

*Instytut Archeologii  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu*

*Ewelina Siemianowska*

## W SPRAWIE METODY BADAŃ WCZESNOŚREDNIOWIECZNYCH SZLAKÓW DALEKOSIĘŻNYCH

*Zarys treści.* Artykuł jest próbą rozróżnienia dwóch podstawowych dla badań nad wczesnośredniowieczną komunikacją terminów, które zazwyczaj w literaturze archeologicznej i historycznej są używane jako synonimy. Proponowane ujęcie dróg jako połączeń lokalnych oraz szlaków jako połączeń dalekosiężnych nawiązuje do niegdysiejszej metody badań opracowanej przez Teresę Dunin-Wąsowicz, ale kładzie nacisk na komplementarność drugiego z wymienionych rodzajów.

*Słowa kluczowe:* droga, szlak, osadnictwo, wczesne średniowiecze.

Nie bez przyczyny tytuł niniejszego opracowania nawiązuje do artykułu opublikowanego sześćdziesiąt lat temu przez Teresę Wąsowiczównę (1953), uważanego na gruncie tak polskiej archeologii, jak i historii za programowy dla wszystkich zainteresowanych problematyką wczesnośredniowiecznej komunikacji lądowej. Wspomniana autorka zawarła w nim bowiem podstawowe założenia metody badawczej, jaką należy przyjąć podczas studiów nad tym dość skomplikowanym zagadnieniem. Następnie sama ją stosowała i udoskonalała w kilku kolejnych pracach i jako pierwsza w nauce polskiej wyartykułowała wzajemną zależność między drogą a osadnictwem. Do badań nad komunikacją, prowadzonych dotąd głównie przez historyków, włączona została na równych, a nawet wkrótce większych prawach (przede wszystkim ze względu na nieustanny przyrost źródeł), archeologia, której domeną wszak są studia osadnicze. Wprawdzie postulaty zaproponowane przez T. Wąsowiczównę, tak w zakresie metody, jak i bazy źródłowej, spotkały się ze słuszną krytyką jako zbyt maksymalistyczne, a tym samym niemożliwe do zrealizowania (Wyrozumska 1977, s. 11–12)<sup>1</sup>, jednak jej zasługi na tym polu nie

<sup>1</sup> Krytyka postulatów wysuniętych przez T. Wąsowiczównę dotyczyła przede wszystkim zbyt szeroko zakrojonej bazy źródłowej, do której włączyła ona nie tylko źródła pisane i archeologiczne, ale też kartografię, ikonografię, toponomastykę i geografę, kładąc przy tym nacisk

podlegają jakimkolwiek dyskusjom, o czym świadczy chociażby niedawne zbiorowe wydanie rozproszonych dotychczas studiów tej badaczki (Dunin-Łasowicz 2011).

Wkładu T. Łasowiczówny nie umniejsza również dzisiejsza konstatacja wyrażająca potrzebę zmodyfikowania bądź sprecyzowania niektórych sformułowanych przez nią założeń. Ostatnie dekady przyniosły zmiany nie tylko w zakresie metod badań archeologicznych czy metodologii nauk humanistycznych w ogóle, ale także w sytuacji politycznej. Wydaje się bowiem, że obserwowany od jakiegoś czasu wysyp publikacji naukowych będących pokłosiem konferencji poświęconych różnym aspektom komunikacji w dawnych wiekach można uznać za swego rodzaju odreagowanie wcześniejszej sytuacji, gdy badania nad tym zagadnieniem w mniejszym (Polska) lub większym stopniu (ZSRR) podlegały ograniczeniom<sup>2</sup>. Jednocześnie należy zauważyć, że popularność owa stanowi niejako odbicie współczesnej „zglobalizowanej” rzeczywistości (np. Sindbæk 2007).

Celem niniejszego artykułu nie jest wyczerpanie tej – jak zaznaczono uprzednio – złożonej tematyki<sup>3</sup>, a jedynie zwrócenie uwagi na jeden z jej aspektów, który mimo obfitości prac podejmujących zagadnienie dawnej komunikacji, nie doczekał się należytego naświetlenia w literaturze przedmiotu. Rozróżnienie między „drogą” a „szlakiem”, bo o nim tu mowa, wzbudza niekiedy kontrowersje i dyskusje, także w odniesieniu do wodnego wariantu

---

również na obserwacje terenowe. Wydaje się jednak, że jeszcze bardziej maksymalistyczne metody odnośnie badań dróg średniowiecznych w ogóle przedstawił niemiecki badacz Dietrich Denecke (1977).

<sup>2</sup> Na przełomie lat 40. i 50. XX wieku w polskiej archeologii i historii usiłowano przebudować podstawy teoretyczne poprzez próbę narzucenia jednolitej wykładni metodologicznej, która między innymi ograniczała badania nad dziejami gospodarczymi do procesu produkcji, a zarazem wykluczała lub pozostawiała na marginesie zagadnienia związane z handlem i wymianą. Zaakceptowanie ideologii marksistowskiej „stało się warunkiem *sine qua non* dalszego uczestnictwa w życiu naukowym” (Stobiecki 2006, s. 138), w co wpisuje się również wspomniany artykuł T. Łasowiczówny opublikowany w 1953 roku. Wyrażone przez Z. Robaka krytyczne uwagi wobec powoływania się przez autorkę na metodologię marksistowską mogą jedynie świadczyć o braku znajomości powojennych realiów panujących w ówczesnym świecie nauki, które wspomniana badaczka starała się niejako obejść poprzez – dostrzeżoną przez Zbigniewa Robaka – sprzeczność między materializmem dialektycznym obecnym w początkowej części studium a jego negacją w drugiej. Okres stalinizmu w polskiej nauce nie trwał i nie oddziaływał na jej przedstawicieli tak długo jak w ZSRR (Stobiecki 2006, s. 138–145, zwłaszcza przypis 41), stąd tak całkiem odmienny pod względem metodologicznym artykuł T. Łasowiczówny z 1961 roku, co odnotował Z. Robak (2006, s. 20, przypis 4; por. też Nosov 1998).

<sup>3</sup> Artykuł jest zmodyfikowanym fragmentem dysertacji przygotowywanej pod kierunkiem prof. dr. hab. Wojciecha Chudziaka.

tych pojęć (Zalewska 2009), a co więcej ma zasadniczy wpływ na przyjętą metodę badawczą.

Oba wspomniane terminy stosowane są na ogół wymiennie, zarówno w literaturze historycznej, jak i archeologicznej, w tym również obcojęzycznej (por. np. ang. *road/path* i *route*, niem. *Weg* i *Route/Verkehrsstraße*, ros. *дорога* i *путь/маршрут*)<sup>4</sup>. Przekazy pisane odnotowują raczej funkcjonowanie dróg/szlaków i infrastruktury z nimi związanej niż ich fizyczne istnienie (Hassig 1991, s. 17; Robak 2009, s. 176; Szilágyi 2012, s. 1), co potwierdza ją w pewnym sensie badania archeologiczne. Wprawdzie rzadko eksploracji poddaje się same drogi (Robak 2006, s. 50, 53; ryc. 1)<sup>5</sup>, a jeśli już, to nasuwa się wniosek, że za wyjątek powinny uchodzić te, które odznaczają się konstrukcją inżynierską o określonych cechach technicznych (ryc. 2). Drogi wczesnośredniowieczne rozpatrywać należy raczej jako rezultat spontanicznych działań ludzkich, z czasem dopiero powtarzalnych (Hindle 1989, s. 5–6; Sindbæk 2001, s. 49). Na ogół przeważają opinie o co najmniej niezadowalającym stanie średniowiecznych dróg, zwłaszcza użytkowanych w Europie Środkowo-Wschodniej (Pirenne 1965, s. 87; Pounds 1974, s. 386–387; Bylina 2000). Dodajmy, że na ziemiach wchodzących obecnie w skład państwa polskiego drogi o trwałej nawierzchni (dwuwarstwowej z tłucznia, zwanej makadamem) zaczęto budować dopiero w XIX stuleciu (Wielopolski 1975, s. 203–207).

Niektóre z używanych do tego czasu dróg polnych (gruntowych) ulegały oczywiście utrwaleniu, fosylizacji w ujęciu Sørensa Sindbæka (2001, s. 50), wraz ze stabilizacją osadnictwa. Dowodzi tego przebadany odcinek drogi Wolin–Reclaw, gdzie zarejestrowano trzy poziomy chronologiczne (łrzyżycki, średniowieczny oraz nowożytny po wiek XIX), datowane w oparciu o analizę materiału ceramicznego (Filipowiak 1963, s. 388). Trudno wszakże wskazać początki samego procesu utrwalania połączeń komunikacyjnych, dodatkowo trzeba mieć na uwadze zjawiska powodujące przesunięcia w sieci osadniczej, a tym samym drożnej, na przykład kolonizację na prawie niemieckim<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Z punktu widzenia językoznawstwa porównawczego terminy te, mimo wyraźnego podziału dokonanego przez Carla Darling Bucka na drogi, ścieżki, ulice i mosty, dalekie są od jednoznaczności (Buck 1988, s. 717–722).

<sup>5</sup> Wyjątkiem są pozostałości dróg wewnętrznych (ulice) w obrębie lub też w najbliższej okolicy grodzisk; odkryto je między innymi w Nowogrodzie Wielkim, Århus, Kaupangu, Lednicy, Gnieźnie, Gdańsku, Szczecinie, Opolu, Wrocławiu, Wieleniu oraz na innych mniejszych rangą stanowiskach (Wrzesiński 2002, s. 223 – tam dalsza literatura).

<sup>6</sup> Wedle opinii niektórych badaczy dopiero w XIII–XIV wieku, a nawet od XVIII stulecia daje się zauważyć pewną tendencję do utrwalania ciągów drożnych (Bromek 1956, s. 187; Samsnowicz 1973, s. 699; Pounds 1980, s. 412; Hensel 1987, s. 618).



Ryc. 1. Reclaw, woj. zachodniopomorskie. Profil eksplorowanej drogi z widocznymi śladami kolein wczesnośredniowiecznych (wg Kiersnowscy 1970)

Fig. 1. Reclaw, Zachodniopomorskie voivodship. Profile of excavated road with view of the early middle ages ruts (after Kiersnowscy 1970)

Dyskusji raczej jednak nie podlega fakt, że średniowieczne drogi nieposiadające zwykle stałego torowiska oferowały wiele wariantów dotarcia do celu, zgodnie zresztą ze słowami kapitularza karolińskiego *ubi nunc necesse est*. W rezultacie tego za zjawisko wówczas powszechne postrzega się kilka równoległych dróg tworzących szeroki – nawet do 100 m (!) – trakt (Pounds 1980, s. 411; por. też Rosset 1974, s. 26–27). Funkcjonowanie owych „wielopasmówek” potwierdzają przede wszystkim zdjęcia lotnicze (ryc. 3) (Hindle 1989, ryc. 1–8; Denecke 1977, s. 464–465), ale również wyniki eksploracji archeologicznych; szerokość wzmiankowanej drogi z Wolina do Reclawia oscylowała między 15 a 18 m (Filipowiak 1963, s. 385).

Powyższe stwierdzenia korespondują z ustaleniami badaczy języków słowiańskich, wedle których pierwotne drogi powstawały w dwojaki sposób – jako koleiny po przeciągnięciu czegoś ciężkiego (np. po przejeździe sani, wozu), co sugeruje prasłowiańskie *\*dorga*, będące derywatem od *\*dǫgati dǫgnǫti*, znaczącego tyle co ‘ciągnąć’, ‘targać’, ‘rwać’, ‘drzeć’, ‘trzeć’ (*Etimologičeskij slovar’* 1978, s. 74–75; Sędzik, Sławski 1981, s. 113–115). W drugim przypadku przestrzeń pod przyszłą drogę zdobywano być może poprzez wykarczowanie, trzebieenie lasu na danym obszarze, do czego nawią-





Ryc. 2. Żydowo, woj. zachodniopomorskie, stanowisko 42. Fragment drewnianej drogi wczesnośredniowiecznej odkrytej na północ od przyczółka mostowego (fot. R. Kaźmierczak)

Fig. 2. Żydowo, Zachodniopomorskie voivodship, site 42. Fragment of wooden road pavement excavated to the north from the bridge head (photo by R. Kaźmierczak)

zuje ros. деревня, pol. *przecinka*, *przesieka*, *lac. via rupta* i stąd pochodzące francuskie oraz angielskie słowo *route*. Rzecz ciekawa, że polskie określenie „szlak” wywodzi się od niemieckiego *schlagen*, które obok klatki, paraliżu czy sposobu, oznacza także uderzenie (Brückner 1985, s. 97, 550; Kurkina 1968, s. 94, 100; Buck 1988, s. 718), co być może wskazuje na podobną technikę pozyskiwania przestrzeni pod potrzeby komunikacyjne jak rzymska *via rupta*. Niewykluczone też, że jedynie oczyszczono drogi już istniejące, na co zdaje się wskazywać stare określenie drogi w języku czeskim i cerkiewno-słowiańskim *čěsta* i stąd wywodzące się staropolskie określenie podróżnego – *pocestny* (Buck 1988, s. 719; Kurkina 1986, s. 93; Bylina 2000, s. 341; Wrzesiński 2002, s. 225).



Ryc. 3. Twyford Downs, Hampshire, Wielka Brytania. Fotografia lotnicza wiązki dróg używanych od czasów rzymskich do współczesnych (wg Hindle 1989)

Fig. 3. Twyford Downs, Hampshire, Great Britain. An aerial photo showing the multiple tracks used since Roman times to present day (after Hindle 1989)

Wobec powyższego *novum* wprowadzonym przez T. Wąsowiczównę do literatury przedmiotu stało się pojęcie „strefy drożnej” jako pasa terenu o szczególnie dla komunikacji sprzyjających walorach (Wąsowiczówna 1953, s. 320; 1961, s. 65–66; Dunin-Wąsowicz 1981, s. 42–43), co zwróciło uwagę badaczy na możliwość istnienia tzw. dróg sezonowych, czyli odcinków połączeń uzależnionych od uwarunkowań przyrodniczych. Niemniej „strefa drożna” czy też – jak rzecz ujmował Jan Powierski (1976, s. 101) – „strefa komunikacyjna”, wreszcie ostatnio – „przestrzeń hodologiczna” (Forczek-Brataniec 2008, s. 49) używane są wyjątkowo i to zazwyczaj jako równoznaczne dla drogi/szlaku; spotkać nawet można stanowcze zanegowanie określenia „strefa” jako nie mającego nic wspólnego z metodologią tak historyczną jak i archeologiczną (sic!), co w świetle niniejszych rozważań wydaje się całkowicie bezzasadne (Klimek 2010, s. 264; por. też Siemianowska w druku a).

Nad większością prób stworzenia typologii dawnych połączeń komunikacyjnych, podejmowanych tak dla terytoriów europejskich, jak i pozaeuropejskich oraz z różnych punktów widzenia, zaważyły przede wszystkim cechy techniczne dróg, a raczej ich brak. I tak Charles D. Trombold w odniesieniu do starożytnego Nowego Świata rozgranicza „drogi formalne” (*routes*),

czyli te będące świadectwem planowej konstrukcji inżynierskiej oraz „drogi nieformalne” oznaczające się minimalnym lub żadnym nakładem pracy, przy czym zalicza do nich ścieżki (*paths*), szlaki (*trails*) oraz szlaki handlowe (*trade routes*). Badacz ten podkreśla jednak, że czasem bardzo trudno jest odróżnić drogi formalne od nieformalnych, co nie dziwi, jeśli do pierwszych włącza on również segmenty, nieposiadające oczywistych granic i jasno wytyczonego toru (Trombold 1991, s. 3). Nieco inaczej wybrnął z tego problemu antropolog Timothy Earle, który dokonując analogicznego podziału na drogi nieoficjalne (nieformalne) określone przez niego zarówno jako *paths* ale i *informal routes* oraz drogi oficjalne (zaplanowane) nazwane *roads* i *routes*, wskazał dodatkowo na istnienie wielu dodatkowych rodzajów dróg o rozmaitych funkcjach. W jego ujęciu ważną rolę odgrywa czynnik chronologiczny, gdyż wraz z poziomem organizacji i integracji społecznej rozwija się także sieć drożna, co powoduje, że jej aktualną postać, będącą efektem długiego procesu ewolucji, można uznać za istny palimpsest (Earle 1991).

Ten sam rodzaj dylematu badawczego odzwierciedlają, jak się zdaje, publikacje Jerzego Wielowiejskiego, który termin „drogi” zarezerwował tak dla bitych, jak i naturalnych (górkich, leśnych, polnych) połączeń rzymskich, za ich przedłużenie zaś uważał „szlaki” biegnące na obszarze ówczesnego *Barbaricum*, a więc „dalekie trasy lądowe, wodne lub kombinowane lądowo-wodne, gdzie obok odcinków stałych, jak przełęcze, doliny rzeczne, przejścia przez bagna, były też odcinki zmieniające się zależnie od pór roku” (Wielowiejski 1980, s. 8; 1984, s. 8). Szkopuł jednak w tym, że owe „drogi” naturalne posiadały takie właśnie zmienne fragmenty, a zaliczane do nich ścieżki prowadziły również przez przełęcze (Wielowiejski 1980, s. 8; 1984, s. 8), co sprawia, że można by je także nazwać „szlakami”, gdyby nie ich znacznie krótszy zasięg.

Ten techniczny podział zdaje się również w swojej ostatniej pracy przyjmować Adriana Ciesielska; według niej „o drogach można mówić, gdy ich przebieg w terenie da się ustalić z przybliżoną dokładnością, najczęściej na podstawie reliktyw samej drogi, ale też dodatkowo na podstawie warunków topograficznych i odkryć archeologicznych” (Ciesielska 2012, s. 125) z czym wypada się zgodzić. Zgoła inaczej prezentuje się jej ujęcie szlaków handlowych określonych jako „pasy niezalesionego i niezalewanego przez wodę obszaru, przez które ludzie i zwierzęta mogą wydeptywać ścieżki” (Ciesielska 2012, s. 125). Dokonane przez te badaczkę rozgraniczenie, tak „istotne dla dalszej części książki” jej autorstwa, jako nieweryfikowalne ani źródłami pisanymi, ani archeologicznymi, nic nie wnosi do jej badań, a dodatkowo

sprawia wrażenie efektu wybiórczej i niezbyt dokładnej lektury publikacji J. Wielowiejskiego (Ciesielska 2012, s. 125).

Z przytoczonych dotąd przykładów można wywnioskować, że u podstaw traktowania „drogi” i „szlaku” jako synonimów leży nieposiadanie przez tę pierwszą stałego torowiska, która to cecha kojarzona jest zazwyczaj z tym drugim terminem. W przeciwieństwie do drogi – tworu jak najbardziej materialnego, acz rzadko uchwytnego tak z perspektywy archeologa, jak i historyka, szlaki dalekosiężne powinny być postrzegane w kategoriach niematerialnych i abstrakcyjnych, a to dlatego, że „oparte są na znacznej liczbie najdogodniejszych w danym okresie szlaków lokalnych” (Poppe 1958, s. 288; por. też Denecke 1977, s. 433; Kowalczyk 1992, s. 117–118). Dietrich Denecke, skonstatował nawet, że niemożliwe jest oddzielenie szlaków (dróg głównych) od dróg lokalnych, określanych również mianem regionalnych czy bocznych (Denecke 1977, s. 433). Szlaki, tak jak te ostatnie, pozbawione są stałego torowiska, można by rzec nawet w dwójnasób. Wykorzystują bowiem – jak już dawno zauważył Jan Nepomucen Sadowski<sup>7</sup> – drogi lokalne, czyli także sezonowe ich odcinki oraz – co ważniejsze – „ulegają [szlaki – E. S.] mniejszym lub większym przesunięciom związanym z gospodarczo–społecznym rozwojem ośrodków terytorium, przez które przebiegają” (Poppe 1958, s. 288). Istotą szlaku powinna być zatem jego dalekosiężność i interregionalny charakter, czego osiągnięcie umożliwia mu eksploatawanie połączeń lokalnych – dróg, niezależnie od ich stanu technicznego, a więc gruntowych, bitych czy też wodnych<sup>8</sup>.

Za kolejną cechą szlaków dalekosiężnych należy uznać ich komplementarność, czyli wzajemne dopełnianie się ciągów komunikacyjnych (w proponowanym tu ujęciu – dróg), uważane za charakterystyczne dla początkowych faz rozwoju systemów transportowych, gdy nie istnieje jeszcze możliwość

<sup>7</sup> Jan Nepomucen Sadowski stwierdził: „wyprawy handlowe ze stron dalszych wchodzą zawsze na te drogi, które warunki mniejszych wymian już poprzednio zakreśliły” (Sadowski 1876, s. 2).

<sup>8</sup> Ostatnio w podobnym duchu wypowiadał się Włodzimierz Rączkowski wskazując, że „szlak tranzytowy jest sumą elementów liniowych [dróg, ścieżek – E. S.] łączących różne terytoria/regiony (również miejsca) rozciągające się na znacznej przestrzeni”, aczkolwiek i w jego artykule, koncentrującym się na metodach teledetekcyjnych w badaniu dawnej komunikacji, rozgraniczenie owe uległo zatarciu (Rączkowski 2011, s. 61–62). Poza tym za słusznością sugerowanej w prezentowanym artykule optyki szlaku i drogi zdaje się przemawiać informacja zawarta w kapitularku karolińskim, z której dowiadujemy się, że chłop przy użytkowaniu drogi jedynie na własny użytek (np. idąc do pracy na polu) nie był zobowiązany do opłaty, co innego, gdy korzystał z niej udając się na targ by coś sprzedać lub kupić (ustna informacja mgr Piotra Pranke, któremu składam za jej udzielenie serdeczne podziękowania).



zbyt swobodnego wyboru środka transportu (Krzyżanowski 1957, s. 302; Berezowski 1975, s. 24)<sup>9</sup>. Zależności tej nie dostrzegają T. Wąsowiczówna, mimo tak podkreślonej przez nią konieczności znajomości w badaniach nad komunikacją możliwości technicznych oraz potrzeb społeczno-gospodarczych danego społeczeństwa (Wąsowiczówna 1953, s. 310, 319–320). Rozpatrywała ona oba rodzaje komunikacji oddzielnie (Dunin-Wąsowicz 1995, s. 55), co wydaje się zwyczajowym postępowaniem badawczym, zwłaszcza przy tak silnie na ogół eksponowanym znaczeniu komunikacji wodnej w życiu społeczeństw pradziejowych i wczesnośredniowiecznych (np. Firszt 1993; Kurnatowscy 1996)<sup>10</sup>.

Postulowana definicja szlaku dalekosiężnego jako połączenia składającego się z szeregu odcinków dróg lokalnych, zarówno wodnych, jak i lądowych, nie wyklucza – wbrew pozorom – funkcjonowania szlaków interregionalnych złożonych jedynie z elementów lądowych czy też wodnych. W dotychczasowej literaturze więcej uwagi poświęcano punktom stycznym lądowych fragmentów szlaków dalekosiężnych, co wynika z charakteru danych dostarczanych w głównej mierze przez źródła pisane, w których odnotowywano istnienie przepraw, brodów, przewozów, karczem itp. (ryc. 4) (np. Weymann 1938; 1953; Wąsowiczówna 1953; 1961; Dunin-Wąsowicz 1981; Kowalczyk 2003, s. 57–59, 68–75; Zalewska 2009, s. 105). Znacznie mniej uwagi w tym zakresie poświęcano komunikacji wodnej, ograniczając się do omówienia integracyjnej roli jednego (np. Leciejewicz 1992) bądź też stwierdzając jedynie ogólnikowo „przypuszczalne połączenie” dwóch dorzeczy (np. Kurnatowscy 1983, s. 99). Tymczasem wyniki nowszych prac archeologicznych, niekiedy toponimia, ale też analogie z innych części Europy zdają się sugerować dość ważną rolę tych punktów stycznych we wczesnośredniowiecznych (choć nie tylko) strukturach osadniczych (*The significance* 2006; Skrzyńska-Janowska 2006), czyli w miejscach gdzie zachodziła potrzeba zmiany środka transportu. Są one najlepiej widoczne w przypadku gdy traktujemy sieć komunikacyjną jako jeden system, włączając tu także połączenia morskie (Westerdahl 2006; Siemianowska w druku b).

Niektóre elementy sieci hydrograficznej, co słusznie przypomniał niedawno Mateusz Bogucki (2010, s. 258), mogły ponadto służyć jako drogowskazy,

<sup>9</sup> Wyjątkiem byłyby tu wczesnośredniowieczna „linia żeglugaowa” Hedeby–Starigard–Wolin, opisywana przez Adama z Bremy i znajdująca potwierdzenie w źródłach archeologicznych (Filipowiak 2006).

<sup>10</sup> Warto zauważyć, że również jedno ze znaczeń prasłowiańskiego \**dorga* obejmuje też ‘bystry potok’, ‘rzekę’, co ma związek z czymś ‘rwącym’, ‘drącym’ i wskazuje na cechy cieku (*Etimologičeskij slovar* 1978, s. 74; Sędzik, Sławski 1981, s. 115).

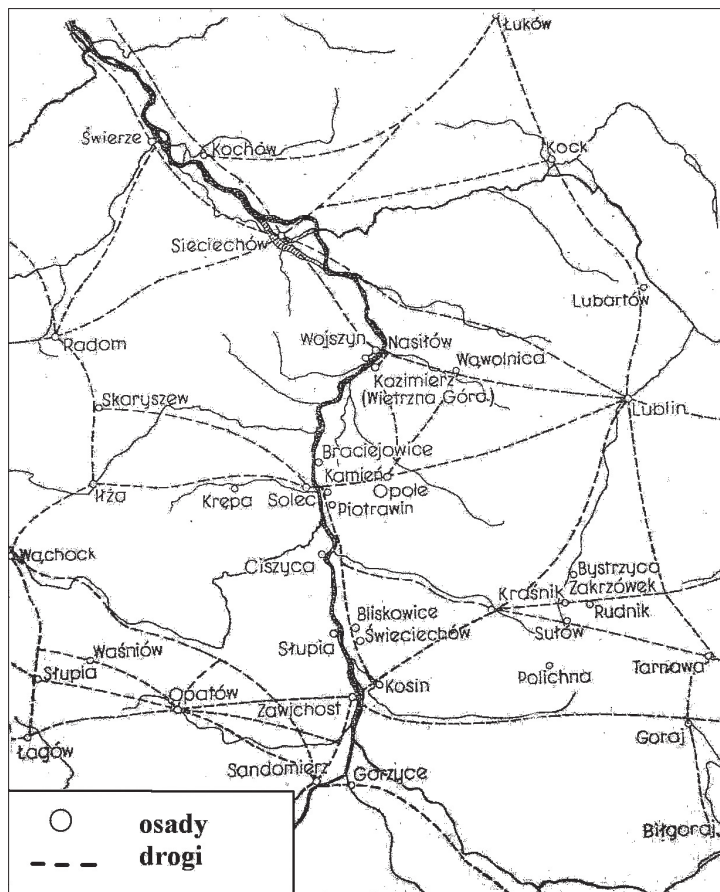
a znaczenie cieków i ich dolin w tym zakresie wzrastało zwłaszcza w przypadku ich nieżeglowności, a w obu przypadkach stanowiły one „najpewniejszy stelaż identyfikacji przestrzeni” (Zipser 1997, s. 113–116; por. też uwagi J. Poleski 2006, s. 54, p. 24). Przemawiają za tym również inne przypadki użycia prasłowiańskiego \**dorga*, a mianowicie jako ‘doliny’, ‘wąwozu’ oraz ‘wyschniętego koryta rzeki’ (*Etimologičeskij slovar’* 1978, s. 74–75; Sędzik, Sławski 1981, s. 115). Rzadko pamięta się że zablokowanie dostępności dróg lądowych przez wezbrane rzeki będące wówczas – jak się zwykle sądzi – barierą nie do pokonania, otwierało jednocześnie inne możliwości komunikacyjne, zgodnie z niegdyśszym spostrzeżeniem Wawrzyńca Surowieckiego, który zauważył, że „podróżny na wiosnę wsiadłszy do łódki, od Brześcia aż do Kiiowa może wszędy i wzdłuż zwiedzić ieszczę całą krainę, nie tykając lądu” (Surowiecki 1811, s. 110–111). I odwrotnie – niższe stany wód czyniły żeglugę rzeczną przedsięwzięciem niewykonalnym, a przynajmniej utrudnionym, lecz równocześnie mogły stymulować częstsze użytkowanie dróg lądowych, tym bardziej, że tego typu połączenia dopasowują się do liniowych elementów środowiska przyrodniczego, czyli najczęściej właśnie rzek (Bienias 1997, s. 34).

Jakkolwiek T. Wąsowiczówna stosowała pojęcia „droga” i „szlak” wymiennie, uściślając je nieraz tylko poprzez dodanie określenia „lokalna/y” bądź „tranzytowa/y”, jasno wyłożyła metodę wyznaczania połączeń ponadregionalnych. Otóż studia nad dawną komunikacją winny być prowadzone według niej na dwóch zasadniczych poziomach – najpierw należy odtworzyć lokalną sieć połączeń (poziom lokalny), dopiero wówczas wśród nich zidentyfikować połączenia interregionalne, o których wygenerowaniu decydują ośrodki przeżywające w danym czasie okres *prosperity* gospodarczej, politycznej czy kulturalnej (poziom ponadregionalny) (Wąsowiczówna 1953, s. 316). Do tak skonstruowanej metody badawczej bądź samej sugestii odwoływali się inni badacze, jednak te dwa poziomy ulegały w ich pracach zatarciu przede wszystkim z braku konkretyzacji terminologii („droga” i „szlak”) (np. Wielopolski 1975, s. 126; Kowalczyk 2003).

Za inną przyczynę takiego stanu rzeczy należy uznać również fakt, na który wskazywała już T. Wąsowiczówna (1953, s. 316), a który nie stracił od czasu publikacji jej programowego artykułu na aktualności. Chodzi tu o niedostateczny stopień przebadania metodą wykopaliskową osadnictwa otwartego, co nie jest wszakże jednoznaczne z przyzwoleniem na pominięcie znalezisk luźnych czy stanowisk nieokreślonych znanych na przykład z AZP (Kurnatowski 1974, s. 547), którego wyniki należy traktować wyłącznie jako

pomocnicze (Poleski 2006, s. 45–46). Konsekwencją tego niedoboru bazy źródłowej może być to, że uwaga archeologów skoncentrowana jest zazwyczaj na grodziskach, utożsamianych z punktami węzłowymi dróg lokalnych i szlaków dalekosiężnych (ryc. 4). Zasadniczą rolę w wykreśleniu tych ostatnich odgrywają tu tzw. importy (w tym monety), czyli przedmioty obcej dla danego środowiska proveniencji, a tworzone w ich oparciu mapy dystrybucji należą do drugiego – obok rozpoznania fizycznych pozostałości dróg – sposobu badania szlaków w archeologii. Te ujęcia kartograficzne nie ukazują wszakże drogi jaką przebyły artefakty, a raczej miejsce, gdzie je ostatecznie zdeponowano (Bukowski 1988, s. 76; Sindbæk 2001, s. 49–50). Niemniej jednak to właśnie one interpretowane są jako wskaźnik pozycji danego miejsca w lokalnej sieci osadniczej, a tym samym jego znaczenia jako węzła komunikacyjnego (ryc. 5) (np. Górecki 2001, s. 16).

Spożytkowanie metody węzłów drogowych, aplikowane tak przez Teresę Wąsowiczównę, jak i Stefana Weymanna, później także i innych badaczy (Wyrozumska 1977, s. 11), ewokuje teorię miejsc centralnych sformułowaną przez niemieckiego geografa Waltera Christallera w 1933 roku (Christaller 1963), także dlatego, że w literaturze przedmiotu wskazuje się niekiedy właśnie na termin „węzłowość” (ang. *nodality*) jako lepszą, bo prostszą i strzegącą od pomyłek parę znaczeniową dla terminu „centralność” (Nowosielska 1992, s. 9–10). Ogólne zasady przystosowania modelu zaofierowanego przez wspomnianego W. Christallera dla potrzeb studiów nad wczesnym średniowieczem przedstawił w 1999 roku Sławomir Moździoch (1999); wszelako już wcześniej model ten wykorzystano w zbiorze studiów poświęconych funkcjonowaniu szlaku komunikacyjnego jaki prawdopodobnie łączył Kujawy z Prusami w XI stuleciu (Chudziak 1997). Odwołano się tu do jednej z christallerowskich reguł decydujących o rozmieszczeniu punktów osadniczych w regionie, która to zasada komunikacyjna zakłada, że na terenach zagospodarowanych występuje tendencja do komunikacyjnego połączenia ośrodka centralnego (grodu) z jego obszarem rynkowym. W myśl tego najkorzystniejsza jest taka lokalizacja ośrodków osadniczych, gdy „możliwie dużo miejscowości [...] leży na linii komunikacyjnej, łączącej w sposób możliwie najtańszy ośrodki najważniejsze” (Christaller 1963, s. 64), przy czym wzajemna hierarchia ośrodków rozstrzyga o tym, które połączenia, zgodnie zresztą z zasadą hierarchizacji, zyskują bądź nie rangę głównych (Tarski 1968, s. 108). Z drugiej strony to właśnie ciągi komunikacyjne należą to tych czynników, które decydują o pomniejszeniu, zwiększeniu bądź utrzymaniu przez ośrodek pozycji w hierarchii miejsc centralnych, a tym samym przycią-



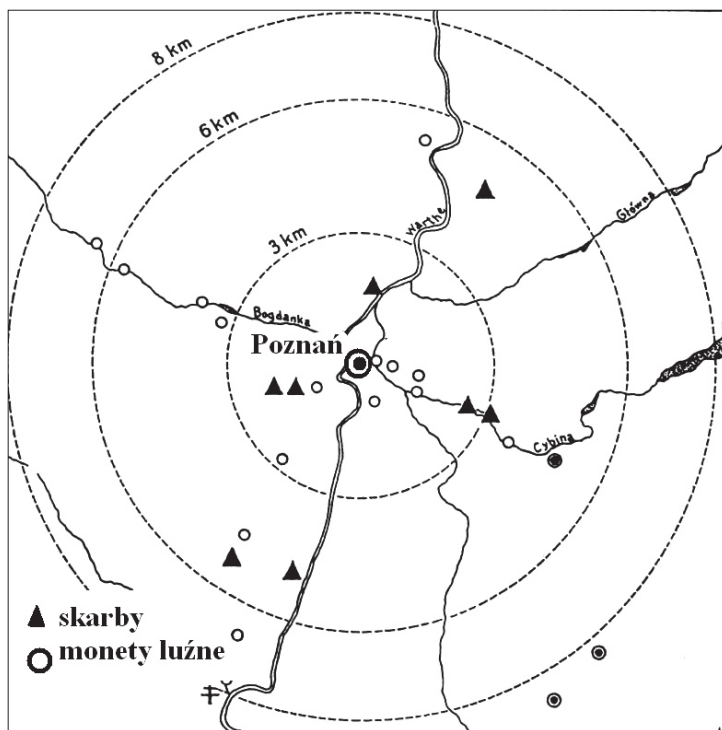
Ryc. 4. Rekonstrukcja dróg wczesnośredniowiecznych w regionie środkowej Wisły (wg Wąsowiczówna 1957)

Ryc. 4. Reconstruction of early medieval roads in the Middle Vistula region (after Wąsowiczówna 1957).

gają osadnictwo w myśl sugestii T. Wąsowiczówny, że „droga [czyli też szlak dalekosiężny, gdyż jak zaznaczano uprzednio nie zawsze rozdzielała ona te dwa pojęcia – E. S.] jest funkcją osadnictwa” (Wąsowiczówna 1953, s. 320)<sup>11</sup>. Co więcej, aplikacja „ośrodków centralnych” poprzedzona właściwą refleksją metodologiczną, włączając w to rozwarstwienie chronologiczne materiału źródłowego, powinna ustrzec przed wysnuwaniem tak oczywistych, w tym kontekście, wniosków głoszących co następuje: „położenie obszarów, które

<sup>11</sup> Jeszcze dobitniej to sprzężenie zwrotne ujął S. Weymann stwierdzając, że: „Dwa pojęcia – droga i osada – są ze sobą tak integralnie związane, że rozłączyć je znaczyłoby pozbawić pojęcie osadnictwa właściwej treści” (Weymann 1953, s. 200)





Ryc. 5. Poznań jako ośrodek centralny w świetle znalezisk skarbów i monet luźnych (wg Górecki 2001)

Ryc. 5. Poznań as a central place in the light of silver hoards and single finds of coins (after Górecki 2001)

my dzisiaj uznajemy za centralne, zmieniało się w czasie na podstawie założenia o wzajemnych relacjach między centrum a peryferią, można zatem przyjąć, że również przebieg szlaków handlowych [dalekosiężnych – E. S.] zmieniał się w czasie” [podkreślenie – E. S.] (Ciesielska 2012, s. 125).

Sięgnięcie do teorii „ośrodków centralnych” w badaniu dawnej komunikacji należy przyjąć pozytywnie, zwłaszcza, że w omawianym studium szlaku kujawsko-pruskiego dokonano modyfikacji tego modelu, który w klasycznej postaci nie przewiduje połączeń między- i ponadregionalnych (ponieważ bazuje na samowystarczalności danego regionu). Nawiązano tu zatem, acz nieświadomie, do późniejszej modyfikacji teorii christallerowskiej, w której uwzględniono przepływ dóbr między ośrodkami tego samego rzędu, czyli w tym przypadku grodami (Siemianowska w druku b).

Jak wyżej wskazano niniejszy artykuł miał na celu zaprezentowanie propozycji uporządkowania stosowanej dotychczas zamiennie terminologii – nie tylko w pracach skupiających się *stricte* na rekonstrukcji szlaków dalekosiężnych – a przez to wprowadzającej niemałe w tym zakresie zamieszanie. Postulowanie wyraźnego rozgraniczenia na „szlaki dalekiego zasięgu” i „drogi lokalne” nawiązuje do wskazówek poczynionych niegdyś przez T. Wąsowiczównę, a zwłaszcza do wypracowanego przez nią funkcjonalnego ujęcia „drogi” jako takiej, gdyż odwołuje się do dwóch poziomów jej użytkowania (regionalnego i ponadregionalnego). Zdołano jedynie zasygnalizować inne aspekty tego zagadnienia, potwierdzające tylko złożoność problematyki związanej z komunikacją, której studiowanie pomimo określonych reguł, może okazać się studium przypadku.

#### Literatura

- Berezowski S.  
1975 *Zarys geografii komunikacji*, Warszawa.
- Bienias D.  
1997 *Warunki środowiska przyrodniczego wczesnośredniowiecznego szlaku komunikacyjnego z Kujaw do Prus*, [w:] *Wczesnośredniowieczny szlak lądowy z Kujaw do Prus (XI wiek)*. *Studia i materiały*, red. W. Chudziak, Toruń, s. 33–55.
- Bogucki M.  
2010 *Występowanie dirhemów na ziemiach pruskich*, *Pruthenia*, t. 5, s. 253–258.
- Bromek K.  
1956 (rec.) *A. Speck, die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Strassennetzes, Leipzig 1953*, *Przegląd Geograficzny*, t. 28, s. 187–188.
- Brückner A.  
1985 *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Warszawa.
- Buck C. D.  
1988 *A dictionary of selected synonyms in the principal Indo-European languages: a contribution to the history of ideas*, Chicago–London.
- Bukowski Z.  
1988 *Critically about so-called amber route in the Odra and Vistula river basin in the early iron age*, *Archaeologia Polona*, t. 28, s. 71–122.
- Bylina S.  
2000 *Bezdrożem, drożyskiem, meszną drogą, meszną ścieżką*, [w:] *Aetas media, aetas moderna. Studia ofiarowane profesorowi Henrykowi Samsowiczowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Bartoszewicz i in., Warszawa, s. 335–343.

- Christaller W.  
1963 *Ośrodki centralne w Południowych Niemczech*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, z. 1: Teoria ośrodków centralnych, s. 1–72.
- Chudziak W.  
1997 *Wczesnośredniowieczny szlak komunikacyjny z Kujaw do Prus – studium archeologiczne*, [w:] *Wczesnośredniowieczny szlak łódowy z Kujaw do Prus (XI wiek). Studia i materiały*, red. W. Chudziak, Toruń, s. 9–31.
- Ciesielska A.  
2012 *Przemiany kulturowe na obszarze między Odrą a Wisłą na przełomie starożytności i średniowiecza. Studium metodologiczne*, Poznań.
- Denecke D.  
1977 *Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege*, [w:] *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts-, und Kirchengeschichte*, red. H. Jankhun, R. Wenskus, Singmaringen, s. 433–483.
- Earle T.  
1991 *Paths and roads in evolutionary perspective*, [w:] *Ancient roads networks and settlement hierarchies in the New World*, red. Ch. D. Trombold, Cambridge, s. 10–16.
- Etimologičeskij slovar’*  
1978 *Etimologičeskij slovar’ slavânskikh âzykov. Praslavânskij leksičeskij fond*, t. 5, red. O. N. Trubačev, Moskva.
- Filipowiak W.  
1963 *Najstarszy trakt Pomorza*, [w:] *Munera archaeologica Iosepho Kostrzewski quinquagesimum annum optimarum atrium studiis dedicatum peragenti ab amicis collegis discipulis oblata*, red. K. Jażdżewski, W. Hensel, W. Kóčka, Poznań, s. 383–395.  
2006 *Wczesnośredniowieczna „linia żeglugowa” Hedeby (Haithabu)–Stari-gard (Oldenburg)–Wolin*, [w:] *Świat Słowian wczesnego średniowiecza*, red. M. Dworczyk i in., Szczecin–Wrocław, s. 331–340.
- Firszt S.  
1993 *Wykorzystanie śródlódowych szlaków wodnych we wczesnym średniowieczu na obszarze Polski*, [w:] *Karta kulturowa rzeki. Referaty wygłoszone na sympozjum w Rudach 4–5 listopada 1992*, red. G. Bożek, Katowice, s. 91–95.
- Forczek-Brataniec U.  
2008 *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*, Katowice.
- Górecki J.  
2001 *Gród na Ostrowie Lednickim na tle wybranych ośrodków grodowych pierwszej monarchii piastowskiej*, Poznań.

- Hassig R.  
1991 *Roads, routes, and ties that bind*, [w:] *Ancient roads networks and settlement hierarchies in the New World*, red. Ch. D. Trombold, Cambridge, s. 17–27.
- Hensel W.  
1987 *Słowiańszczyzna wczesnośredniowieczna. Zarys kultury materialnej*, Warszawa.
- Hindle B. P.  
1989 *Medieval roads*, Aylesbury.
- Kiersnowscy T. i R.  
1970 *Życie codzienne na Pomorzu wczesnośredniowiecznym (wiek X–XII)*, Warszawa.
- Klimek R.  
2010 *O dirhemach, Prusach i poszanowaniu prawa, czyli w odpowiedzi dr. Mateuszowi Boguckiemu*, Pruthenia, t. 5, s. 259–265.
- Kowalczyk E.  
1992 *„Nazwy obronne” Słup, Samborza i Zawada a zagadnienie obrony stałej ziem polskich w średniowieczu*, Warszawa.  
2003 *Dzieje granicy mazowiecko-krzyżackiej (między Drwęcą a Pisą)*, Warszawa.
- Krzyżanowski W.  
1957 *Zagadnienia teoretyczno-ekonomiczne geografii transportu*, Przegląd Geograficzny, t. 29, s. 287–315.
- Kurkina L. V.  
1968 *Iz nablúdenij nad nekotorymi nazvaniâmi dorog u tropinok v slavânskikh âzykah*, Etimologiâ, s. 92–105.
- Kurnatowscy Z. i S.  
1983 *Problematyka kształtowania się osiedli wczesnomiejskich w Wielkopolsce*, [w:] *Studia z dziejów Zachodniej Słowiańszczyzny: materiały z sesji poświęconej pamięci profesora dra Wojciecha Kóćki*, red. J. Żak, J. Ostoja-Zagórski, Poznań, s. 89–104.  
1996 *Znaczenie komunikacji wodnej dla społeczeństw pradziejowych i wczesnośredniowiecznych w Polsce*, [w:] *Słowiańszczyzna w Europie*, t. 1, red. Z. Kurnatowska, Wrocław, s. 117–123.
- Kurnatowski S.  
1974 *O zasadach regionalnych badań osadniczych*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, R. 22, z. 3, s. 545–555.
- Leciejewicz L.  
1992 *Rola mniejszych rzek w dziejach dawnych społeczeństw na przykładzie Parsęty*, Rzeki, t. 1, s. 121–140.
- Moździoch S.  
1999 *Miejsca centralne Polski wczesnopiastowskiej. Organizacja przestrzeni we wczesnym średniowieczu jako źródło poznania systemu społeczno-gospodarczego*, [w:] *Centrum i zaplecze we wczesnośredniowiecznej*



- Europie*, Spotkania Bytomskie, t. 3, red. S. Moździoch, Wrocław, s. 21–51.
- Nosov E. N.  
1998 *The Varangian problem: Russian historical tradition vs. new archaeological evidence*, [w:] *Studien zur Archäologie des Ostseeraumes. Von Eisenzeit zum Mittelalter. Festschrift für Michael Müller-Wille*, red. A. Wesse, Neumünster, s. 61–66.
- Nowosielska E.  
1992 *Teoria Chrystallera – prawda i mity (W sprawie nieporozumień pojęciowych)*, Dokumentacja Geograficzna, z. 3, Warszawa-Wrocław-Kraków.
- Pirenne H.  
1965 *Economic and Social History of Medieval Europe*, London.
- Poleski J.  
2006 *Przyczynki do poznania wczesnośredniowiecznego osadnictwa w polskiej części Karpat Zachodnich – dolina Dunajca i Raby*, [w:] *Wczesne średniowiecze w Karpatach Polskich*, red. J. Garncarski przy współpracy A. Muzyczyk, M. Pawłowska, Krosno, s. 33–75.
- Poppe A.  
1958 *Gród Wołyń*, *Studia Wczesnośredniowieczne*, t. 4, s. 226–291.
- Pounds N. J. G.  
1974 *An Economic History of Medieval Europe*, London.  
1980 *An Historical Geography of Europe 450 BC–AD 1330*, Cambridge.
- Powierski J.  
1976 *Z najnowszych badań nad rolą środowiska geograficznego w dziejach północno-wschodnich ziem Polski w średniowieczu*, *Komunikaty Mazursko-Warmińskie*, nr 131, s. 93–120.
- Rączkowski W.  
2011 *Kwestia identyfikacji przeszłych szlaków tranzytowych metodami tele-detekcyjnymi*, [w:] *Między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Szlaki między morza IV–I tys. przed Chr.*, red. M. Ignaczak, A. Koško, M. Szmyt, Poznań, s. 61–69.
- Robak Z.  
2006 *Urządzenia komunikacyjne i środki transportu lądowego na ziemiach polskich we wczesnym średniowieczu (na tle ziem ościennych)*, Kraków ([http://www.academia.edu/2541870/Urządzenia\\_komunikacyjne\\_i\\_srodki\\_transportu\\_ladowego\\_na\\_ziemiach\\_polskich\\_we\\_wczesnym\\_sredniowieczu](http://www.academia.edu/2541870/Urządzenia_komunikacyjne_i_srodki_transportu_ladowego_na_ziemiach_polskich_we_wczesnym_sredniowieczu), dostęp 9.06.2013).  
2009 *Wczesnośredniowieczny wóz w Polsce*, *Zbornik Filozofickej Fakulty Univerzity Komenského*, t. 26, s. 175–188.
- Rosset A.  
1974 *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa.
- Sadowski J. N.  
1876 *Drogi handlowe Greków i Rzymian przez porzecza Odry, Wisły, Dniepru i Niemna do wybrzeży Morza Bałtyckiego*, *Pamiętnik Akademii*

- Umiejętności, Wydział filologiczny i historyczno-filozoficzny, t. 3, Kraków.
- Samsonowicz H.  
1973 *Osie drożne Polski późnośredniowiecznej*, Przegląd Historyczny, t. 64, s. 697–716.
- Sędzik W., Sławski F.  
1981 \**Dorga*, [w:] *Słownik prasłowiański*, t. 4, red. F. Sławski, Wrocław, s. 113–115.
- Skrzyńska-Jankowska K.  
2006 *Early medieval portages on the trade route between the Baltic and Black Sea: a case study from Polish-Rus' borderlands*, [w:] *The significance of portages. Proceedings of the first international conference on the significance of portages, 29<sup>th</sup> Sept–2<sup>nd</sup> Oct 2004, in Lyngdal, Vest-Agder, Norway, arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, red. Ch. Westerdahl, Oxford, s. 199–207.
- Siemianowska E.  
w druku a O drogach, szlakach, babach, Prusach i metodzie czyli na marginesie polemiki między Mateuszem Boguckim a Robertem Klimkiem, *Pruthenia*, t. 7.  
w druku b O zastosowaniu modeli teoretycznych w badaniach nad ośrodkami miejskimi w średniowieczu, *Archaeologia Historia Polona*, t. 22.
- The significance*  
2006 *The significance of portages. Proceedings of the first international conference on the significance of portages, 29<sup>th</sup> Sep–2<sup>nd</sup> Oct 2004, in Lyngdal, vest-Agder, Norway, arranged by the County Municipality of Vest-Agder, Kristiansand*, red. Ch. Westerdahl, Oxford.
- Sindbæk S. M.  
2001 *An object of exchange brass-bars and the routinization of Viking-age long-distance exchange in the Baltic area*, *Offa*, t. 58, s. 48–60.  
2007 *The small world of the Vikings: networks in early medieval communication and exchange*, *Norwegian Archaeological Review*, t. 40, s. 59–74.
- Stobiecki R.  
2006 *Między kontynuacją a dyskontynuacją*, [w:] *Humanistyka polska w latach 1945–1990*, red. U. Jakubowska, J. Myśliński, Warszawa, s. 127–156.
- Surowiecki W.  
1811 *O rzekach y sptawach Kraiów Xięstwa Warszawskiego*, Warszawa.
- Szilágyi M.  
2012 *Medieval roads in Transdanubia – the method and the potentials of their historical and archaeological investigations*, *Hungarian Archaeology*, Summer, s. 1–4 (E-Journal, [www.hungarianarchaeology.hu](http://www.hungarianarchaeology.hu), dostęp 29.01.2013).
- Tarski I.  
1968 *Koordinacja transportu*, Warszawa.

- Trombold Ch. D.  
1991 *An introduction to the study of ancient New World road networks*, [w:] *Ancient roads networks and settlement hierarchies in the New World*, red. Ch. D. Trombold, Cambridge, s. 1–9.
- Wąsowiczówna (Dunin-Wąsowicz) T.  
1953 *W sprawie metody badań przebiegu wczesnośredniowiecznych dróg lądowych Polski*, Przegląd Zachodni, nr 9–10, s. 310–320.  
1957 *Wczesnośredniowieczne przeprawy nad środkową Wisłą*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, R. 5, nr 3/4, s. 433–453.  
1961 *Uwagi w sprawie badań nad siecią drożną wczesnośredniowiecznej Małopolski*, Zespół Badań nad Polskim Średniowieczem Uniwersytetu Warszawskiego i Politechniki Warszawskiej. Sprawozdania, t. 3, s. 56–66.  
1981 *Wczesnośredniowieczna sieć drożna na Podlasiu* [w:] *Dzieje Sokółowa Podlaskiego i jego regionu*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1982, s. 41–57.  
1995 *Człowiek i woda w średniowiecznej Europie. Stan i perspektywy badań*, [w:] *Ekologia człowieka – historia i współczesność*, red. B. Kuźnicka, Warszawa, s. 47–73.  
2011 *Drogami średniowiecznej Polski: studia z dziejów osadnictwa i kultury*, Warszawa.
- Westerdahl Ch.  
2006 *The relationship between land roads and sea routes in the past – some reflections*, Deutsches Schifffahrtsarchiv, t. 29, s. 59–114.
- Weymann S.  
1938 *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań.  
1953 *Ze studiów nad zagadnieniem dróg w Wielkopolsce od X do XVIII wieku*, Przegląd Zachodni, nr 9–10, s. 194–253.
- Wielopolski A.  
1975 *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Warszawa.
- Wielowiejski J.  
1980 *Główny szlak bursztynowy w czasach Cesarstwa Rzymskiego*, Wrocław.  
1984 *Na drogach i szlakach Rzymian*, Warszawa.
- Wrześciński J.  
2002 *Środki i urządzenia komunikacyjne Polski wczesnopiastowskiej na podstawie dotychczasowych znalezisk archeologicznych*, [w:] *Trakt cesarski Hława–Gniezno–Magdeburg*, red. W. Dzieduszycki, M. Przybył, Poznań, s. 217–246.
- Wyrozumka B.  
1977 *Drogi ziemi krakowskiej do końca XVI wieku*, Wrocław.
- Zalewska A.  
2009 *Methodological reflections over the terms rzeka–szlak (river route) used in scientific discourse*, Situne Dei, s. 103–109.
- Zipser T.  
1997 *Rzeki a kształtowanie się regionów*, Rzeki, t. 6, s. 107–122.

## ON THE RESEARCH ON EARLY MEDIEVAL LONG-DISTANCE ROUTES

### Summary

The sketch is an attempt of distinction of two terms basic for studies of early medieval communication. 'Road' and 'route' are used as synonyms in both archaeological and historical literature, including English, German and Russian. According to the author 'road' should be reserved for every local link no matter if it only had ground character or if it was built. Whereas 'route' should be understood as a complementary long-distance link consisting of water and land fragments. Such complementary type of long-distance transport is regarded as common for traditional societies, including early middle ages ones; land roads and routes were fixed in the beginning of 13th century with important social and economic changes in the Polish area. Proposed distinction implies two-level method of research of communication: first is re/construction of local links (roads) based on settlement structures and second is identification interregional links (routes) amongst local ones.

Adres do korespondencji:

*Ewelina Siemianowska  
Instytut Archeologii  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu  
ul. Szosa Bydgoska 44/48, 87-100 Toruń  
ewelina.siemianowska@gmail.com*