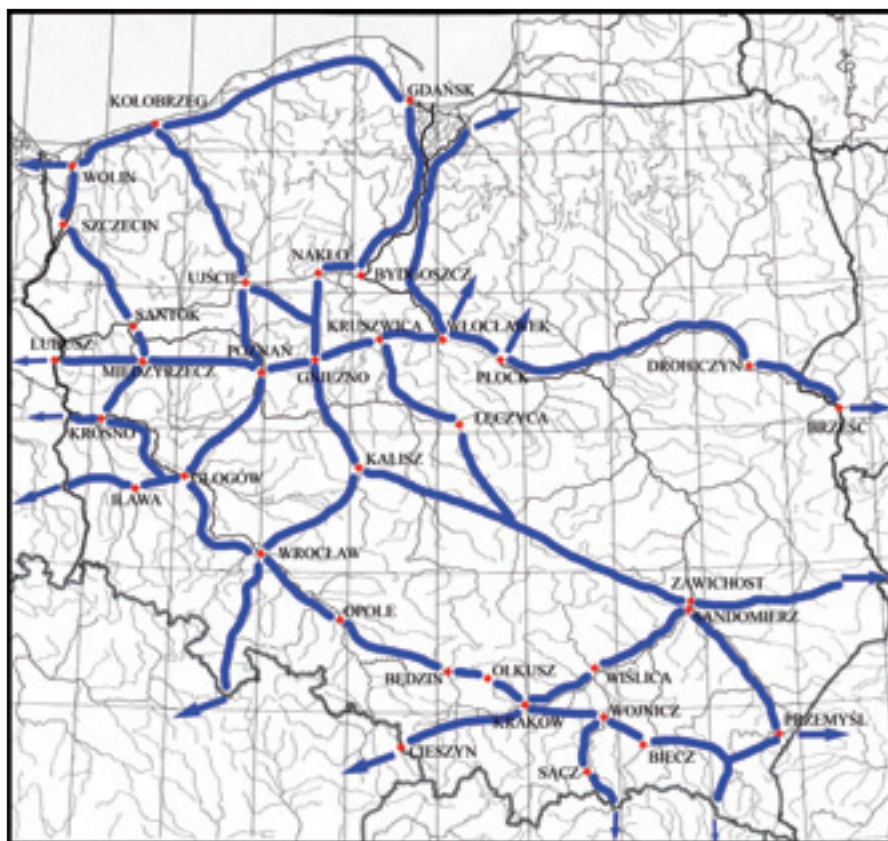
Efektom opisywanych tu sytuacji był katastrofalny stan dróg w późnym średniowieczu i u progu epoki nowożytnej. Dość rzec, że jeden z lustratorów dróg, rajca krakowski, utopił konia w błocie tuż za Bramą Szewską, sam przy tym ledwo uchodząc z życiem.

Co więcej, na skutek działań iście sabotażowych niektórych właścicieli ziemskich, kupcy zaczęli unikać pewnych tras, co skutkowało spadkiem dochodów z cła. Dopiero wtedy zaczęto wprowadzać właściwe przepisy odnoszące do utrzymywania szerokości i drożności tras komunikacyjnych oraz tego, kto miał się tym zajmować i ponosić koszty.

Historycy i archeolodzy, chcąc rekonstruować wygląd i przebieg szlaków komunikacyjnych w Polsce we wczesnym średniowieczu, mają nie lada problem. Na podstawie źródeł pisanych niewiele można na ten temat powiedzieć.

Wynika to po części ze stanu zachowania źródeł rodzimej proweniencji, czy raczej ich braku, ale w głównej mierze jest to spowodowane kondycją ówczesnej, rodzącej się dopiero polskiej dyplomacji (i w ogóle piśmiennictwa), która nie mogła wyprodukować zbyt wielu takich dokumentów. Inna sprawa, że być może w początkowych fazach budowy państwowości polskiej, w warunkach silnego prawa książęcego a także powszechnego analfabetyzmu, nie było jeszcze potrzeby tworzenia większej ilości dokumentów zajmujących się w gruncie rzeczy drobiazgowymi zagadnieniami ówczesnego prawa. Zrozumiałe zatem jest, że najstarsze źródła pisane, z których można uzyskać informacje dotyczące interesującego nas problemu, to źródła obce.

Znakomitym wręcz źródłem historycznym są lustracje cel i myt z XVI wieku. Obrazują one stan polskich dróg tak, jak mogły one wyglądać u schyłku średniowiecza. Trudno jednak przenosić wszelkie zawarte tam informacje na wcześniejsze jego fazy. Pierwszą wzmiankę o szlaku komunikacyjnym łączącym Małopolskę z Czechami zawdzięczamy żydowskiemu kupcowi Ibrahimowi ibn Jakubowi, bawiącemu około 966–967 roku na dworze praskim. Wspomina on mianowicie o Słowianach i Rusach (Waregach) przybywających z towarem z Krakowa do Pragi. Droga ta miała zajmować im trzy tygodnie. Na tej podstawie oraz





dzięki wzmiance o tym, że *handel ich (Słowian) dociera lądem i morzem do Rusów i Konstantynopola*, można przypuszczać, że funkcjonował wówczas szlak handlowy Praga – Kraków – Kijów. Kolejne tak bezpośrednie potwierdzenie istnienia tego szlaku handlowego mamy dopiero w XII wieku u Galla Anonima oraz w kilku źródłach obcych. Czyżby zatem przez ówczesne ziemie polskie nie przebiegały, poza tym jednym, żadne dalekosiężne szlaki komunikacyjne? Paradoksalnie właśnie taki obraz, choć pewnie nieco zafalszowany, rysują nam źródła pisane – pamiętajmy jednak, że do połowy X wieku Wielkopolska, oddalona od centrów cywilizacyjnych, była raczej mało istotnym punktem na mapie handlowej oraz politycznej ówczesnej Europy, podczas gdy na Pomorzu funkcjonowały już wieloetniczne centra handlu dalekosiężnego, co wpłynęło na przyspieszenie procesów rozwojowych, w tym rozwój sieci połączeń lądowych. Wrażenie pustki komunikacyjnej powoduje stwierdzenie Galla Anonima: *kraj Polaków oddalony jest od szlaków pielgrzymich i mało znany poza tymi, którzy za handlem przejeżdżają na Ruś*. Wracamy tu zatem do szlaku wspomnianego przez Ibrahima ibn Jakuba. Szlak ten, wiodący z Europy zachodniej na wschód po zewnętrznym łuku Karpat, uważany jest za bardzo stary – już w VIII wieku interesował się nim władca Hiszpanii Musa ibn Nusair (640–716), kiedy Bizancjum przecięło mu inne drogi do Syrii.

Brak szczegółowych charakterystyk szlaków komunikacyjnych, zwłaszcza transgranicznych, w źródłach pisanych jest zrozumiałe – były one kluczowe dla obronności kraju i musiały być trzymane w tajemnicy. Nie bez powodu zapewne podejrzewał Gall czeskich panów o to, że zdradzili cesarzowi Henrykowi IV *drogi i ścieżki wiodące przez polskie lasy*. O tym, że Czesi znali te przejścia, wspomina kronikarz kilkakrotnie.

Fakt kształtowania się dopiero w X–XI wieku mapy politycznej środka Europy miał przełożenie na liczbę źródeł pisanych i jakość podawanych przez nie informacji, dotyczących interesującego nas problemu.

Skąd zatem czerpiemy informacje na temat wyglądu średniowiecznych dróg? Czy archeolog ma szansę trafić na ich materialne pozostałości? Praktyka badawcza pokazuje, że jednak tak. Niebagatelne znaczenie dla tego stanu rzeczy ma fakt, że większość głównych arterii komunikacyjnych funkcjonujących w średniowieczu jest używana do dzisiaj. Mało kto pewnie ma wyobrażenie, że jadąc krajową E-79 z Krakowa do Sandomierza, biegnącą skrajem terasy nadzalewowej Wisły, pokonuje niemal dokładnie tę samą trasę, jaką przemieszczał się w X wieku Ibrahim ibn Jakub. Nikt jednak z tego powodu nie będzie zrywał i tak już dziurawego asfaltu w nadziei znalezienia pod nim jakichś kolein. Punktem wyjścia do takich poszukiwań winny być elementy, które pozostawiły w krajobrazie o wiele trwalsze ślady użytkowania niż drogi gruntowe. Mowa tu o mostach, brodach, a zwłaszcza o odcinkach dróg wykładanych drewnem i przechodzących w groble. Warta uwagi jest też analiza układów przestrzennej zabudowy osad.

Infrastrukturę taką najczęściej odkrywa się przypadkowo. Podczas robót melioracyjnych, w czasie suszy, kiedy opada poziom wód pobliskiego jeziora czy rzeki. Niekiedy także podczas badań stacjonarnych, ukierunkowanych na rozpoznanie jakiegoś kompleksu osadniczego, okazuje się, że w pobliżu przebiegała droga wykładana faszyną lub powiązana z grodem grobla. Jak dotychczas tylko raz udało się uchwycić fragment wczesnośredniowiecznej drogi gruntowej, nieprzejawiającej się w terenie jako konstrukcja przestrzenna. Punktem wyjścia do tych poszukiwań było odnalezienie pobliskiej

przeprawy mostowej i rozpoczęcie poszukiwań na jej bezpośrednim przedłużeniu. Jako obszar poszukiwań wyznaczono najbardziej nadający się do celów komunikacji podłużny garb terenowy. Odkryto w ten sposób kilkukilometrowy odcinek drogi w Reclawiu na przedpolu Wolina, będącej prawdopodobnie częścią dalekosiężnego szlaku handlowego. Zachowała się tylko w postaci kolein, ale jej związek z przeprawą na ogół nie budzi wątpliwości. *Nota bene* należy dodać, że jako droga polna użytkowana jest ona do dzisiaj. Takie odkrycie jest wyjątkiem, pokazuje jednak trwałość pewnych rozwiązań komunikacyjnych i sugeruje możliwość podjęcia podobnych badań w innych miejscach. Jakkolwiek obiekty takie niezwykle trudno datować, nie powinno to zniechęcać do poszukiwań. Najważniejszym zadaniem będzie tu wówczas uchwycenie odpowiedniego kontekstu, w którym odkryta droga funkcjonowała.

Brak dłuższych odcinków trwałej infrastruktury utrudnia precyzyjną rekonstrukcję przebiegu dróg w średniowieczu. Badacze zajmujący się tym problemem bazują głównie na wynikach analiz gęstości sieci osadniczej oraz położeniu tzw. punktów węzłowych, czyli miejsc, o których wiemy, iż leżały na trasie konkretnego połączenia. Są to ważniejsze grody, od schyłku wczesnego średniowiecza miasta, rzadziej przeprawy czy charakterystyczne punkty topograficzne. Rekonstruując szlak, łączy się następnie takie punkty węzłowe zgodnie z zasadą pozwalającą zakładać, że w interesie użytkowników takiego szlaku było objęcie nim jak największej liczby istniejących pomiędzy nimi skupisk osadniczych w układzie możliwie prostoliniowym. W procesie rekonstrukcji badacz musi też wziąć pod uwagę topografię terenu. Znakomite efekty w analizowaniu danych przestrzennych o różnej strukturze (np. danych topograficznych i osadniczych) dają systemy komputerowe stworzone dla potrzeb geografii i współczesnej planistyki, jak chociażby GIS. Tak jak dziś planuje się autostrady, wprowadzając do programu podobne dane, odnoszące się do konkretnej epoki, można uzyskać obraz najkorzystniejszych wariantów połączeń komunikacyjnych.

Ostatnio podnosi się znaczenie archeologii lotniczej w procesie wykrywania pre- i protohistorycznej infrastruktury komunikacyjnej. Analiza czynników kształtujących zapisywany obraz wskazuje, że każde zakłócenie w strukturze gleby pozostawia ślad na warunkach wzrostu pokrywającej ją roślinności. Zakłóceniem takim mogą być obiekty mieszkalne, resztki umocnień itp., ale też na przykład koleiny drogi oraz wszelkie działania podejmowane w celu jej konserwacji. Na zdjęciach lotniczych można zauważyć te zakłócenia jako układy liniowe, z których część można interpretować właśnie jako pozostałości dróg. Oczywiście należy zachować ostrożność: w formie linii przejawiać się mogą również kliny mrozowe oraz zasypane dawne ciekły wodne. Podobny obraz mogą dawać też stare rowy melioracyjne, wkopy pod instalacje itp. Układy takie zauważalne są jednak tylko na zdjęciach wykonanych z góry. Niezbędna jest na pewno ich późniejsza weryfikacja bezpośrednią metodą wykopaliskową.

**Zbigniew Robak**

#### LITERATURA

- Mączak A., *Peregrynacje, wojaże, turystyka*, Warszawa 2001.  
Rosset A., *Drogi i mosty w średniowieczu i czasach nowożytnych*, Warszawa 1974.  
Wąsowiczówna T., *W sprawie metody badań przebiegu wczesnośredniowiecznych dróg lądowych Polski*, „Przegląd Zachodni”, t. 9, z. 9–10, s. 310–320.  
Wyrozumska B., *Lustracja dróg województwa krakowskiego z roku 1570*, Wrocław 1971;  
*Drogi w ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Kraków 1977.